



Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

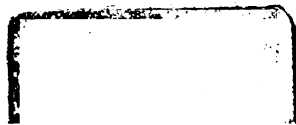
Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

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





Ami uff. 14-5*



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE

PER L'ANNO FINANZIARIO 1934-35



ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1936 - ANNO XIV

BIBLIOTECA
NAZIONALE
VITT. EMAN.

ATTI
UFFICIALI

14

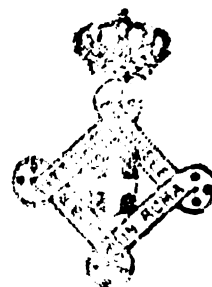
5

Mi uff. 14-5



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE
PER L'ANNO FINANZIARIO 1934-35



ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1936 - ANNO XIV

Roma, gennaio 1936 - Anno XIV.

ECCELLENZA,

Ho l'onore di presentare all'E. V. la Relazione sull'andamento delle Ferrovie dello Stato e delle Gestioni speciali per l'esercizio 1934-35.

I risultati finanziari, nonostante le sensibili economie conseguite nelle spese d'esercizio (110 milioni), sono ancora sfavorevoli a causa della diminuzione dei prodotti del traffico (119 milioni). Però la sosta verificatasi durante il Giugno scorso, nella discesa, e la decisa ripresa del traffico nei primi mesi dell'esercizio corrente, fanno sperare che il bilancio ferroviario, avvantaggiandosi anche dei provvedimenti da V. E. proposti ed in corso di attuazione, possa rapidamente avviarsi verso la sua definitiva sistemazione.

È proseguita intanto alacramente l'opera di miglioramento degli impianti e di perfezionamento dei mezzi di esercizio. Grazie al rapido svolgimento del programma di elettrificazione, si è potuto estendere l'esercizio a trazione elettrica su numerose linee per uno sviluppo di 290 km. durante l'esercizio 1934-35 e di ben altri 700 km. al 28 ottobre u. s. Il nostro Paese trovasi così alla testa di tutti gli altri, per quanto riguarda lo sviluppo della trazione elettrica. Sulle linee elettrificate è stato possibile istradare anche parte del traffico di altre linee esercitate a vapore, ottenendo così, nel momento della maggiore necessità, il risparmio di una considerevole quantità di carbone.

Tutto il personale è oggi più che mai consapevole dell'importanza e della delicatezza del compito affidatogli, e sotto la guida dell'E. V., compie il suo dovere con disciplina, con fede e con dedizione assoluta ai comandamenti del Duce.

IL DIRETTORE GENERALE

VELANI

A S. E. ANTONIO STEFANO BENNI

MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI

Roma, gennaio 1936 – Anno XIV.

EGREGIO DIRETTORE,

I risultati finanziari che sono esposti nella Relazione dell'Azienda ferroviaria per l'esercizio 1934-35, per quanto più sfavorevoli di quelli dell'esercizio precedente, presentano tuttavia un miglioramento rispetto al bilancio di previsione approvato con la legge 1° marzo 1934. Ciò sta a dimostrare l'efficacia dell'azione svolta dall'Amministrazione per la compressione delle spese.

Constato pure la tendenza che mostra il traffico ad un progressivo miglioramento, il quale certamente contribuirà, insieme con i provvedimenti recentemente disposti, alla rapida sistemazione del bilancio ferroviario.

Ma quello che più mi preme di rilevare è l'opera intelligente ed assidua data da tutto il personale dell'Azienda per assicurare, in ogni caso, il regolare e sempre più perfetto funzionamento di questo strumento di vita, che sono le ferrovie, al servizio della Nazione.

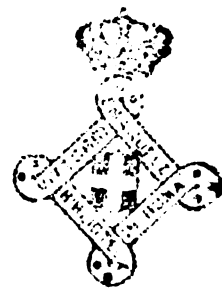
IL MINISTRO

BENNI

AL CAV. GR. CR. ING. LUIGI VELANI

DIRETTORE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

R O M A



INDICE

INTRODUZIONE	Pag.
CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA	I
1. Provvedimenti legislativi. — 2. Organi supremi dell'Amministrazione. — 3. Contratti. — 4. Nuovi sistemi d'esercizio su alcune linee. — 5. Milizia ferroviaria. — 6. Partecipazione ai lavori di Enti e Commissioni nazionali ed internazionali. — 7. Partecipazione ad esposizioni mostre e fiere. — 8. Propaganda turistica. — 9. Concorso abbellimento stazioni ed altri impianti ferroviari.	
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 manutenzione 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 complementari 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. Liquidazione generale.	
Tabella I (Coefficienti d'esercizio dall'anno finanziario 1909-10 in poi).	
Tabella II (Coefficienti d'esercizio per gli anni finanziari 1934-35 e 1933-34).	
CAPO III. — PERSONALE	33
1. Consistenza del personale al 30 giugno 1935. — 2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1934-35. — 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.	
<i>Dopolavoro ferroviario.</i> — 20. Organizzazione. — 21. Attività assistenziale. — 22. Attività agraria — 23. Attività educativa e culturale. — 24. Attività sportiva.	

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. — 16. Lunghezza delle rotaie.

Nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi e officine in conto aumento patrimoniale. — 17. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti. — 18. Espropriazioni ed asservimenti. — 19. Radoppiamento di binari. — 20. Sistemazioni e miglioramenti alle linee ed alle opere d'arte e ponti. — 21. Ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate. — 22. Ampliamento e sistemazione di magazzini, officine, depositi locomotive e locomotori, depositi combustibili, squadre di rialzo ed impianti affini. — 23. Impianti di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento treni e fabbricati, ecc. — 24. Impianti nuovi e sistemazione di impianti esistenti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, di sicurezza, telegrafonici e vari. — 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.

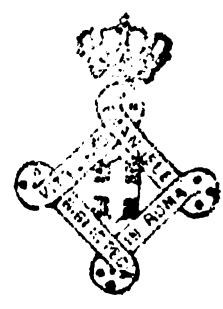
Impianti di illuminazione. — 27. Illuminazione degli uffici e delle stazioni. — 28. Illuminazione treni. — 29. Illuminazione elettrica delle locomotive. — 30. Illuminazione elettrica dei segnali.

Impianti di elettrificazione. — 31. Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1934-35. — 32. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1935. — 33. Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1935.

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.

Notizie varie. — 36. Appalti e contratti. — 37. Controversie con gli appaltatori. — 38. Liquidazioni di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — 39. Incendi. — 40. Concessioni diverse. — 41. Vendite, permuta ed acquisti. — 42. Consegne dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — 43. Affitti attivi e passivi. — Proventi diversi.

Progetti e lavori che vengono eseguiti per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — 44. Progetti e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici. — 45. Case economiche per i postelegrafici. — 46. Impianti elettrici ed elettromeccanici per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.



CAPO V. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE..... Pag. 90

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 1935. — 10. Veicoli a scartamento normale e ridotto non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. — 11. Radiazioni e alienazioni. — 1. Costruzione di nuovi rotabili. — 13. Nuove ordinazioni passate durante il 1934-35. — 14. Quantità media di locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche atte al servizio.

Manutenzione. — 15. Quantità di locomotive ed automotrici fuori servizio per riparazione, a vapore ed elettriche. — 16. Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni. — 17. Riparazione delle locomotive ed automotrici, nei depositi, a vapore ed elettriche. — 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 dell'Amministrazione. — 23. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 24. Costo unitario delle riparazioni e delle trasformazioni.

Studi ed esperimenti. — 25. Studi di nuove locomotive a vapore e miglioramenti a quelle esistenti. — 26. Studi di nuove locomotive elettriche e miglioramenti a quelle esistenti. — 27. Automotrici con motore a combustione interna ed elettriche. — 28. Carrelli di manovra con motore a combustione interna. — 29. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — 30. Miglioramenti in genere nel servizio di trazione. — 31. Utilizzazione e consumo di combustibili e lubrificanti delle locomotive di manovra — 32. Vomeri spartineve. — 33. Ripetitore di segnale in locomotiva. — 34. Carrozza dinamometrica.

CAPO VI. — TRAFFICO Pag. 126

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 e prodotto del servizio bagagli. — 6. Comunicazioni interne. — 7. Servizi speciali treni viaggiatori. — 8. Servizi con carrozze della Compagnia internazionale W. L. — 9. Prenotazione posti.

Servizio merci. — 10. Entità del traffico merci. — 11. Percorrenza dei treni merci e dei carri. — 12. Prodotto del servizio merci. — 13. Ripartizione del traffico merci. — 14. Traffico nelle stazioni di confine. — 15. Traffico ai porti. — 16. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — 17. Trasporti derrate. — 18. Trasporti vinicoli. — 19. Trasporti di agrumi. — 20. Trasporti fiori freschi. — 21. Trasporti di bestiame vivo e disinfezione carri. — 22. Campagna saccarifera. — 23. Campagna bacologica. — 24. Carri disponibili per il traffico. — 25. Carico medio per asse e portata carri. — 26. Ciclo medio dei carri sulla rete F. S. — 27. Percorso medio per trasporto. — 28. Carico medio per giorno lavorativo. — 29. Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata. — 30. Utilizzazione treni merci. — 31. Treni merci rapidi per inoltro carri completi. — 32. Treni rapidi collettame. —

33. Autofurgoni. — 34. Impiego locomotive di manovra. — 35. Trasporti merci con treni viaggiatori.

Trasporti speciali. — 36. Trasporti militari. — 37. Trasporti postali. — 38. Binari di raccordo e carico e scarico in punto determinato.

Accidenti nel servizio. — 38. Accidenti nel servizio e loro conseguenze.

CAPO VII. — SERVIZI COMMERCIALI Pag. 146

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

Tariffe. — 10. Servizi interni per viaggiatori e bagagli. — 11. Concessioni eccezionali. — 12. Tariffe. Servizi internazionali per viaggiatori, bagagli e colli espressi. — 13. Servizio merci interno e cumulativo italiano. — 14. Servizi merci diretti internazionali.

Servizi cumulativi e diversi. — 15. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — 16. Servizi portuali e lacuali. — 17. Servizio doganale. — 18. Contenzioso. — 19. Indennizzi per danni alle persone. — 20. Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose. — 21. Agenzie viaggiatori in Italia ed all'estero. — 22. Esercizio dei caffè ristoratori e concessioni varie. — 23. Controllo dei prodotti. — 24. Conti correnti quindicinali.

CAPO VIII. — SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI 162

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. Stoffe per uniformi e camiciotti. — 14. Magazzini e movimenti delle scorte. — 15. Approvvigionamento e servizio 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 ed altre attività 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. Arbitrato obbligatorio. — 26. Malaria. — 27. Quiescenze. — 28. Igiene e malattie infettive. — 29. Distribuzione dei mezzi di soccorso. — 30. Spese per i servizi sanitari (Assistenza medica, farmaceutica, ospitaliera, cure speciali, forniture di protesi e mezzi di soccorso).

Esercizio della rete a scartamento ridotto della Sicilia. — 31. Lunghezza. — 32. Materiale rotabile. — 33. Servizio dei treni. — 34. Percorrenza dei treni e consumo dei combustibili. — 35. Personale. — 36. Risultati finanziari. — 37. Servizio delle navi-traghetto.

Servizi contabili, finanziari e di riscontro. — 38. Servizi contabili e finanziari. — 39. Riscontro della Corte dei conti.

ALLEGATI

N.		<i>Pag.</i>	
1.	Conto generale del patrimonio al 30 giugno 1935	202	
»	2. Liquidazione generale	204	»
»	3. Dimostrazione degli elementi costitutivi del patrimonio netto della Azienda e loro variazioni nel 1934-35	206	»
»	4. Attività di natura industriale	207	»
»	5. Mezzi diversi d'esercizio	208	»
»	6. Situazione delle scorte dei magazzini e dei materiali in corso di regolarizzazione	209	»
»	7. Situazione dei fondi di riserva per le spese complementari e varie ...	210	»
»	8. Conto 1934-35. Conto delle entrate e delle spese ordinarie al netto	212	»
»	9. Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria.....	214	»
»	10. Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle entrate e delle spese 1934-35, compresi i residui, e confronto col 1933-34	220	»
»	11. Riassunto dei prodotti del traffico (Rete a scartamento normale - Rete Sicula).....	234	»
»	12. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.....	235	»
»	13. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1935 per spese di carattere patrimoniale ...	237	»
»	14. Situazione generale del personale al 30 giugno 1935	240	»
»	15. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze, accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute..	242	»
»	16. Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1935.....	244	»
»	17. Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio	245	»
»	18. Elenco dei raddoppiamenti di binari attivati, in corso o approvati nell'esercizio 1934-35	247	»
»	19. Elenco delle opere d'arte in muratura e cemento armato, ultimate e in corso di esecuzione al 30 giugno 1935	248	»
»	20. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici, ultimati al 30 giugno 1935.....	253	»
»	21. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici in corso di esecuzione al 30 giugno 1935	255	»
»	22. Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1935	257	»
»	23. Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc.	264	»
»	24. Elenco dei nuovi impianti per servizio d'acqua, estinzione incendi, platee di lavaggio, riscaldamento, ecc., ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1935.....	266	»
»	25. Consistenza del parco rotabili delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1935	271	»
»	26. Situazione del parco veicoli delle ferrovie dello Stato a scartamento normale al 30 giugno 1935	272	»
»	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, 1934 e 1935.....	274	»
»	28. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale ed ai loro apparecchi speciali al 30 giugno 1934 ed al 30 giugno 1935	275	»
»	29. Costruzione di locomotive.....	276	»
»	30. Costruzione di veicoli	277	»
»	31. Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1934 ed al 30 giugno 1935	278	»
»	32. Locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche riparate nelle officine e nei depositi delle ferrovie dello Stato e nelle officine private	279	»
»	33. Veicoli riparati nelle officine e nelle squadre rialzo delle ferrovie dello Stato e nelle officine private.....	280	»
»	34. Consumo di combustibili, materie di ungimento e di illuminazione per locomotive a vapore a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1934-35.....	281	»

N. 35. Consumo di materie di ungimento e di illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa. Esercizio 1934-35	Pag.	282
» 36. Consumo di combustibili, materie di ungimento e di illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa. Esercizio 1934-35.....	»	283
» 37. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le automotrici Diesel elettriche. Esercizio 1934-35.....	»	284
» 38. Consumo di combustibili e materie d'ungimento per le automotrici con motore a combustione interna a scartamento normale. Esercizio 1934-35.....	»	285
» 39. Percorrenze dei treni e dei veicoli. Esercizio 1934-35.....	»	288
» 40. Percorrenza complessiva per linea statistica dei treni a trazione elettrica (già compresa nell'allegato 39).....	»	290
» 41. Percorrenza complessiva, per linea statistica, dei treni effettuati con automotrici con motore a combustione interna (già compresa nell'allegato 39).....	»	291
» 42. Percorrenza in chilometri delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche e con motore a combustione interna sull'intera rete esercitata. Esercizio 1934-35.....	»	292
» 43. Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro. Esercizio 1934-35.....	»	294
» 44. Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle carte di autorizzazione. Esercizio 1934-35.....	»	295
» 45. Traffico viaggiatori nell'anno 1934 diviso per Compartimento. Rete a scartamento normale e ridotto.....	»	296
» 46. Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1934-35 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimento. (Rete a scartamento normale).....	»	297
» 47. Carico complessivo per Compartimento, di merci e bestiame. Esercizi dal 1934-35 al 1924-25 e 1913-14.....	»	298
» 48. Carico complessivo per mese di merci e bestiame. Esercizi 1934-35 e 1933-34.....	»	300
» 49. Utilizzazione dei carri utili al traffico sulla rete a scartamento normale. Esercizi dal 1934-35 al 1924-25 e 1913-14.....	»	302
» 50. Percorso medio dei trasporti per il pubblico e per servizio, tonnellate-chilometro ed intensità media chilometrica del traffico merci. Esercizi dal 1905-06 al 1934-35. (Rete a scartamento normale)	»	303
» 51. Carico merci per compartimento e per mese. Esercizio 1934-35....	»	304
» 52. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. Esercizio 1934-35.....	»	313
» 53. Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali: Anni dal 1924 al 1934 e 1913.....	»	318
» 54. Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria. Esercizi dal 1934-35 al 1924-25 e 1913-14.....	»	319
» 55. Movimento complessivo delle merci nei principali porti. Esercizi dal 1934-35 al 1924-25 e 1913-14.....	»	320
» 56. Movimento delle principali merci caricate ai porti (Riassunto). Esercizi dal 1934-35 al 1924-25 e 1913-14.....	»	324
» 57. Movimento delle principali merci caricate ai porti. Dettaglio per mese. Esercizio 1934-35.....	»	326
» 58. Movimento delle merci nei principali porti. Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione. Esercizi 1934-35 e 1933-34.....	»	348
» 59. Movimento delle merci importate dalle ferrovie estere. Esercizi dal 1934-35 al 1924-25 e 1913-14.....	»	350
» 60. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie estere. Esercizi dal 1934-35 al 1924-25 e 1913-14.....	»	352
» 61. Movimento delle merci importate dalle ferrovie confinanti (estere ed italiane). Esercizio 1934-35.....	»	354
» 62. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie confinanti (estere ed italiane). Esercizio 1934-35.....	»	356
» 63. Movimento dei treni e dei veicoli sui più importanti valichi appenninici. Esercizi dal 1934-35 al 1924-25.....	»	358

INDICE DELLE TAVOLE

TAVOLA	1. — Variazioni del carico merci sull'intera rete, dall'esercizio 1905-06 al 1934-35	<i>fra le</i>	pagg. xiv e xv
»	2. — Dati principali relativi all'esercizio 1934-35	»	» xiv » xv
»	3. — Quantitativo mensile dei viaggiatori e tonnellate caricate negli esercizi dal 1929-30 al 1934-35	»	» xiv » xv
»	4. — Variazione dei principali elementi del traffico	»	» xiv » xv
»	5. — Risultati finanziari dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato	»	» xxii » xxiii
»	6. — Organizzazione delle Ferrovie dello Stato	»	» xxiv » i
»	7. — Organizzazione del Servizio Movimento	»	» xxiv » i
»	8. — Organizzazione del Servizio Commerciale e del Traffico	»	» xxiv » i
»	9. — Organizzazione del Servizio Materiale e Trazione ...	»	» xxiv » i
»	10. — Organizzazione del Servizio Lavori e Costruzioni ...	»	» xxiv » i
»	11. — Organizzazione dei Servizi Personale e Affari Generali, Ragioneria e Approvvigionamenti	»	» xxiv » i
»	12. — Entrate e spese dell'Azienda negli esercizi 1934-35 e 1933-34	»	» 18 » 19
»	13. — Somme autorizzate dal 1 luglio 1905 al 30 giugno 1935 per spese di carattere patrimoniale	»	» 26 » 27
»	14. — Quantità di personale addetto all'esercizio delle Ferrovie dello Stato	»	» 34 » 35
»	15. — Lunghezza della Rete esercitata per Compartimento	»	» 60 » 61
»	16. — Programma di sistemazione generale degli armamenti	»	» 66 » 67
»	17. — Stato di sistemazione degli armamenti pesanti	»	» 66 » 67
»	18. — Sviluppo delle linee elettrificate e variazioni del parco locomotori durante gli esercizi dal 1901-02 al 1934-35	»	» 74 » 75
»	19. — Percorrenze e prodotti dei treni	»	» 128 » 129
»	20. — Medie annuali delle percorrenze giornaliere dei treni viaggiatori	»	» 128 » 129
»	21. — Carico settimanale delle merci sulla rete a scartamento normale compresi i trasporti in servizio ...	»	» 132 » 133
»	22. — Raffronto del movimento delle derrate a carro completo nell'interno e per l'estero negli esercizi 1913-14 e dal 1922-23 al 1934-35	»	» 136 » 137
»	23. — Morbosità complessiva	»	» 188 » 189
»	24. — Infortuni sul lavoro	»	» 190 » 191
»	25. — Sedi delle istituzioni del Dopolavoro ferroviario	»	» 54 » 55
	Carta della Rete esercitata		<i>Alla fine del volume</i>

INTRODUZIONE

Nell'esercizio 1934-35 i prodotti della rete hanno subito una nuova riduzione, mentre il volume del traffico ha avuto un certo incremento che, naturalmente, ha richiesto maggiori prestazioni. Perciò, nonostante la cura costantemente rivolta dall'Amministrazione alla compressione delle spese, l'esercizio si è chiuso con un disavanzo un po' maggiore di quello dell'esercizio precedente.

Sviluppo della rete. — La rete a scartamento normale e ridotto esercitata dall'Amministrazione, misurava al 30 giugno 1934 km. 17.007.

Durante l'anno finanziario 1934-35 sono stati aperti all'esercizio i nuovi tronchi Motta S. Anastasia-Schettino, Ostiglia-Legnago e Noto-Pachino, e la lunghezza totale della Rete esercitata dallo Stato è passata a km. **17.075** di cui 16.297 a scartamento normale e km. 778 a scartamento ridotto.

Lo sviluppo dei tratti di linea a doppio binario passò da km. 4.341 a km. **4.353** per l'attivazione del raddoppio su 12 chilometri di linee già in esercizio.

Al 30 giugno 1935 erano inoltre in corso i lavori per il raddoppiamento di altri 14 chilometri di linee.

La lunghezza delle linee esercitate a trazione elettrica è cresciuta da km. 2.182 a km. **2.472**, che rappresentano il 14,50 % della lunghezza totale della rete.

Il traffico che si svolge su queste linee è molto intenso e rappresenta circa il 25 % di quello complessivo della rete (13.668 milioni di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate su un totale di 52.133 milioni).

Se si fosse dovuto ancora provvedere con la trazione a vapore a servire questo traffico, sarebbero occorse, durante il 1934-35, 734 mila tonnellate di carbone.

È degno di speciale menzione il notevole sviluppo che è stato dato durante questo esercizio ai lavori di elettrificazione della rete, in base al programma generale a suo tempo concretato e secondo il quale la complessiva rete elettrificata dovrà estendersi a 9.000 chilometri.

Al 30 giugno 1935 erano in corso i lavori per l'elettrificazione di **1.492** chilometri di linee da ultimarsi per la metà circa entro il 28 ottobre 1935-XIII ed il rimanente entro il 1936. Al 30 novembre 1935 la Rete elettrificata misurava 3.173 km.

Nuovi impianti e miglioramenti di quelli esistenti. — Le somme impegnate durante l'esercizio 1934-35 per lavori in genere alle linee ed alle loro dipendenze furono **370** milioni, di fronte a 386 milioni (1) impegnati nel precedente esercizio.

Speciale importanza hanno assunto le somme impegnate per l'elettrificazione delle linee (219 milioni) in relazione allo sviluppo del programma di cui si è già fatto cenno.

Le spese effettivamente consunte nell'esercizio 1934-35 ammontarono a **208** milioni per i lavori di elettrificazione ed a **189** milioni per gli altri lavori in genere, di fronte rispettivamente a 72 e 186 milioni consunti nel precedente esercizio, come è specificato nel seguente specchietto:

	Milioni spesi nel	
	1934-35	1933-34
Lavori di elettrificazione	208	72
Raddoppiamento di binari.....	5	13
Rinforzo armamento	24	26
Sistemazione linee ed opere in muratura	33	36
Ponti in ferro.....	3	3
Ampliamento stazioni	86	77
Sistemazione officine, depositi, ecc.	8	6
Apparati centrali e di blocco, telegrafi e telefoni	19	15
Lavori diversi.....	11	10

Personale. — Per far fronte ai nuovi bisogni creati dallo sviluppo del grande programma di elettrificazione di cui si è già fatto cenno e dalla estensione del servizio delle automotrici a scoppio, si rese necessario provvedere, durante il 1934-35, all'assunzione di 2.756 nuovi agenti, in gran parte avventizi. Nonostante però tali assunzioni, è stato possibile ridurre la consistenza complessiva del personale stabile ed avventizio, alla fine dell'esercizio 1934-35, a **134.660** agenti, con una diminuzione quindi di 1.387 agenti rispetto alla consistenza del 30 giugno 1934.

Il quantitativo medio di agenti esclusivamente addetti all'esercizio durante l'anno finanziario risultò di **129.995** di fronte a 132.080 dell'esercizio precedente. Tale quantitativo riferito al chilometraggio della Rete, corrisponde ad una media di 7,65 agenti per km. Riferito invece ai chilometri percorsi dai treni, che servono meglio a valutare il lavoro eseguito, dà una media di 0,82 agenti per

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

ogni mille treni-km. di fronte alla media di 0,89 dell'esercizio precedente ed a quella di 1,06 dell'esercizio 1929-30.

Queste cifre permettono di valutare le difficoltà che si sono dovute superare per assicurare la regolarità del servizio e provvedere inoltre ai maggiori bisogni derivanti dallo sviluppo delle elettrificazioni, e di altri lavori speciali. Le spese sostenute nel 1934-35 per paghe e competenze diverse a tutto il personale (compreso quello delle officine) ammontarono a **1.501** milioni, con una diminuzione di 124 milioni rispetto alla spesa corrispondente dell'esercizio precedente (milioni 1.625).

Tale diminuzione deriva in parte dalla riduzione quantitativa degli agenti ed in parte dalla riduzione degli stipendi e delle competenze disposte con la legge 14 giugno 1934, n. 1038, la quale aveva avuto solo parziale applicazione nell'esercizio precedente.

Considerando ora le spese generali di personale, che sono costituite principalmente dal contributo che l'Amministrazione deve pagare al fondo pensioni, troviamo, per il 1934-35, una spesa di **465** milioni di fronte a 433 dell'anno precedente. L'aumento di **32** milioni deriva dal maggior onere che l'Amministrazione ha dovuto sostenere, da una parte, per pagare un maggior numero di pensioni, e dall'altra, per compensare i minori introiti che il fondo pensioni ha avuto per minori versamenti fatti dal minore quantitativo di agenti in servizio, per la riduzione del tasso di interesse dei titoli nei quali è investito il patrimonio del fondo pensioni, ed infine per la mancanza del provento straordinario di 18 milioni che si era realizzato nel 1933-34 sui titoli del nuovo prestito redimibile.

La paga media annua percepita dagli agenti in servizio, escludendo quindi la spesa che sostiene l'Amministrazione per contributo al fondo pensioni, per le buonuscite, per il servizio sanitario ecc., risultò nel 1934-35 di lire **11.242** di fronte a lire 12.006 dell'esercizio precedente.

Materiale rotabile. — Durante l'esercizio 1934-35 entrarono in servizio sulla rete a scartamento normale e ridotto **109** locomotive elettriche, **1** automotrice elettrica, **71** automotrici con motore a combustione interna, **6** autofurgoni con motore a combustione interna, **1** rimorchio per automotrice elettrica, **12** carrozze, **9** postali e **78** carri.

Uscirono di servizio **83** locomotive a vapore, **1** automotrice con motore a combustione interna e **5.668** veicoli.

In relazione a ciò, la dotazione del materiale rotabile al 30 giugno 1935 presenta, rispetto a quella del 30 giugno 1934, le seguenti variazioni:

locomotive ed automotrici a vapore, diminuzione da 5.075 a **4.992**;

locomotive ed automotrici elettriche, aumento da 969 a **1.079**;

automotrici diverse, restano invariate in numero di **9**;
 automotrici con motore a combustione interna, aumento da 77 a **147**;
 autofurgoni con motore a combustione interna, aumento da 0 a **6**;
 carrozze, diminuzione da 7.681 a **7.298**;
 bagagliai e postali, diminuzione da 4.636 a **4.615**;
 carri, diminuzione da 133.791 a **128.647**.

Le ordinazioni di nuovo materiale passate durante l'esercizio 1934-35 sono state di **52** locomotive elettriche, **156** automotrici con motore a combustione interna, **9** autotreni con motore a combustione interna e **6** elettrotreni a grandissima velocità, **30** carrozze, **30** bagagliai, **10** cellulari e **100** carri.

Tenuto conto di queste e delle rimanenze delle precedenti ordinazioni, risultavano al 30 giugno 1935 in costruzione: 101 locomotive elettriche, 1 automotrice elettrica, 165 automotrici con motore a combustione interna, 9 autotreni con motore a combustione interna, 6 elettrotreni, 1 rimorchio per automotrice elettrica, 30 carrozze, 30 bagagliai, 21 postali, 10 cellulari e 166 carri.

Traffico. — Per poter meglio valutare le variazioni avvenute nel traffico della Rete si è ritenuto opportuno mettere in evidenza nei due grafici della Tavola 4. i principali dati del servizio viaggiatori e merci per tutti gli esercizi dal 1929-30 al 1934-35.

Dal primo di tali grafici si rileva che il quantitativo dei viaggiatori, dopo la rapida caduta avvenuta nel periodo dal 1929-30 al 1932-33, si è leggermente risollevato nel 1933-34 e nel 1934-35.

Il quantitativo dei viaggiatori-chilometro ha seguito lo stesso andamento generale; però il suo incremento in questi ultimi due anni è stato più accentuato di quello del quantitativo dei viaggiatori. Ciò mette in evidenza il fenomeno relativo all'aumento della percorrenza media dei viaggi (da 88 a **94** chilometri) aumento che è derivato principalmente dal genere delle facilitazioni di tariffa concesse, le quali hanno favorito i viaggi a lunga percorrenza.

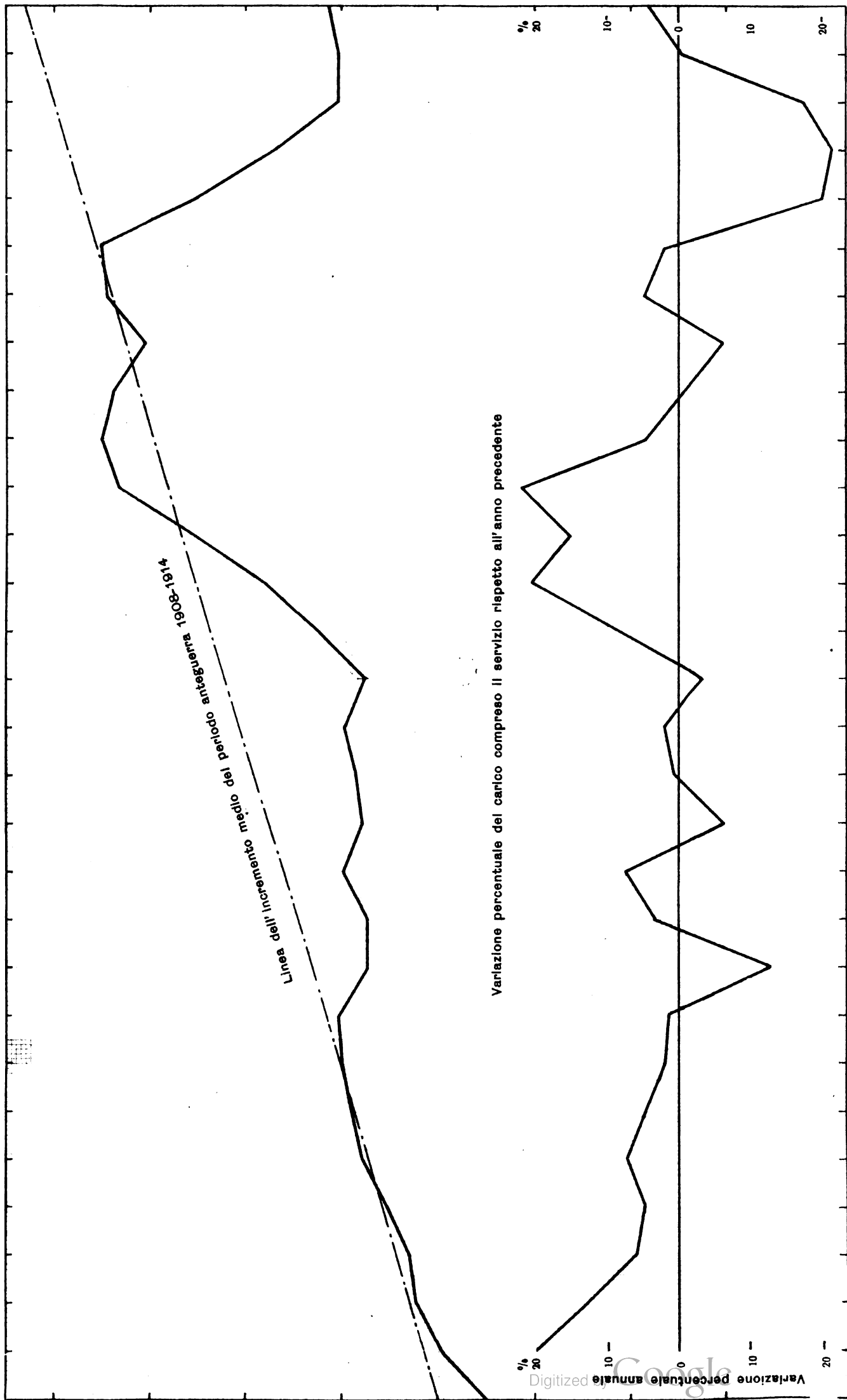
Il prodotto medio per unità di traffico ha subito una progressiva riduzione per diverse cause fra le quali sono da segnalare il declassamento e le facilitazioni di tariffa le quali hanno avuto una importanza molto più accentuata negli ultimi due esercizi.

Per quanto riguarda i prodotti totali del traffico viaggiatori, nel periodo dal 1929-30 al 1932-33 si è avuta una progressiva riduzione derivante da due cause concomitanti: la diminuzione dei viaggiatori-chilometro e quella del prodotto unitario medio.

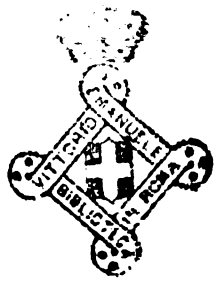
Negli ultimi due esercizi invece, la forte riduzione del prodotto unitario (riduzione alla quale si deve in gran parte l'aumento del quantitativo dei viaggiatori e dei

Variazioni del carico merci sull'intera rete dall'esercizio 1905-06 al 1934-35

Millioni di tonnellate



34-35
33-34
32-33
31-32
30-31
29-30
28-29
27-28
26-27
25-26
24-25
23-24
22-23
21-22
20-21
19-20
18-19
17-18
16-17
15-16
14-15
13-14
12-13
11-12
10-11
09-10
08-09
07-08
06-07
05-06



Dati principali relativi all'esercizio 1934 - 35

(Rete a scartamento normale e ridotto)

Variazioni percentuali rispetto all'esercizio precedente

Viaggiatori

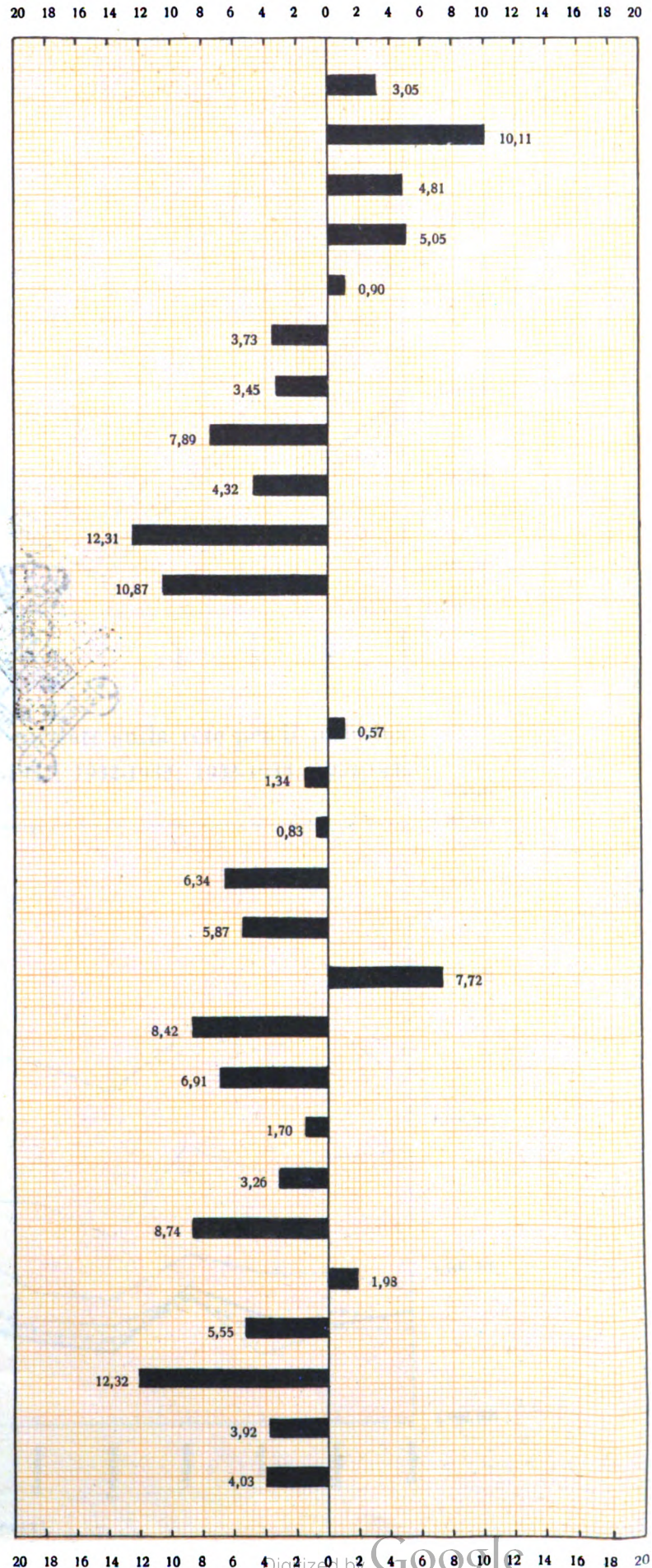
in diminuzione

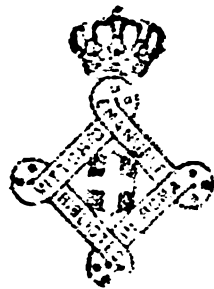
in aumento

		Quantità numeriche	
1.	Numero dei biglietti	milioni	81,82
2.	Viaggiatori-Km.	milioni di viag.-Km.	7.697,9
3.	Percorrenze treni viaggiatori	milioni di Km.	108,36
4.	Viaggiatori per treno $\left(\frac{2}{3}\right)$	Numero	71,04
5.	Percorrenze carrozze	milioni di assi-Km.	1.844,82
6.	Quantità assi-carrozze per treno . . . $\left(\frac{5}{3}\right)$	Numero	17,02
7.	Introito traffico viaggiatori	milioni di lire	1.072,93
8.	Introito medio per treno-Km. $\left(\frac{7}{3}\right)$	Lire	9,90
9.	Introito medio per asse-Km. $\left(\frac{7}{6}\right)$	Lire	0,58
10.	Introito per viaggiatori-Km. $\left(\frac{7}{2}\right)$	Lire	0,139
11.	Introito dei bagagli	milioni di lire	27,82

Merchi

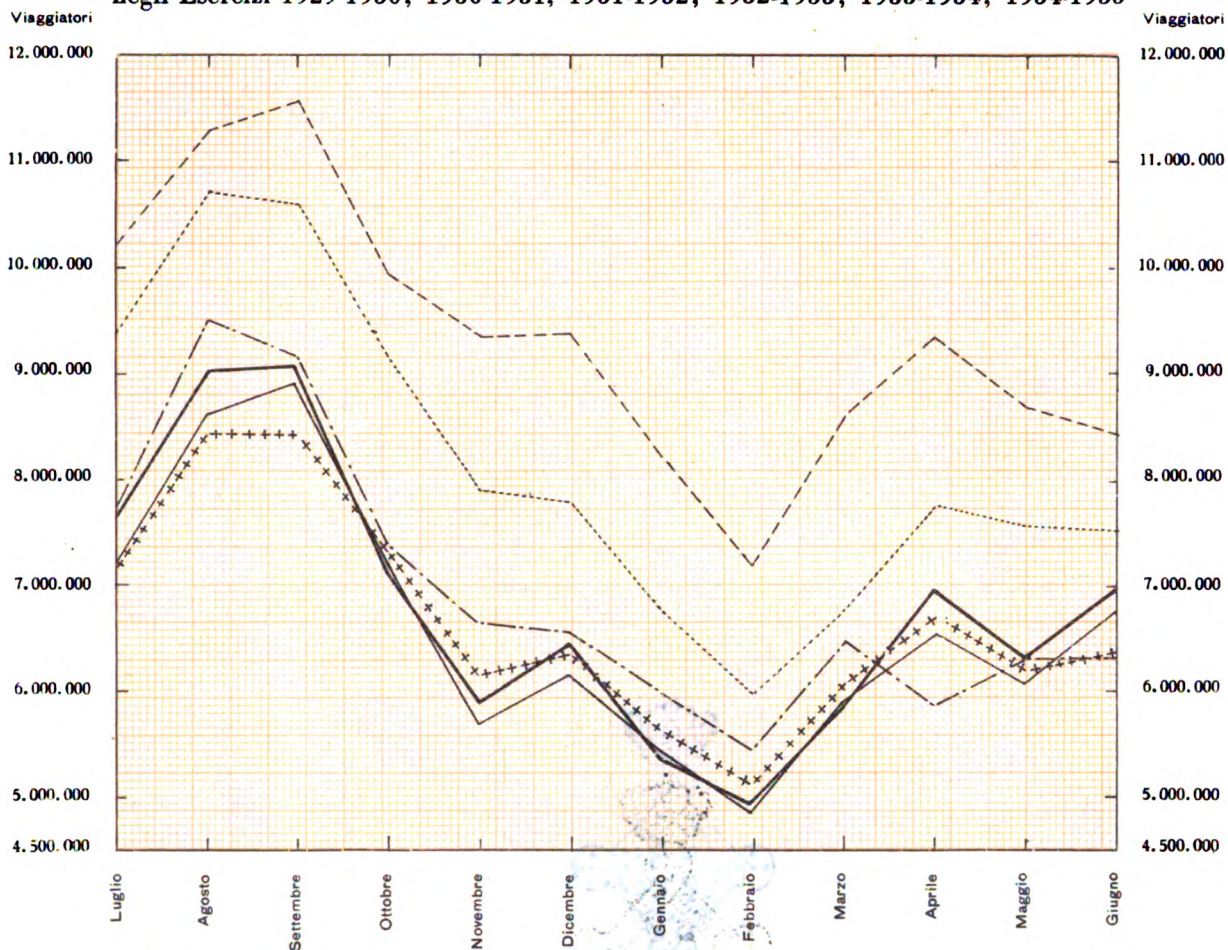
12.	Tonnellate caricate per il pubblico	milioni di tonn.	33,85
13.	Tonnellate-Km. totali (escluso il bestiame) .	mil. di tonn.-Km.	7.883,16
14.	Tonnellate-Km. a carro completo	>	7.189,24
15.	Tonnellate-Km. in collettame	>	693,92
16.	Carri carichi di bestiame	migliaia	81,07
17.	Percorrenze treni merci	milioni di Km.	48,82
18.	Tonnellate per treno Km. $\left(\frac{13}{17}\right)$	Tonnellate	161,46
19.	> > (compresi i trasp. di serv.) >	>	172,95
20.	Percorrenze carri carichi e vuoti	milioni di assi-Km.	2.497,42
21.	Percorrenza carri carichi (esclusi i carri bestiame)		1.569,70
22.	Quantità di assi per treno-Km. $\left(\frac{20}{17}\right)$	Numero	51,15
23.	Carico medio per asse-caricato $\left(\frac{13}{21}\right)$	Tonnellate	5,02
24.	Introiti traffico merci (compreso bestiame) .	milioni di lire	1.514,52
25.	Introito medio per treno-Km. $\left(\frac{24}{17}\right)$	Lire	31,02
26.	Introito asse-Km. di carro (carico e vuoto) $\left(\frac{24}{20}\right)$	Lire	0,60
27.	Introito per tonn.-Km. di merce	Lire	0,189





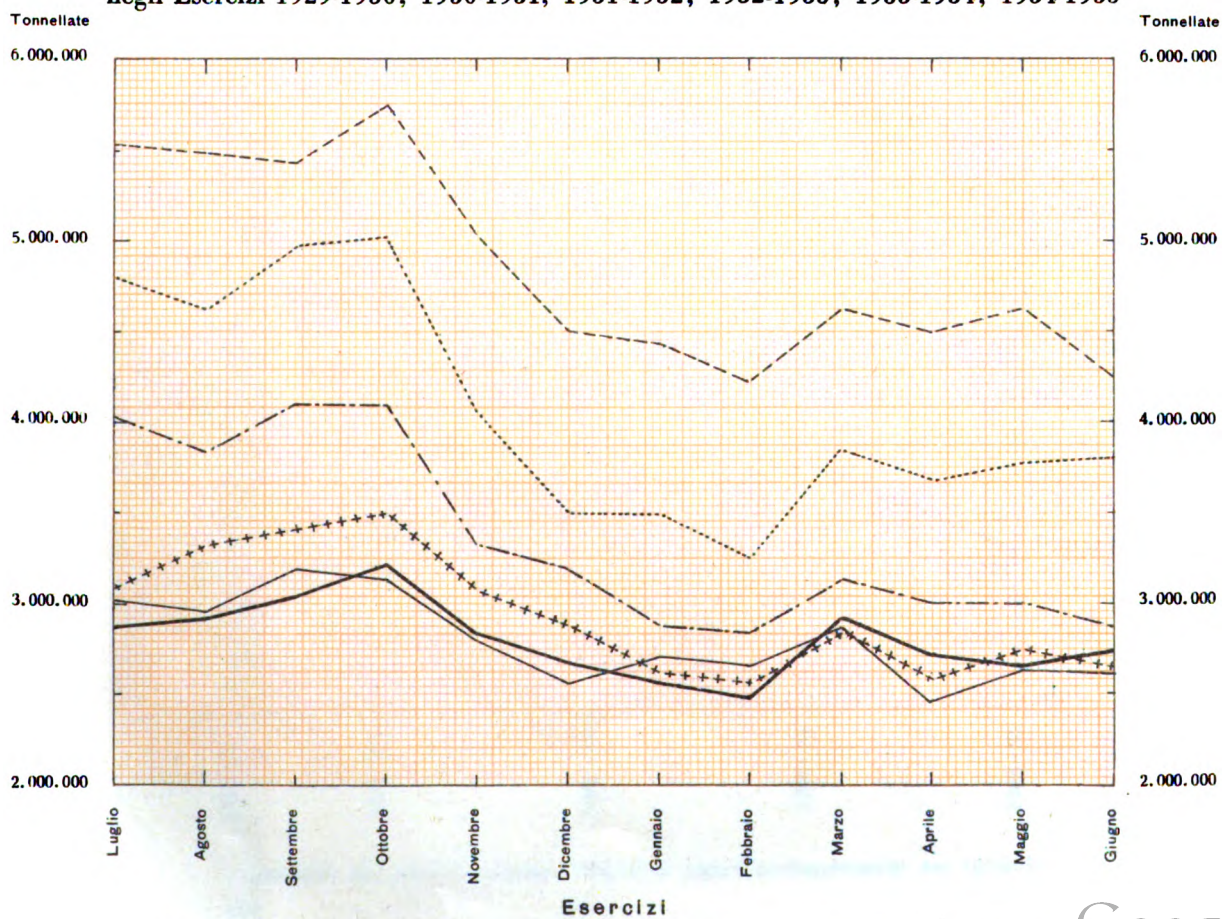
Quantitativo mensile dei viaggiatori

negli Esercizi 1929-1930; 1930-1931; 1931-1932; 1932-1933; 1933-1934; 1934-1935



Quantitativo mensile di Tonnellate caricate sulla rete per il pubblico

negli Esercizi 1929-1930; 1930-1931; 1931-1932; 1932-1933; 1933-1934; 1934-1935



1929-30

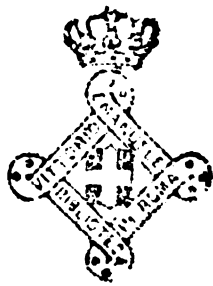
1930-31

1931-32

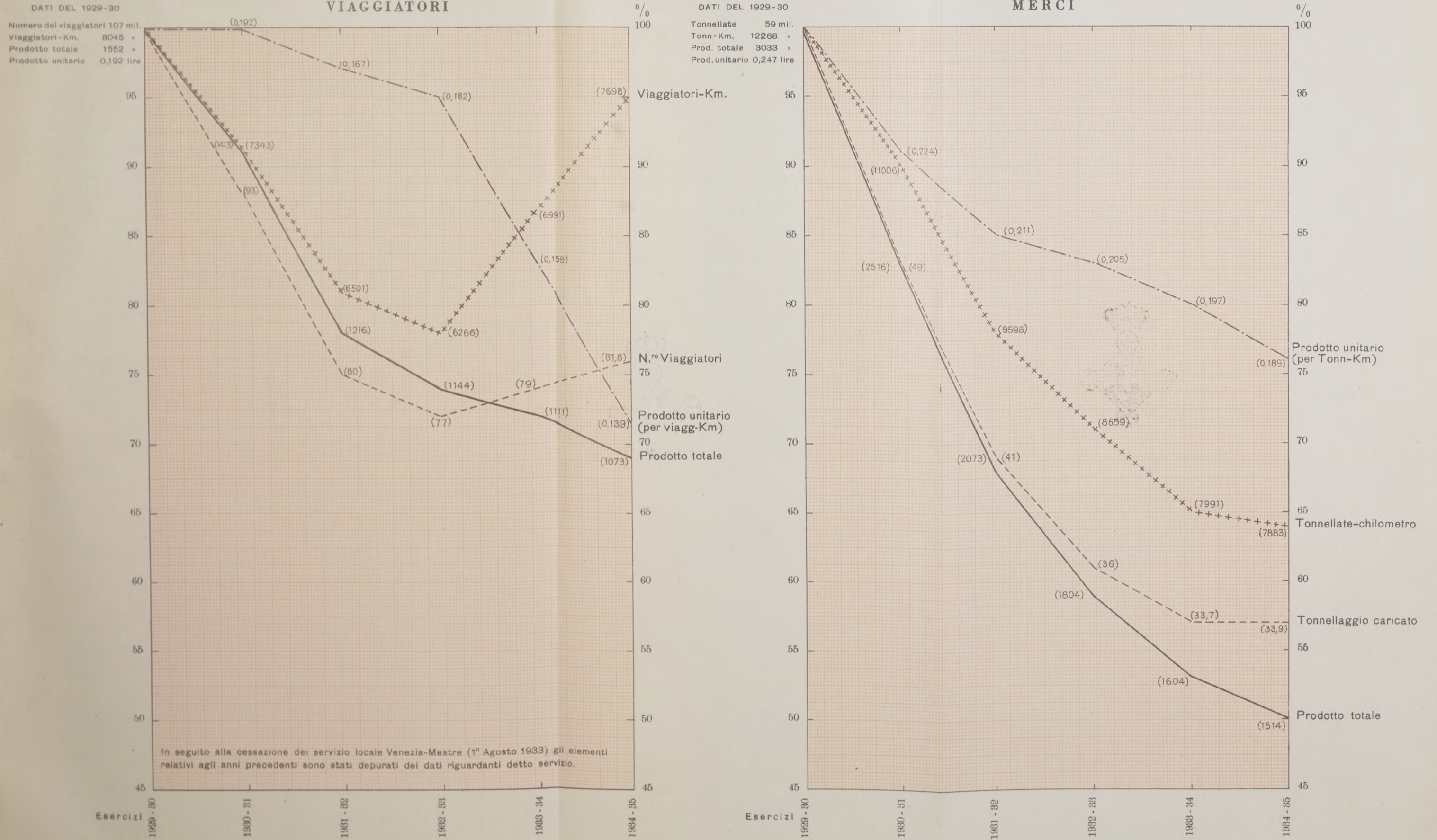
1932-33

1933-34

1934-35



VARIAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DEL TRAFFICO



I numeri chiusi tra parentesi indicano i quantitativi assoluti delle diverse unità, mentre i valori che si leggono nella scala del disegno indicano le variazioni percentuali dei diversi elementi riferiti ai valori corrispondenti del 1929-30 presi come base

viaggiatori-chilometro) ha causato una progressiva diminuzione dei prodotti totali, nonostante l'aumento verificatosi nel quantitativo dei viaggiatori-chilometro. Il valore dei prodotti avuti nel 1934-35 rappresenta il 68,95 % di quello avuto nel 1929-30.

Dal secondo dei suindicati grafici si rileva che il tonnellaggio delle merci caricate annualmente per il pubblico ha avuto una rapida discesa fino all'esercizio 1932-33. Poi la caduta si è attenuata nel 1933-34 e finalmente nel 1934-35 si è manifestata una leggerissima ripresa.

Le tonnellate-chilometro trasportate hanno presentato un andamento analogo, però il valore percentuale della riduzione è stato minore di quello verificatosi nelle quantità caricate, il che dimostra che la lunghezza media dei trasporti è andata aumentando.

Nel 1934-35, di fronte ad un aumento nel quantitativo delle tonnellate caricate si è avuta una diminuzione nel quantitativo delle tonnellate-chilometro, il che sta ad indicare che, per questo esercizio, si è verificato il fenomeno inverso e cioè una diminuzione della percorrenza media dei trasporti (da 237 a **233** km.).

La curva del prodotto unitario per tonnellata-chilometro ha presentato anch'essa una spiccata tendenza ad una progressiva riduzione, che deriva da cause complesse (differente proporzione fra merci ricche e merci povere, fra merci spedite a carro completo e merci in collettame, ecc.) ma in particolar modo dalle facilitazioni di tariffa concesse al pubblico.

In relazione alle riduzioni verificatesi, sia nel quantitativo annuale delle tonnellate-chilometro trasportate, sia nel prodotto unitario di tali trasporti, si è ottenuta una continua caduta nel valore del prodotto annuale del traffico merci, per modo che il valore dell'esercizio 1934-35 è venuto a rappresentare il 49,94 % di quello del 1929-30.

Nei dati qui sopra considerati non sono compresi i trasporti di merci effettuati per servizio interno dell'Amministrazione, i quali hanno avuto nell'esercizio 1934-35 notevole importanza, avendo superato del **24** % circa quelli effettuati nell'esercizio precedente.

Se ora aggiungiamo ai valori del traffico merci per il pubblico anche quelli relativi ai trasporti per servizio, si ha, per l'anno finanziario 1934-35, il valore complessivo di **8.662** milioni di tonnellate-chilometro di fronte a **8.617** milioni dell'esercizio precedente, con un aumento quindi del **0,52** %.

Nella tabella seguente, sono state messe in evidenza le variazioni che hanno subito negli ultimi due esercizi le principali categorie di merci trasportate.

	MILIONI DI TONNELLATE			INTROITI IN MILIONI		
	1934-35	1933-34	Variazioni %	1934-35	1933-34	Variazioni %
Combustibili per il pubblico ..	8,0	7,4	+ 8,10	193	179	+ 13,40
Combustibili per l'Amministrazione.....	2,3	2,2	- 4,53	—	—	—
Materiali da costruzione.....	2,8	3,3	- 15,15	58	80	- 27,50
Legnami	0,9	0,9	—	39	62	- 37,09
Metalli e macchine	3,2	3,0	+ 7 —	126	123	+ 2,44
Cereali e farine	1,7	2,4	- 29,15	56	82	- 31,70
Vino, riso e prodotti agricoli diversi	2,7	3,4	- 20,55	169	237	- 28,69
Oli, petroli, ecc.....	1,1	1,2	- 8,33	76	80	- 5 —
Bestiame vivo e carni macellate	0,19	0,21	- 9,52	24	29	- 17,24

Si vede che si è avuto nell'esercizio 1934-35 un aumento nel quantitativo dei combustibili trasportati per il pubblico e in quello dei metalli e macchine, mentre per tutte le altre voci si è avuta una diminuzione, dovuta in parte ancora all'effetto della crisi ed in parte alla concorrenza automobilistica.

I prodotti complessivi del traffico viaggiatori e merci furono di **2.615** milioni, con una diminuzione, rispetto al valore corrispondente dell'esercizio precedente (2.746) del **4,8 %**.

Se ora ricordiamo che, nei tre anni precedenti, le percentuali di diminuzione dei prodotti del traffico furono dell'8,01 nel 1933-34, del 10,3 nel 1932-33 e del 16,4 nel 1931-32, troviamo che il valore di questi prodotti mostra una tendenza a stabilizzarsi.

Esercizio. — La percorrenza complessiva dei treni viaggiatori e merci nell'anno finanziario 1934-35 risultò di **157,2** milioni di chilometri, rispetto ai 148,7 milioni dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di **8,5** milioni di chilometri. L'aumento si riferisce per **5** milioni di chilometri ai treni viaggiatori, la cui percorrenza passò da 103,4 a **108,4** milioni di chilometri (incremento del **4,8 %**) e per **3,5** milioni di chilometri ai treni merci, la cui percorrenza passò da 45,3 a **48,8** milioni di chilometri (incremento del **7,7 %**).

Tali aumenti sono dovuti in parte al maggior traffico cui si è dovuto provvedere ed in parte alla maggior larghezza di mezzi che l'Amministrazione ha creduto opportuno di offrire al pubblico, specialmente nel servizio viaggiatori, per favorirne il movimento e combattere la concorrenza automobilistica.

Seguendo questo concetto, mentre si è ridotta alquanto la percorrenza dei treni viaggiatori accelerati in servizio locale, si è invece dato maggiore incremento

a quelle categorie di treni che hanno meglio incontrato il favore del pubblico, quali i treni diretti, direttissimi e rapidi (da 40,1 milioni di treni-chilometro a 42,2 milioni), i treni leggeri a vapore ed elettrici (da milioni 14,4 a 15,8) ed i treni formati da automotrici con motore a combustione interna, (da milioni 1,8 a milioni 5,4).

Come si vede, la categoria di treni che ha avuto maggiore incremento è stata quella formata con automotrici e ciò corrisponde allo sviluppo del programma fissato dall'Amministrazione per modernizzare il servizio delle linee secondarie ed i servizi locali anche delle linee principali.

È noto che queste automotrici permettono di effettuare servizi più rapidi e frequenti di quelli che si sono finora effettuati con gli ordinari treni a vapore, ed il pubblico ne ritrae vantaggi analoghi, e qualche volta superiori, a quelli che offrono i servizi automobilistici su strada.

D'altra parte questi treni, facendo realizzare sensibili economie nelle spese di esercizio, permettono all'Amministrazione ferroviaria di ridurre il disavanzo finanziario delle linee a scarso traffico e, per qualcheduna di esse, anche di annullarlo.

Al 30 giugno 1934 si avevano in servizio 77 automotrici a combustione interna, che sono aumentate, durante l'esercizio 1934-35 di altre 70 unità. Con questo materiale si effettuavano nel mese di giugno 1935, 8.300 treni-chilometro giornalieri sulle linee Pugliesi, 4.400 circa sulle linee delle Marche, dell'Umbria e del Lazio, 900 su quelle della Campania, 3.500 su quelle del Piemonte e 2.400 su quelle della Toscana, e quindi in complesso 19.500 treni-chilometro giornalieri.

Su alcune linee le automotrici disimpegnano il completo servizio viaggiatori, mentre su le altre esse servono ad integrare il servizio effettuato da altri treni ordinari viaggiatori.

Merita speciale menzione il servizio attivato sulla linea Roma-Ancona con treni rapidi che impiegano appena 4 ore e un quarto a coprire l'intero percorso, mentre i treni diretti a vapore vi impiegano, anche oggi, 6 ore e mezzo.

Approfittando delle speciali caratteristiche di leggerezza e di minimo ingombro che hanno le automotrici, si è pensato anche di farle penetrare fin nel cuore di alcune città, come a Manfredonia, Lucera, Barletta e Castellammare di Stabia, prolungando opportunamente i binari oltre le attuali stazioni ferroviarie, e concedendo così ai viaggiatori in arrivo ed in partenza, quelle comodità che finora sembravano riservate esclusivamente ai servizi automobilistici.

Come si è già accennato, sono attualmente in costruzione altre 165 automotrici di diversi tipi, con le quali sarà possibile estendere a quasi tutte le regioni d'Italia i detti servizi locali che hanno incontrato dovunque il favore del pubblico.

Inoltre, si ha in programma di effettuare, con un gruppo speciale di automotrici, attrezzate con maggiori comodità di quelle ordinarie e dotate anche di ristorante, servizi rapidi su linee principali e, con gli elettrotreni e gli autotreni Diesel, pure in corso di allestimento, servizi di lusso ad altissima velocità su linee principali, quali la Bologna-Roma-Napoli, la Torino-Milano-Trieste e la Milano-Bologna.

In tal modo il servizio viaggiatori della Rete dello Stato assumerà, entro breve termine, un aspetto del tutto nuovo e perfettamente rispondente alle moderne esigenze del pubblico.

Per quanto riguarda il servizio merci, si è già detto che la percorrenza dei treni risultò superiore a quella dell'esercizio precedente, essendosi dovuto provvedere ad un maggior traffico.

Detto aumento però derivò anche dalla maggiore estensione che si è creduto opportuno di dare ai treni rapidi leggeri per il trasporto del collettame (11.362 treni-chilometro giornalieri nel 1934-35 di fronte ai 9.610 del 1933-34).

Devesi tuttavia far notare che questi treni, i quali si sono dimostrati così vantaggiosi per sollecitare la resa dei trasporti, possono effettuarsi in misura maggiore di quella degli ordinari treni merci raccoglitori, senza maggior impegno di personale e di materiale rotabile, grazie alla loro maggiore velocità commerciale.

La maggiore estensione data ai treni rapidi leggeri giustifica anche la diminuzione verificatasi nell'utilizzazione media dei treni merci (carico utile 173 tonn. per treno contro 186 tonn. dell'esercizio precedente).

Per quanto riguarda il trasporto delle merci in collettame è da segnalare l'esperimento che è stato iniziato con buon esito nel 1934-35 su alcune linee del compartimento di Bari di secondaria importanza e di medio traffico, mediante autofurgoni con motori a combustione interna.

Speciali carrelli con motore a scoppio sono stati utilizzati, in via d'esperimento, per eseguire manovre nelle stazioni ed anche piccole tradotte di carri merci fra due stazioni. Tale servizio ha dato ottimi risultati e verrà esteso mano mano a tutte le località che offriranno condizioni favorevoli.

Sono infine da ricordare gli esperimenti che si sono iniziati per favorire i così detti trasporti da porta a porta, mediante l'impiego di casse mobili e degli speciali carrelli stradali costruiti apposta per trasportare i carri merci.

L'andamento generale dei treni, nonostante l'aumentato numero e le maggiori velocità raggiunte, risultò, anche nel 1934-35, pienamente soddisfacente.

Influenza dei trasporti automobilistici. — L'incremento che si è ottenuto nel 1934-35 nel volume del traffico della rete è dovuto in parte ai perfeziona-

menti del servizio ed alle facilitazioni di tariffa ed in parte anche alla ripresa delle attività del Paese che è stata denunziata da numerosi indici.

Di questa ripresa però le ferrovie hanno potuto approfittare solo limitatamente, a causa della concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

Anche nel 1934-35 la concorrenza dei mezzi automobilistici e specialmente degli autocarri si è esercitata con quotazioni sempre più basse dei noli, e ciò ha obbligato l'Amministrazione ferroviaria ad intensificare l'azione di difesa dei suoi traffici, offrendo prezzi ridotti a Ditte che prendevano impegno di garantire un determinato quantitativo di spedizioni annuali.

Come si è però osservato anche nella Relazione dello scorso anno, tale sistema, che riduce spesso i prezzi di trasporto anche al di sotto dei prezzi di costo, riesce dannoso agli interessi di entrambi i concorrenti.

Risultati finanziari dell'esercizio 1934-35. — I risultati finanziari dello esercizio 1934-35 confrontati con quelli dell'esercizio precedente, si possono riassumere nelle cifre indicate nel seguente specchio:

	1934-35	1933-34	Differenza
Prodotti del traffico..... milioni di lire	2.615,3	2.746 -	- 130,7
Introiti diversi »	153,8	141,6	+ 12,2
TOTALI...	2.769,1	2.887,6	- 118,5
Spese d'esercizio ordinarie e complementari. milioni di lire	2.953,9	3.063,5	- 109,6
Residuo d'esercizio..... »	- 184,8	- 175,9	- 8,9
Coefficiente d'esercizio.....	106,67%	106,09%	
Spese accessorie milioni di lire	704,5	691,1	+ 13,4
Entrate eventuali..... »	49 -	60 -	- 11 -
Disavanzo della gestione..... »	840,3	807 -	+ 33,3
Prelevi dalla riserva, ad integrazione di differenza di entrate »	-	7 -	- 7 -
Sovvenzione del tesoro..... »	840,3	800 -	+ 40,3

Sommando i prodotti del traffico con gli introiti diversi dell'esercizio e le entrate eventuali, si ha, per l'esercizio 1934-35, una entrata complessiva di **2.818,1** milioni rispetto a 2.947,6 milioni dell'esercizio 1933-34, con una diminuzione quindi di **129,5** milioni.

Come risulta dallo specchio qui sopra riportato, nel complesso delle spese ordinarie e complementari si è realizzata la cospicua economia di milioni **109,6** che basta da sola a dimostrare lo sforzo fatto dall'Amministrazione per fronteggiare la situazione finanziaria.

Questa diminuzione sarebbe risultata anche più forte se l'esercizio precedente non avesse beneficiato, nelle spese generali, del provento straordinario di **18** milioni di cui si è fatto cenno a pag. XIII e se, nell'esercizio 1934-35 non fosse sopravvenuto il nuovo onere di **14** milioni per ripristinare la custodia dei passaggi a livello. Relativamente a questo onere però è da avvertire che esso non ha contribuito ad aumentare il disavanzo della gestione, essendo stato compensato da uno speciale prelievo di appunto **14** milioni dal fondo di riserva per le spese impreviste.

Come si rileva pure dallo specchio, le spese accessorie ebbero nel 1934-35 un aumento di milioni **13,4** e perciò la diminuzione complessiva delle spese dell'Azienda risultò di milioni **96,2** che non ha potuto compensare la diminuzione di milioni **129,5** verificatasi nelle entrate. Perciò il bilancio dell'esercizio 1934-35 ha subito un peggioramento di **33,3** milioni rispetto ai risultati dell'esercizio precedente ed il disavanzo della gestione ha raggiunto il valore di **840,3** milioni, di fronte a quello di **807** milioni che aveva raggiunto nell'anno precedente.

Questo disavanzo è stato colmato interamente con sovvenzione del Tesoro.

Per quanto riguarda i prodotti del traffico, la diminuzione complessiva di **130,7** milioni verificatasi nel 1934-35 deriva per **41,8** milioni dal servizio viaggiatori e bagagli e per **88,9** dal servizio merci.

Anche nel 1934-35 pertanto, come è accaduto negli anni precedenti, la diminuzione è stata più grave per le merci che non per i viaggiatori e bagagli.

Complessivamente la riduzione di introiti verificatasi dal 1929-30 al 1934-35 nella gestione viaggiatori e bagagli ammontò a **513** milioni e quella della gestione merci a **1.518** milioni.

Per quanto riguarda le spese si riassumono nel seguente specchio i dati relativi ai principali titoli, messi a confronto con i dati corrispondenti dell'esercizio precedente:

TITOLI DELLE SPESE	1934-35	1933-34	Differenze
<i>Spese ordinarie.</i>			
	milioni di lire		
Paghe e competenze accessorie del personale (escluso quello delle Officine).....	1.299,7	1.407,1	— 107,4
Spese generali di personale.....	464,9	432,8	+ 32,1
Spese generali diverse.....	45,5	46	— 0,5
Combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e delle navi-traghetto.....	266,6	270,3	— 3,7
Manutenzione delle linee.....	186,2	184,0	+ 2,2
Manutenzione dei rotabili.....	377,1	409,7	— 32,6
Noli di materiale, indennizzi commerciali e forniture diverse	171,7	157,1	+ 14,6
<i>Spese complementari.</i>			
Lavori di manutenzione straordinaria delle linee.....	26,7	22,7	+ 4,0
Migliorie alle linee ed agli impianti.....	—	—	—
Rinnovamento dell'armamento.....	50,1	65,1	— 15,0
Rinnovamento del materiale rotabile.....	65,4	68,7	— 3,3
TOTALE spese ordinarie e complementari...	2.953,9	3.063,5	— 109,6
<i>Spese accessorie</i>	704,5	691,1	+ 13,4
TOTALE GENERALE...	3.658,4	3.754,6	— 96,2

Come si vede, quasi tutte le spese ordinarie e complementari presentano, rispetto al 1933-34, delle riduzioni, all'infuori di quelle relative alle spese generali di personale, alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee ed alle forniture diverse, noli, ecc.

Per quanto riguarda le spese di personale, per paghe e competenze accessorie, deve farsi rilevare che la cifra di milioni 1.299,7 indicata nello specchietto, non comprende le paghe degli operai d'officina, che, nel bilancio, sono invece comprese fra le spese di manutenzione del materiale rotabile.

Pertanto la diminuzione di spesa di milioni 107,4 che risulta dal detto specchietto, si riferisce ad una sola parte delle spese di personale e deve essere integrata con l'economia di 16,1 milioni verificatasi nella spesa del personale di officina (da milioni 217,5 a 201,4).

La diminuzione di 3,7 milioni verificatasi nella spesa di combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni, deriva da cause che hanno agito in senso contrario. Da una parte la maggior larghezza del servizio effettuato ha richiesto un maggior consumo di combustibile (da 2,2 a 2,3 milioni di tonnellate), e di energia elettrica (da 413 a 459 milioni di kilowattora); d'altra parte si è avuta una discesa del prezzo medio del combustibile (da 88 a 82 lire la tonnellata) e di

quello dell'energia elettrica ((da 0,169 a **0,167** lire il kWh). Per tali cause si è in definitiva realizzata la detta economia di **3,7** milioni in questo titolo di spesa.

L'economia di **32,6** milioni realizzata nelle spese di manutenzione dei rotabili dipende esclusivamente dalla riduzione delle paghe del personale operaio di cui si è già parlato sopra e da diminuzioni verificatesi nei costi di alcuni materiali. L'entità del lavoro di riparazione però è stata mantenuta normale per garantire sempre la piena efficienza del parco locomotive e veicoli.

Per quanto riguarda la quota assegnata in bilancio al fondo di rinnovamento del materiale rotabile, essa è stata commisurata, come negli scorsi esercizi, al 2,50% degli introiti del traffico. In relazione quindi alla diminuzione verificatasi in tali introiti si è avuto nel 1934-35 una quota inferiore di **3,2** milioni a quella dell'esercizio precedente.

La diminuzione di **15** milioni nelle spese per il rinnovamento dell'armamento, è dovuta ad un minor stanziamento che, in rapporto al programma stabilito per tali lavori, si è potuto fare tenendo conto del residuo accertato nello stanziamento dello esercizio precedente.

Per quanto riguarda gli aumenti di spese verificatesi nel 1934-35 si fa rilevare quanto segue:

L'aumento di milioni **32,1** verificatosi nelle spese generali di personale deriva dal maggior onere che l'Amministrazione ha dovuto sostenere per le pensioni, come è stato detto a pag. XIII.

L'aumento di milioni **2,2** verificatosi nelle spese di manutenzione ordinaria delle linee deriva dalle maggiori opere che si sono dovute eseguire per mettere molte linee in grado di garantire meglio le cresciute velocità dei treni.

La maggiore assegnazione di milioni **4,0** fatta per le spese relative ai lavori di manutenzione straordinaria, deriva dalla maggiore importanza dei lavori che si son dovuti eseguire.

Il sensibile aumento di milioni **14,6** risultante per la voce forniture diverse, noli, ecc., è dovuto quasi esclusivamente alle spese che si son dovute sostenere per ripristinare la custodia su circa 5.000 passaggi a livello che prima erano aperti ed incustoditi.

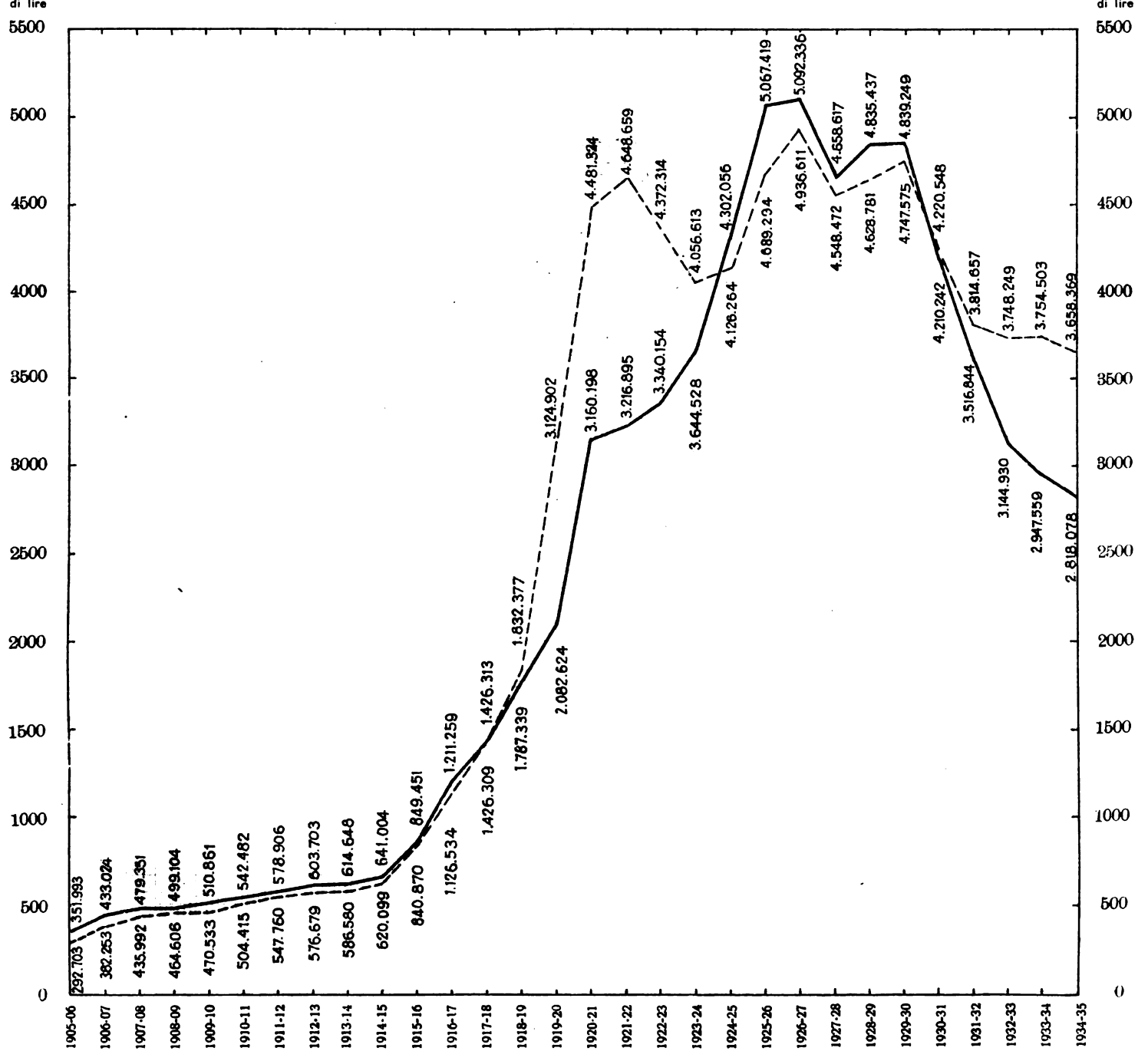
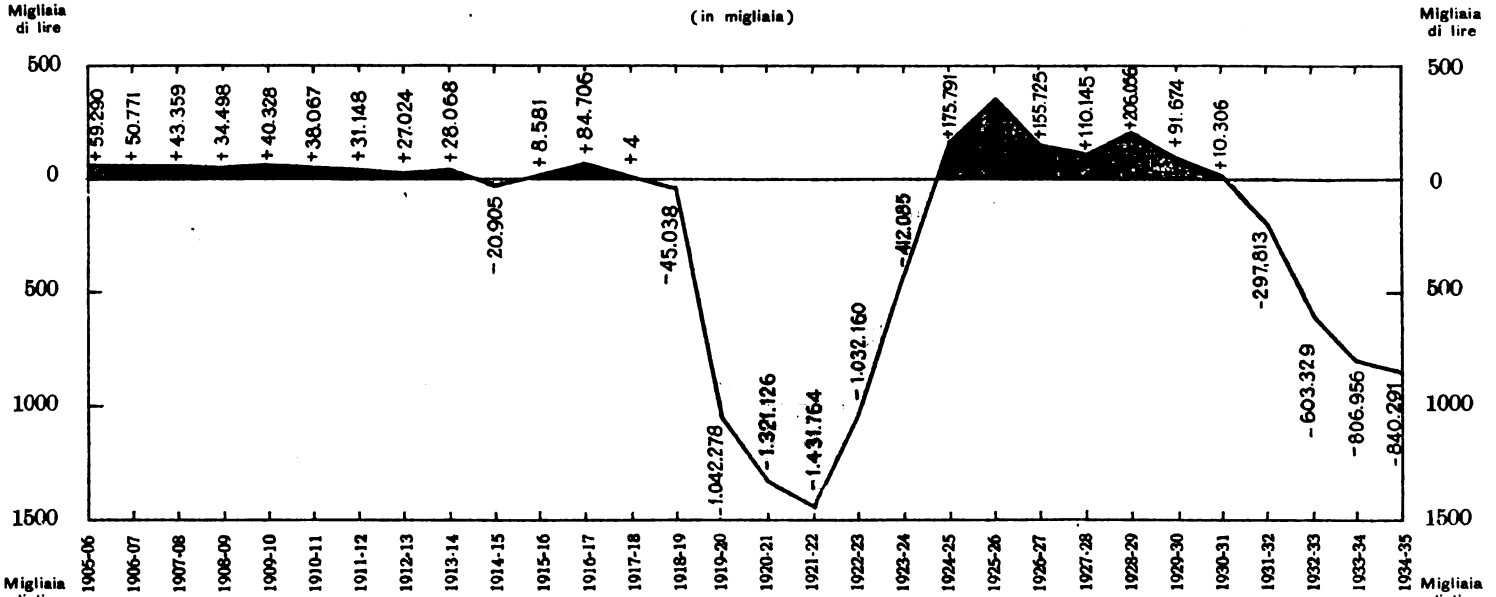
Tra aumenti e diminuzioni, le spese di esercizio ordinarie e complementari hanno presentato una diminuzione di milioni **109,6**.

Il coefficiente di esercizio il quale, come è noto, serve a mettere in evidenza il rapporto che intercede fra le dette spese ordinarie e complementari della rete, e gli introiti ordinari e diversi del traffico, ha risentito l'effetto della maggiore riduzione verificatasi negli introiti di fronte a quella delle spese, e perciò è

Risultati finanziari dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato

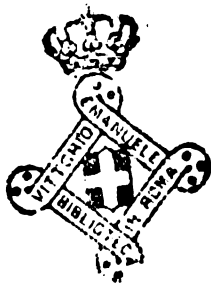
Avanzo o Disavanzo

(in migliaia)



— Entrate complessive

- - - Spese ordinarie, complementari e accessorie



risultato, nell'esercizio 1934-35, leggermente maggiore di quello del 1933-34 passando cioè da 106,09 a **106,67** %.

Esaminando ora le spese accessorie, si rileva che l'aumento complessivo di **13,4** milioni verificatosi nell'esercizio 1934-35 è dovuto all'aggravarsi degli oneri per spese patrimoniali che sono messe a carico dell'Azienda ferroviaria. Tali oneri infatti sono aumentati di 27 milioni (10 versati in più al Tesoro per interessi ed ammortamenti e 17 per le annualità delle spese di elettrificazione). Detto aggravio però è stato in parte compensato dalla riduzione di circa 14 milioni del versamento al fondo di riserva per le spese impreviste.

Situazione patrimoniale. — Il valore del patrimonio di natura industriale durante il 1934-35 è cresciuto da 40.631 a **41.355** milioni di lire stabilizzate, come è indicato qui appresso:

	<u>1934-35</u>	<u>1933-34</u>
Linee, impianti e fabbricati	31.724	31.188
Materiale rotabile.	7.239	7.239
Piroscafi e navi-traghetto.	69	69
Materiale d'esercizio	659	610
Scorte di magazzino	1.252	1.123
Case economiche per i ferrovieri	412	402
	<u>41.355</u>	<u>40.631</u>

Del suindicato valore di **41.355** milioni, 23.075 milioni 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. — Nella relazione dello scorso esercizio, prendendo in considerazione le cause che hanno condotto il bilancio della Azienda all'attuale difficile situazione, si era messo in evidenza come tali cause sono principalmente due. Da una parte la progressiva riduzione degli introiti che non può trovare adeguato compenso nelle riduzioni che si possono apportare alle spese d'esercizio senza compromettere l'efficienza dell'organismo ferroviario, da un'altra parte l'incremento continuo degli oneri patrimoniali, che erano stati addossati all'Azienda nell'ipotesi che si verificasse un contemporaneo e progressivo incremento dei prodotti del traffico.

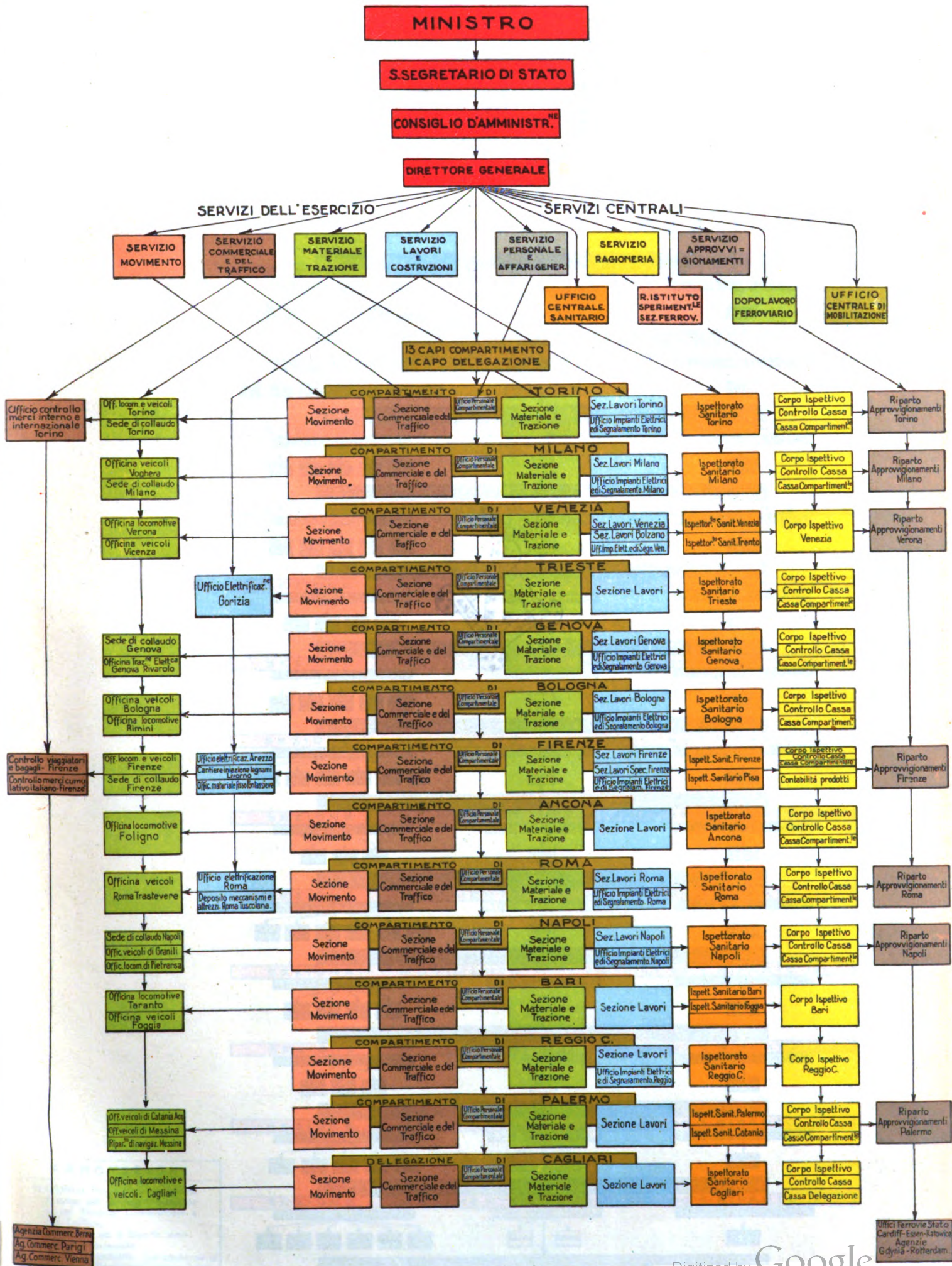
Come abbiamo visto, nel 1934-35 si è potuto constatare una leggera ripresa del traffico, che si è intensificata nei primi mesi dell'esercizio successivo. Essa

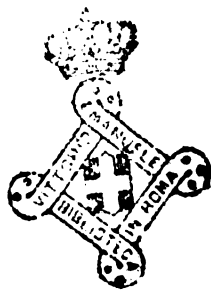
è tuttavia ben poca cosa in confronto delle notevoli facilitazioni che l'Amministrazione ha concesso sia pei trasporti viaggiatori che per quelli delle merci. Si può pertanto ragionevolmente supporre che negli anni prossimi, se anche continuassero i sensibili aumenti di traffico che si sono verificati nei primi mesi dell'esercizio 1935-36, non si avrebbero però aumenti di introiti sufficienti da soli a ricondurre il bilancio in pareggio.

Al momento in cui viene pubblicata la presente Relazione, il Governo ha già disposto opportuni provvedimenti per disciplinare i prezzi di trasporto delle cose, sia per ferrovia che per automezzi, ad evitare che si eseguano, come oggi avviene, trasporti ad un prezzo inferiore al costo effettivo. Le tariffe ferroviarie delle merci subiranno un leggero aumento, in modo tale che, con un piccolo onere unitario per il pubblico, riesca possibile ottenere per l'Azienda delle ferrovie dello Stato, un sensibile maggiore gettito complessivo.

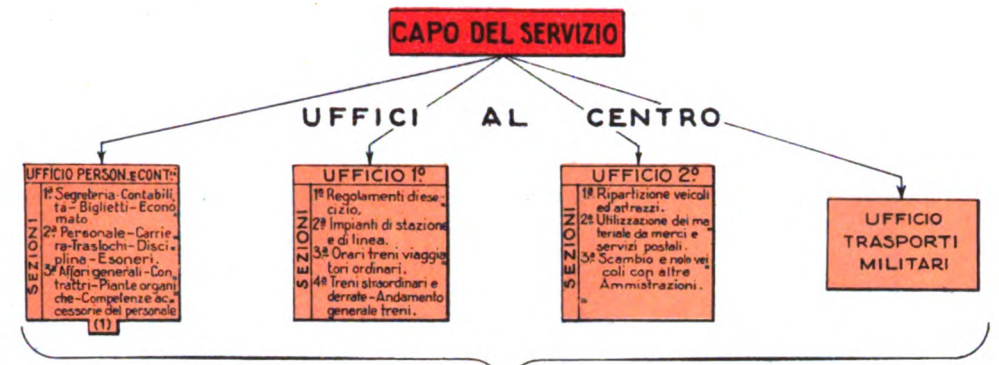
Con questo provvedimento e con qualche altro notevole sgravio attualmente allo studio, si confida di poter raggiungere nel 1936-37 il pareggio del bilancio ferroviario, mentre risulteranno meglio coordinati i trasporti ferroviari con gli altri pur necessari alla attività economica del Paese.

ORGANIZZAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

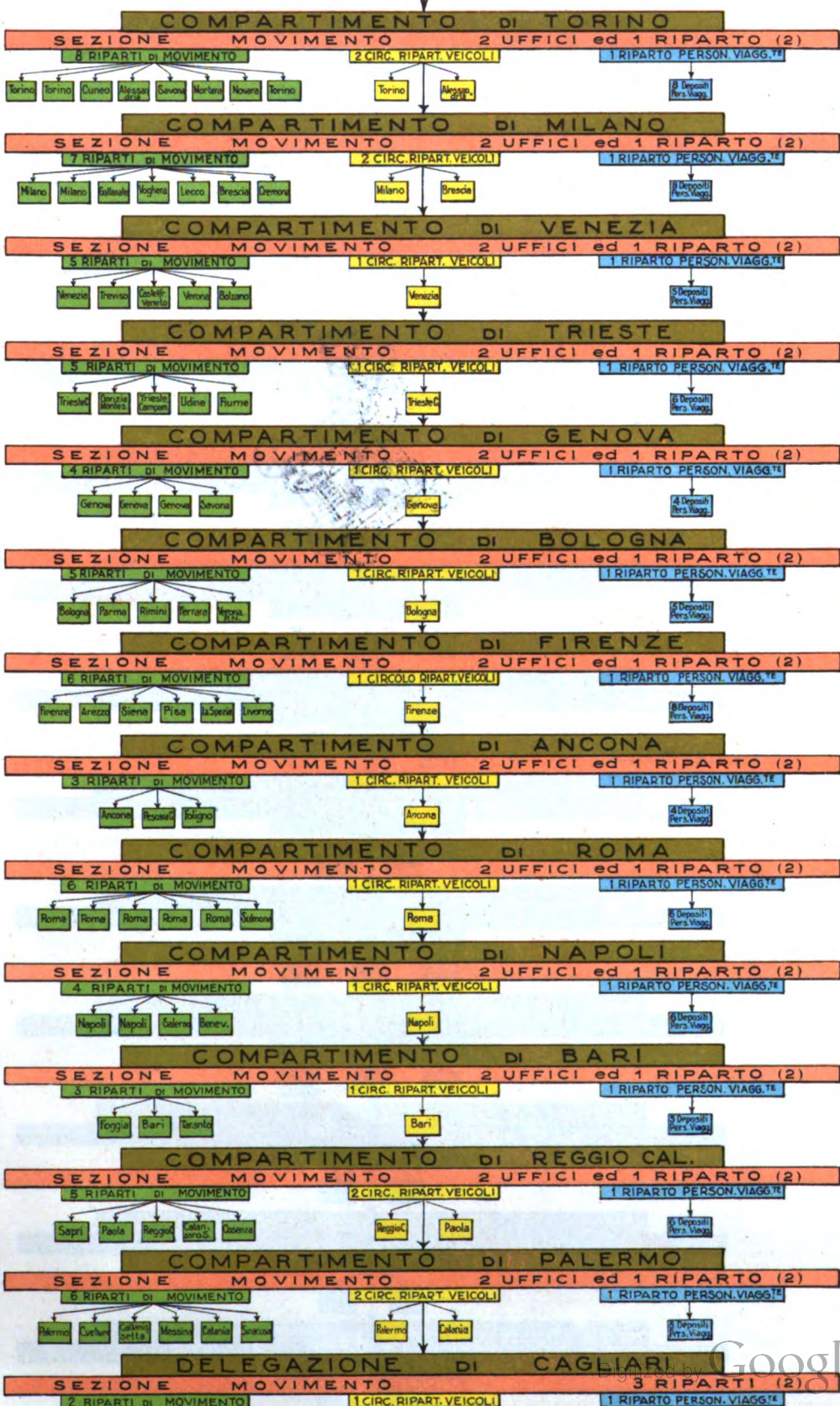




ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MOVIMENTO



UFFICI ALLA PERIFERIA

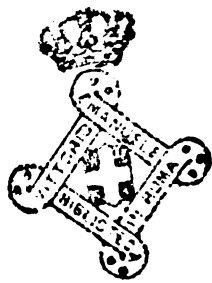


ANNOTAZIONI

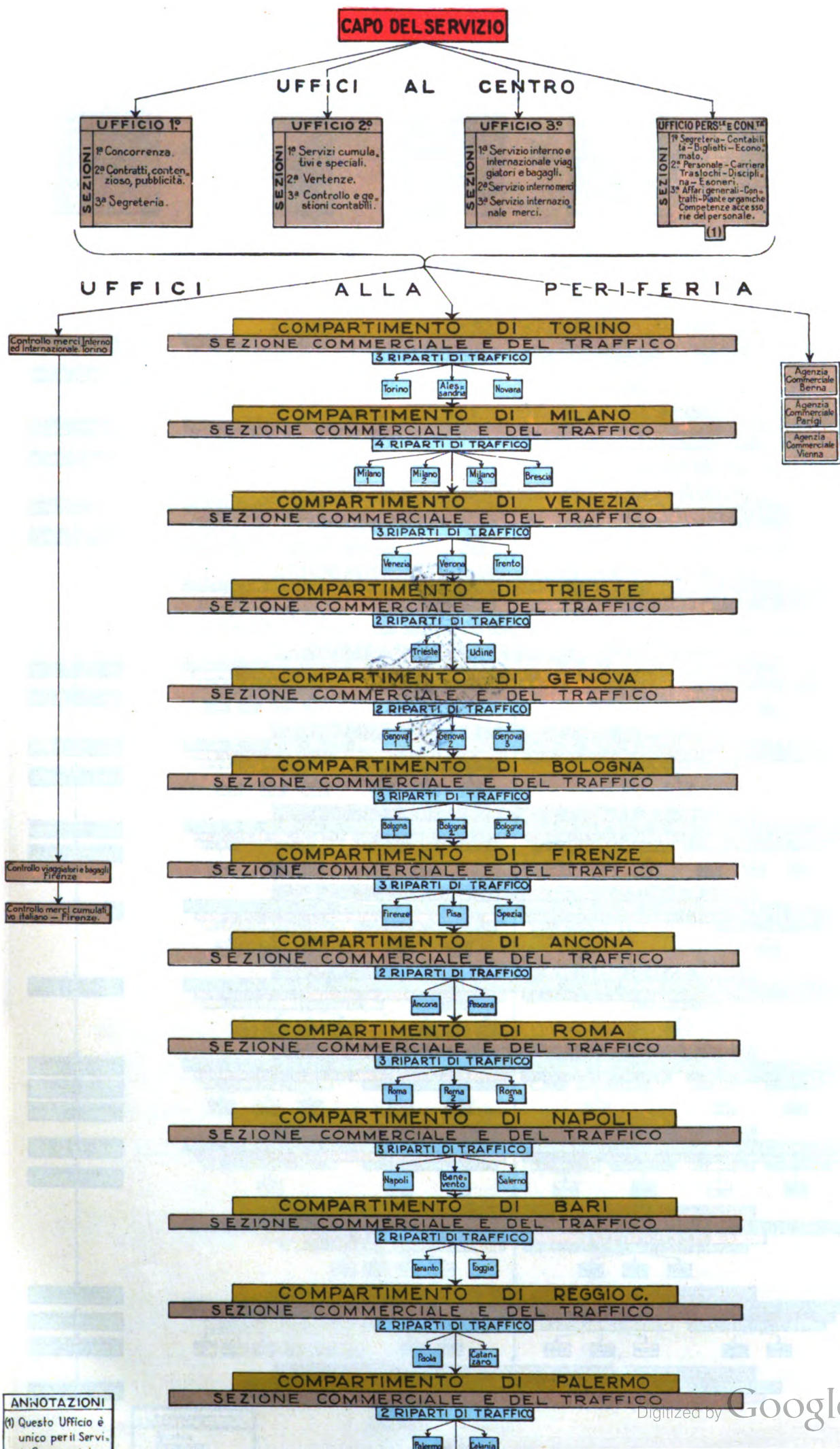
1) L'Ufficio Personale e Contabilità è unico per il servizio Movimento e per il Servizio Commerciale e del Traffico.

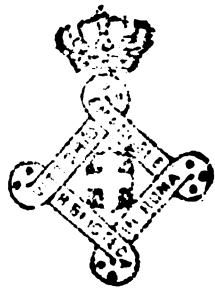
2) Gli Uffici ed il Riparto sono:

Ufficio Movimento	IN COMUNE CON LE SEZIONI COMMERCIALI E DEL TRAFFICO
Ufficio Contabilità	
Riparto Utilizzazione Personale	

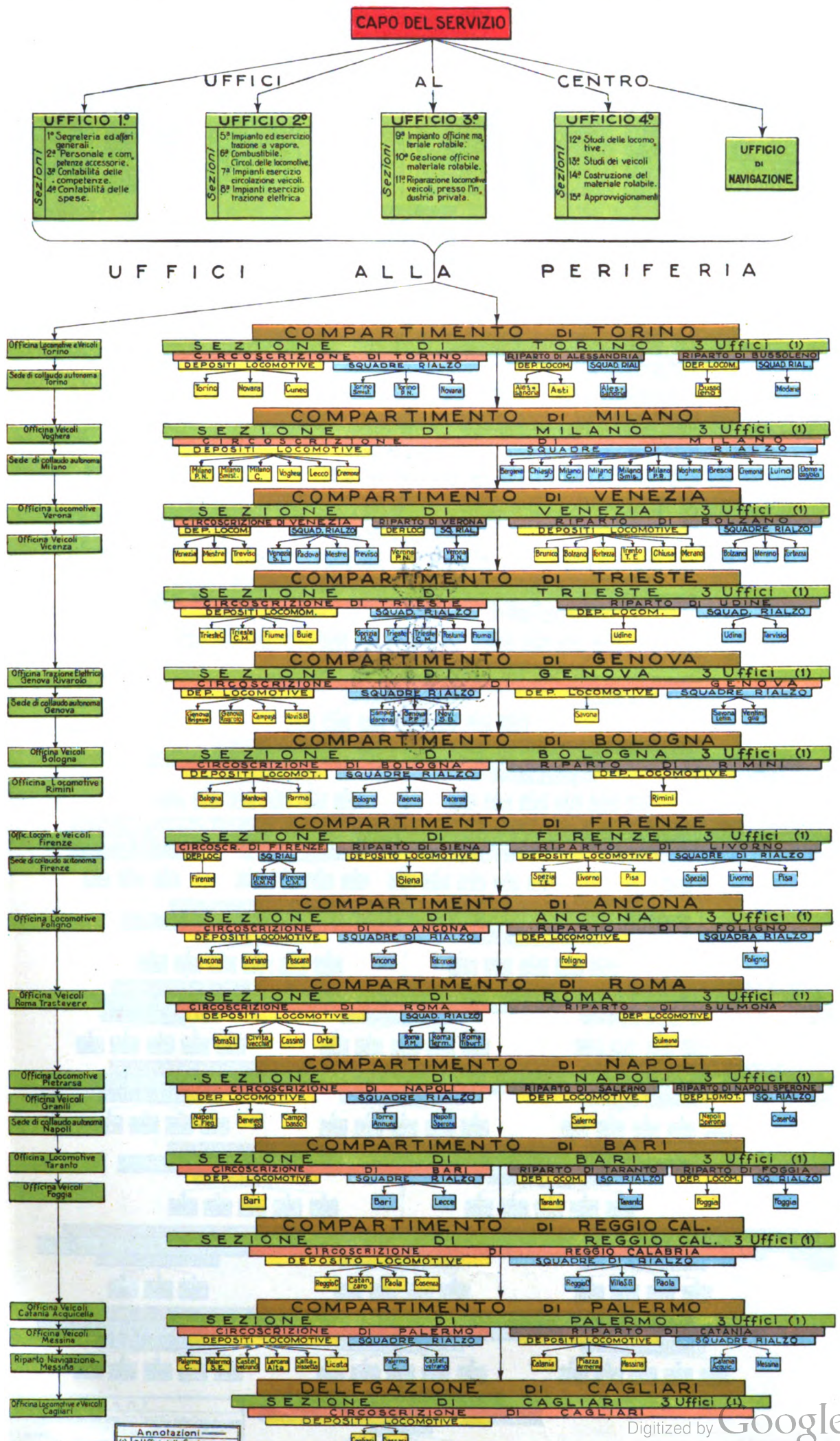


ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO COMMERCIALE E DEL TRAFFICO

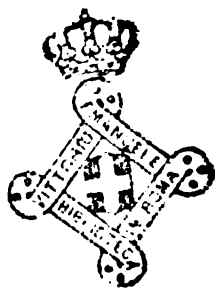




ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE



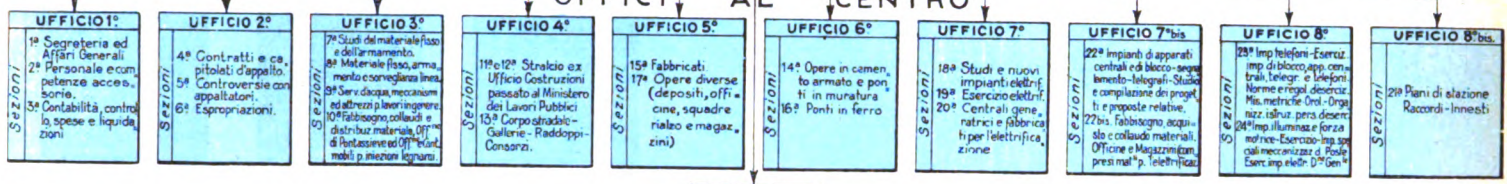
Annotazioni:
 (1) 3 Uffici della Sezione sono:
 Tecnico.
 Personale.



ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

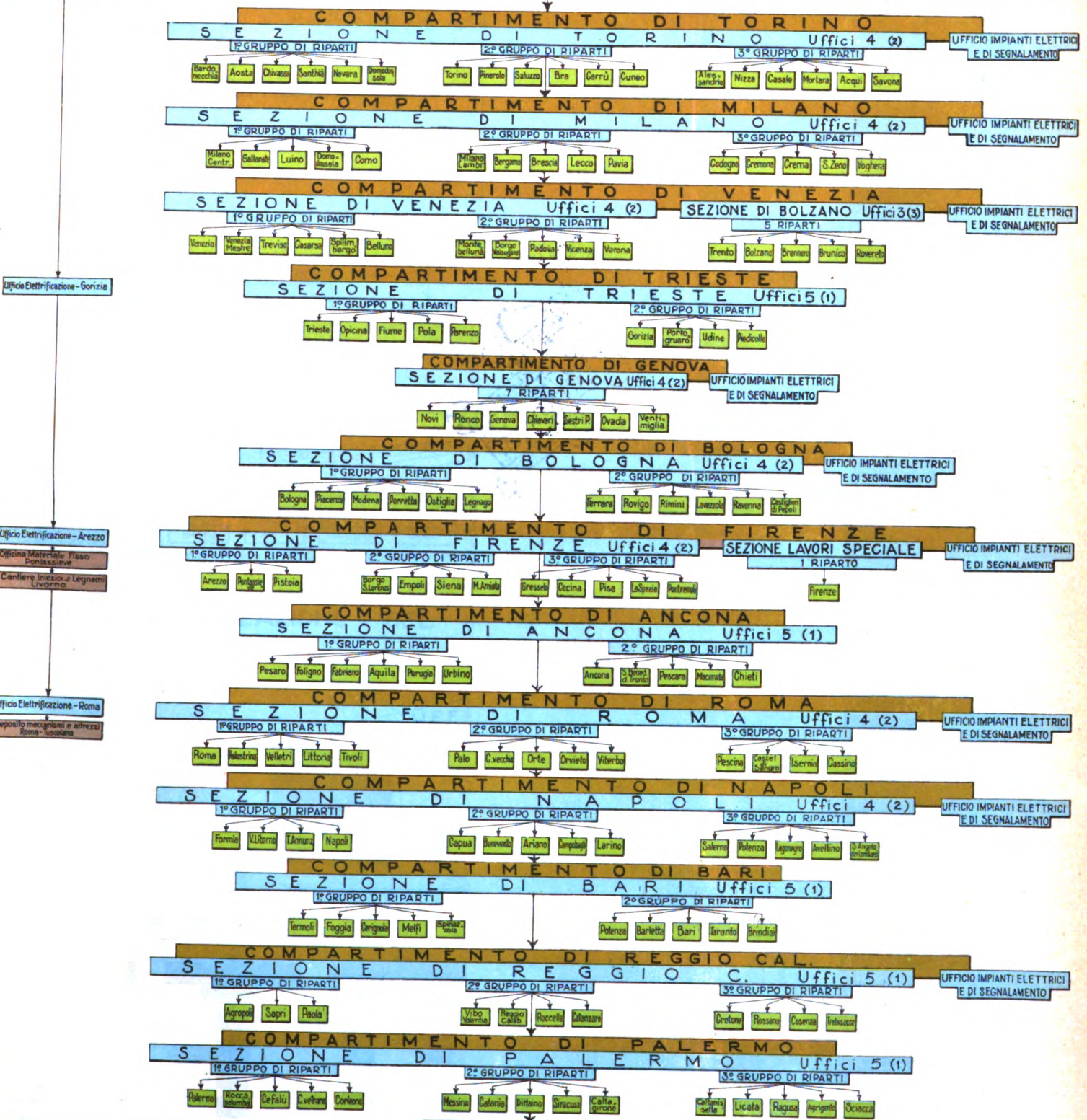
CAPO DEL SERVIZIO

UFFICI AL CENTRO



UFFICIO ISPETTIVO
Controllo della gestione tecnica ed amministrativa dei lavori

UFFICI ALLA PERIFERIA

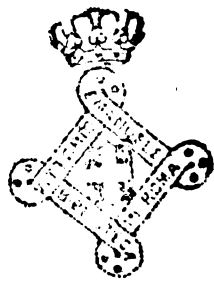


ANNOTAZIONI

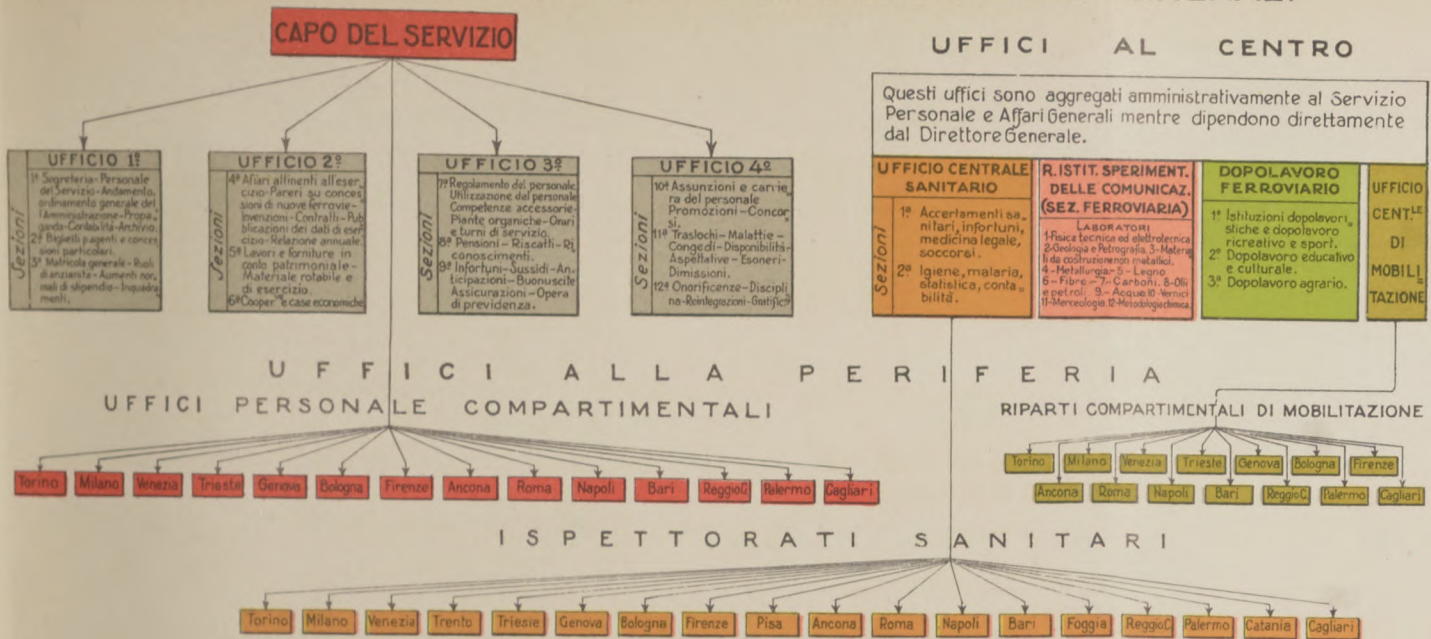
(1) 5 Uffici della Sezione sono: 1ª Lavori, 2ª Armamento-materiale fisso e sorveglianza linea, 3ª Personale e contabilità, 4ª Patrimoniale

(2) 14 Uffici della Sezione sono: 1ª Lavori, 2ª Armamento-materiale fisso e sorveglianza linea, 3ª Personale e contabilità, 4ª Patrimoniale

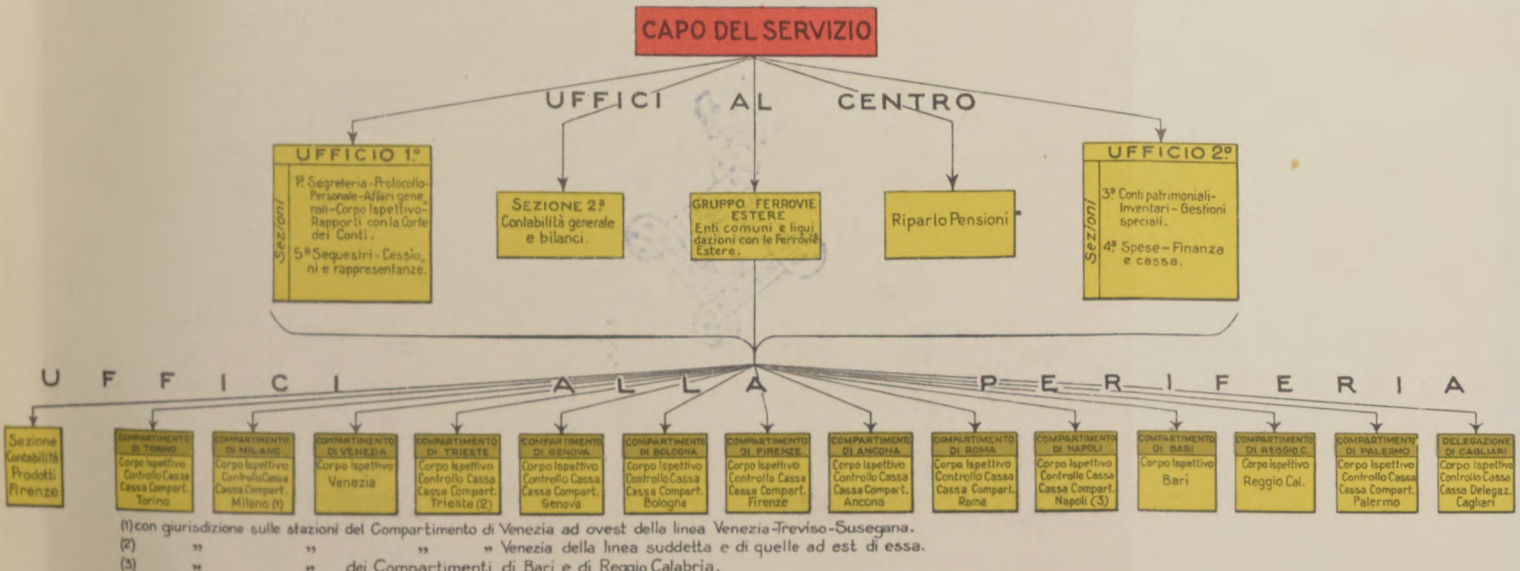
(3) 13 Uffici della Sezione sono: 1ª Lavori, 2ª Armamento-materiale fisso e sorveglianza linea, 3ª Personale e contabilità, 4ª Patrimoniale



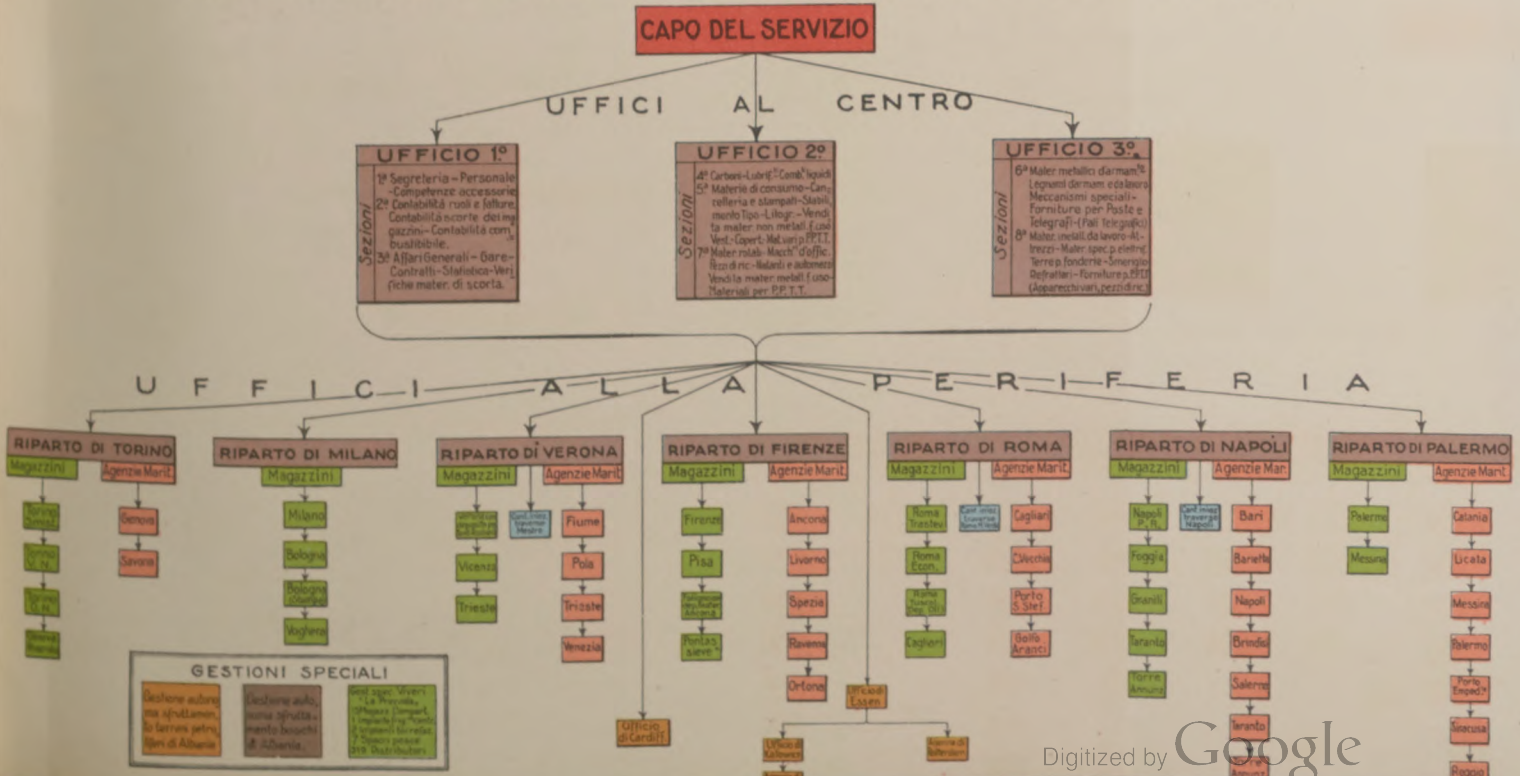
ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO PERSONALE E AFFARI GENERALI

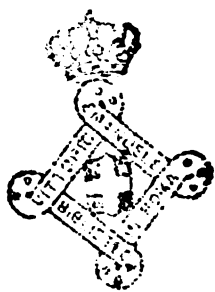


ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO RAGIONERIA



ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO APPROVVIGIONAMENTI





CAPO I

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA

I. Provvedimenti legislativi. — I principali provvedimenti legislativi e ministeriali durante l'esercizio 1934-35 sono qui appresso elencati, distinti per materia:

A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.

Decreto Ministeriale 23 aprile 1935, n. 2996. — Variazioni alla giurisdizione delle Sezioni Materiale e Trazione di Torino e Genova.

Decreto Ministeriale 23 aprile 1935, n. 2994. — Soppressione dell'Ispettorato Sanitario di Taranto.

Decreto Ministeriale 7 maggio 1935, n. 3139. — Soppressione delle Casse Compartimentali e dei Riparti Controllo Cassa di Genova e di Ancona.

Decreto Ministeriale 4 giugno 1935, n. 3372. — Funzionamento delle Sezioni Lavori.

B) VARIAZIONI NELLE CARICHE.

Regio decreto 12 luglio 1934. — Nomina di un Consigliere d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Decreto Ministeriale 22 ottobre 1934, n. 1192. — Nomina di un membro aggregato del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Regio decreto 4 aprile 1935. — Conferma in carica di un Consigliere di Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

C) APERTURA ALL'ESERCIZIO E SOPPRESSIONE DI LINEE.

Decreto Ministeriale 19 ottobre 1934, n. 1191. — Apertura all'esercizio del tronco a scartamento normale Ostiglia-Legnago della linea Ostiglia-Treviso.

Decreto Ministeriale 12 ottobre 1934, n. 1102. — Apertura all'esercizio del tronco a scartamento normale Motta-Schettino della linea Motta-Nicosia.

Decreto Ministeriale 29 gennaio 1935, n. 2164. — Soppressione del servizio ferroviario viaggiatori e merci sul tronco di linea Albano-Campoleone.

Decreto Ministeriale 11 febbraio 1935, n. 2230. — Soppressione del servizio ferroviario viaggiatori e merci sulla linea Golfo Aranci-Terranova P.

Decreto Ministeriale 3 aprile 1935, n. 2762. — Apertura all'esercizio della nuova linea a scartamento normale Noto-Pachino.

D) PERSONALE.

Regio decreto 28 settembre 1934, n. 1742. — Modificazioni al regolamento sulla dispensa dai richiami alle armi in caso di mobilitazione.

Regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1716. — Provvedimenti a favore degli agenti delle ferrovie dello Stato iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922

nonchè degli agenti stessi mutilati e feriti per la causa Fascista (convertito in legge con legge 4 aprile 1935, n. 882) e relativo D. M. 16 aprile 1935, n. 2845, con le istruzioni di applicazione.

Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 2053. — Modificazioni all'ordinamento gerarchico ed alle piante del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato (escluso il subalterno) (convertito in legge con legge 24 aprile 1935, n. 980).

Decreto Ministeriale 6 novembre 1934, n. 1258. — Graduatoria di merito del concorso a 70 posti di Alunno d'ordine in prova delle stazioni.

Regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277. — Trasferimento ad altri Enti dei compiti assistenziali, già svolti dall'Associazione nazionale fascista ferrovieri, riconoscimento giuridico dell'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato e provvedimenti relativi alla gestione dell'Opera stessa (convertito in legge con legge 24 aprile 1935, n. 978).

Decreto-legge 21 gennaio 1935, n. 76. — Devolve fra l'altro a favore dell'Opera di Previdenza un nuovo provento costituito da una quota del 10 % sull'importo dei diritti spettanti ai Comitati di organizzazione di mostre, concorsi e manifestazioni varie per i biglietti ferroviari a riduzione distribuiti.

Decreto Ministeriale 22 gennaio 1935, n. 2084. — Norme per il calcolo della indennità percentuale nel caso di trasloco di agenti avventizi ordinari.

Decreto Ministeriale 5 febbraio 1935, n. 2193. — Modificazioni alla tabella dei requisiti fisici annessa al decreto ministeriale 3 maggio 1933, n. 2391.

Decreto Ministeriale 2 aprile 1935, n. 2760. — Norme per la fornitura del vestiario uniforme della Milizia ferroviaria.

Legge 4 aprile 1935, n. 882. — Conversione in legge del R. decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1716, concernente i provvedimenti a favore degli agenti delle ferrovie dello Stato iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922, nonchè degli agenti stessi mutilati e feriti per la causa Fascista.

Decreto Ministeriale 16 giugno 1935, n. 3501. — Trattamento al personale delle ferrovie dello Stato richiamato alle armi per mobilitazione.

Regio decreto-legge 20 giugno 1935, n. 1010. — Istituzione del sabato Fascista.

E) CONCORSI E ASSUNZIONI IN SERVIZIO.

Decreto Ministeriale 3 luglio 1934, n. 6. — Graduatoria di merito del concorso a 20 posti di assistente lavori in prova fra geometri e periti edili.

Decreto Ministeriale 3 luglio 1934, n. 7. — Graduatoria di merito del concorso a 60 posti di sottocapotecnico in prova.

Decreto Ministeriale 3 luglio 1934, n. 8. — Graduatoria di merito del concorso a 15 posti di sorvegliante lavori in prova.

Decreto Ministeriale 3 luglio 1934, n. 9. — Graduatoria di merito del concorso a 16 posti di aiutante disegnatore in prova.

Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1176. — Graduatoria dei titoli di preferenza per le ammissioni ai pubblici impieghi.

Decreto Ministeriale 24 luglio 1934, n. 89. — Modifiche all'art. 16 del decreto Ministeriale 28 giugno 1923 che approva le norme per gli esami di abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive a vapore ed elettriche, delle caldaie fisse e semifisse e delle locomobili in servizio sulle ferrovie dello Stato.

Decreto Ministeriale 28 agosto 1934, n. 541. — Concorso interno a 504 posti di operaio.

Decreto Ministeriale 28 agosto 1934, n. 542. — Concorso interno a 130 posti di conduttore principale.

Decreto Ministeriale 4 settembre 1934, n. 734. — Concorso interno a 40 posti di controllore viaggiante di 3^a classe.

Decreto Ministeriale 4 settembre 1934, n. 753. — Graduatoria di merito del concorso a 80 posti di sottocapo in prova delle stazioni.

Decreto del Capo del Governo, 9 settembre 1934. — Modificazioni al decreto Presidenziale del 16 giugno 1932 relativo ai concorsi nei pubblici impieghi.

Decreto Ministeriale 25 settembre 1934, n. 830. — Graduatoria di merito del concorso a posti di operaio di 1^a classe, bandito col decreto Ministeriale 24 agosto 1933, n. 405.

Regio decreto 28 settembre 1934, n. 1587. — Requisiti per l'ammissione ai concorsi ad impieghi nelle Amministrazioni dello Stato.

Decreto Ministeriale 10 ottobre 1934, n. 1046. — Graduatoria di merito del concorso interno a 150 posti di capo squadra cantonieri.

Decreto del Capo del Governo, 10 ottobre 1934. — Autorizzazione all'espletamento dei concorsi durante l'anno 1935 per pubblici impieghi, ed approvazione dell'elenco riassuntivo dei concorsi stessi.

Decreto Ministeriale 23 ottobre 1934, n. 1212. — Graduatoria di merito del concorso a 80 posti di segretario in prova.

Decreto Ministeriale 6 novembre 1934, n. 1319. — Graduatoria di merito del concorso a 70 posti di alunno di ordine in prova degli uffici.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1348. — Concorso interno a 25 posti di Capo deposito di 3^a classe.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1351. — Concorso per 40 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere (esclusi gli specializzati in ingegneria chimica). Con Decreto Ministeriale 8 gennaio 1935 venne prorogata la data di presentazione delle domande.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1352. — Concorso per 8 posti di allievo ispettore in prova fra laureati in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali o in scienze economiche-marittime o in scienze politiche, sociali o sindacali, o laureati dalle Sezioni Magistrali di economia e diritto o di computisteria o ragioneria o dalla Sezione consolare dell'Istituto Superiore di Venezia.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1353. — Concorso per 5 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1354. — Concorso per 1 posto di allievo ispettore in prova fra laureati in scienze agrarie che siano anche muniti di diploma di specializzazione in scienze forestali.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1355. — Concorso per 1 posto di allievo ispettore in prova fra laureati in scienze agrarie o in scienze forestali o in scienze naturali.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1356. — Concorso per 2 posti di segretario in prova fra periti elettro-meccanici.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1357. — Concorso per 4 posti di segretario in prova fra periti industriali chimici.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1358. — Concorso per 30 posti di assistente lavori in prova fra geometri e periti edili.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1360. — Concorso per 80 posti di segretario in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1361. — Concorso per 40 posti di segretario in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1362. — Concorso per 10 posti di disegnatore in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1363. — Concorso per 10 posti di aiutante disegnatore in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1364. — Concorso per 80 posti di alunno d'ordine in prova degli uffici.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1365. — Concorso per 15 posti di sorvegliante lavori in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1366. — Concorso per 60 posti di sottocapo tecnico in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1367. — Concorso per l'ammissione di 500 operai allievi fuochisti avventizi straordinari al corso d'istruzione per la nomina di altrettanti fuochisti in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1368. — Concorso per 80 posti di sottocapo in prova delle stazioni.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1369. — Concorso per 150 posti di alunno d'ordine in prova delle stazioni.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1370. — Concorso per 400 posti di cantoniere in prova.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1371. — Concorso per 2 posti di ufficiale di 3^a classe in prova per le navi traghetto dello Stretto di Messina.

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1372. — Concorso per 2 posti di macchinista di 3^a classe in prova per le navi traghetto dello Stretto di Messina.

Decreto Ministeriale 20 novembre 1934, n. 1359. — Concorso per 15 posti di assistente lavori in prova fra periti meccanici o periti elettricisti o periti minerari o macchinisti navali.

Decreto Ministeriale 4 dicembre 1934, n. 1604. — Concorso interno per 100 posti di capo squadra cantonieri.

Decreto Ministeriale 4 dicembre 1934, n. 1605. — Graduatorie di merito del concorso interno per 225 posti di fuochista.

Decreto Ministeriale 21 dicembre 1934, n. 1762. — Graduatorie di merito del concorso interno a 30 posti di sottocapo tecnico, bandito col decreto Ministeriale 2 maggio 1934, n. 2915.

Decreto Ministeriale 28 dicembre 1934, n. 1840. — Modifiche al bando del concorso interno a posti di macchinista, approvato col decreto Ministeriale 27 febbraio 1934, n. 2310.

Decreto Ministeriale 17 gennaio 1935. — Aggiunta ai decreti Ministeriali 27 febbraio 1934, n. 2310 e 28 dicembre 1934, n. 1840, riguardanti il concorso interno a posti di macchinista.

R. decreto-legge 21 gennaio 1935, n. 76, che stabilisce fra l'altro limiti alle riduzioni di tariffa per i viaggiatori e alle derrate delle facilitazioni stesse.

Regio decreto-legge 25 febbraio 1935, n. 163. — Ammissione dei mutilati ed invalidi di guerra ai pubblici concorsi (convertito in legge con legge 3 giugno 1935, n. 3376).

Decreto Ministeriale 5 marzo 1935, n. 2464. — Graduatoria di merito del concorso a un posto di allievo ispettore in prova fra laureati in scienze naturali o in scienze agrarie o in scienze forestali.

Decreto Ministeriale 5 marzo 1935, n. 2465. — Decisione relativa al concorso a un posto di allievo ispettore in prova fra specializzati in scienze forestali.

Decreto Ministeriale 5 marzo 1935, n. 2466. — Graduatoria di merito del concorso a 2 posti di segretario in prova fra periti elettromeccanici.

Decreto Ministeriale 5 marzo 1935, n. 2467. — Graduatoria di merito del concorso a 4 posti di segretario in prova fra periti industriali chimici.

Decreto Ministeriale 26 marzo 1935, n. 2637. — Nuove norme per il concorso interno a posti di conduttore principale.

Decreto Ministeriale 23 aprile 1935, n. 2924. — Graduatoria di merito del concorso interno a posti di capo deposito di 3^a classe.

Decreto Ministeriale 7 maggio 1935, n. 3057. — Modifiche ai bandi di concorso a 2 posti di ufficiale di 3^a classe in prova e a 2 posti di macchinista di 3^a classe in prova di cui ai decreti Ministeriali n. 1371 e n. 1372 del 10 novembre 1934.

Decreto Ministeriale 7 maggio 1935, n. 3058. — Graduatoria di merito del concorso a 5 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo.

Decreto Ministeriale 7 maggio 1935, n. 3059. — Graduatoria di merito del concorso a 10 posti di disegnatore in prova.

Decreto Ministeriale 7 maggio 1935, n. 3060. — Graduatoria di merito del concorso interno a 80 posti di sorvegliante della linea.

Decreto Ministeriale 14 maggio 1935, n. 3155. — Graduatoria di merito del concorso a 15 posti di sorvegliante lavori in prova.

Decreto Ministeriale 28 maggio 1935, n. 3313. — Graduatoria di merito del concorso a 15 posti di assistente lavori in prova fra periti meccanici o periti elettricisti o periti minerari o macchinisti navali.

Decreto Ministeriale 4 giugno 1935, n. 3376. — Graduatoria di merito del concorso a 30 posti di assistente lavori in prova fra geometri e periti edili.

Decreto Ministeriale, 4 giugno 1935, n. 3384. — Graduatoria di merito del concorso a 40 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione d'ingegnere.

Decreto Ministeriale 4 giugno 1935, n. 3385. — Graduatoria di merito del concorso a 8 posti di allievo ispettore in prova fra laureati in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali o in scienze economiche marittime o in scienze politiche, sociali o sindacali, o laureati dalle Sezioni Magistrali di economia e diritto o di computisteria o ragioneria o dalla Sezione consolare dell'Istituto superiore di Venezia.

Decreto Ministeriale 4 giugno 1935, n. 3386. — Graduatoria di merito del concorso a 10 posti di aiutante disegnatore in prova.

Decreto Ministeriale 11 giugno 1935, n. 3447. — Graduatoria di merito del concorso a 40 posti di segretario in prova.

Decreto Ministeriale 20 giugno 1935, n. 3506. — Graduatoria di merito del concorso a 60 posti di sottocapotecnico in prova.

Decreto Ministeriale 20 giugno 1935, n. 3510. — Graduatoria di merito del concorso a 80 posti di alunno d'ordine in prova.

Decreto Ministeriale 20 giugno 1935, n. 3511. — Graduatoria di merito del concorso a 80 posti di segretario in prova fra ragionieri.

Decreto Ministeriale 20 giugno 1935, n. 3512. — Graduatoria di merito del concorso a 80 posti di sottocapo in prova.

Decreto Ministeriale 20 giugno 1935, n. 3515. — Graduatoria di merito del concorso a 150 posti di alunno d'ordine in prova.

Decreto Ministeriale 20 giugno 1935, n. 3528. — Graduatoria di merito del concorso interno a 504 posti di operaio.

F) BILANCIO.

Legge 7 giugno 1934, n. 901. — Conversione in legge del R. decreto-legge 19 marzo 1934, n. 555, concernente la iscrizione nei libri fondiari dei beni immobili pervenuti al demanio dello Stato, ramo ferrovie, nei territori annessi al Regno.

Regio decreto-legge 12 luglio 1934, n. 1168. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed in quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè in alcuni bilanci di Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1934-35 ed altri provvedimenti di carattere finanziario.

Regio decreto 2 dicembre 1934, n. 2037. — Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1933-34.

Regio decreto 2 dicembre 1934, n. 2039. — Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1934-35.

Legge 28 marzo 1935, n. 379. — Conversione in legge del R. decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Amministrazioni autonome per l'esercizio finanziario 1933-34, nonchè altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione dei decreti Reali 28 maggio 1934, n. 830, 3 giugno 1934, n. 917 e 30 giugno 1934, n. 1056, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo.

Legge 1° aprile 1935, n. 440. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 luglio 1934, n. 1168, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa dei diversi Ministeri ed ai bilanci di aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35 e convali-

dazione del R. decreto 20 luglio 1934, n. 1191, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo.

Legge 8 aprile 1935, n. 476. — Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1930-31.

Legge 13 giugno 1935, n. 1012. — Stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936.

Regio decreto-legge 20 giugno 1935, n. 1027. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed in quelli della spesa dei diversi Ministeri, nonché in alcuni bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35 ed altri indifferibili provvedimenti.

G) TARIFFE E CONCESSIONI DI TRASPORTI MERCI.

Decreto Ministeriale 28 agosto 1934, n. 628. — Modificazioni ed aggiunte alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose ».

Decreto Ministeriale 8 settembre 1934. — Tariffe per le spedizioni a bagaglio sulle ferrovie dello Stato).

Decreto Ministeriale 21 settembre 1934, n. 867. — Modificazioni all'allegato 6 « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato », circa la stazione di Vibo Valentia Marittima.

Decreto Ministeriale 21 settembre 1934. — Istituzione di una tariffa eccezionale (28 G. V.) per la spedizione in servizio locale attraverso lo stretto di Messina delle automobili per il trasporto delle persone.

Decreto Ministeriale 27 settembre 1934. — Divieto d'importazione di talune merci.

Decreto Ministeriale 16 ottobre 1934, n. 1143. — Modificazioni all'allegato 6 « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato », circa la stazione di Vibo Valentia Marittima.

Decreto Ministeriale 16 ottobre 1934. — Nuovi provvedimenti concernenti le tariffe ferroviarie a favore dei trasporti di foraggi.

Decreto Ministeriale 27 novembre 1934. — Nuovo Regolamento pel trasporto delle merci pericolose e nocive (Allegato 7 alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato »).

Decreto Ministeriale 17 gennaio 1935, n. 2048. — Modificazioni all'Allegato 6 alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose ».

Decreto Ministeriale 20 febbraio 1935. — Modificazioni all'allegato 3-bis alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato ».

Decreto Ministeriale 2 aprile 1935. — Modificazioni alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato ».

Decreto Ministeriale 16 aprile 1935. — Approvazione dell'Accordo stipulato a Cracovia concernente l'adozione di prescrizioni meno onerose di quelle stabilite dall'Allegato 1 alla Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (C. I. M.).

Decreto Ministeriale 27 aprile 1935. — Norme per il pagamento delle merci e dei noli nel traffico diretto fra l'Italia e il Regno Unito della Gran Bretagna e Irlanda Settentrionale.

Decreto Ministeriale 21 maggio 1935. — Modificazioni alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato ».

H) TARIFFE E CONDIZIONI DI VIAGGIO.

Decreto Ministeriale 19 luglio 1934, n. 262. — Facilitazioni di viaggi nella stagione estiva, dalla stazione di Alessandria al bivio Bormida.

Decreto Ministeriale 21 settembre 1934, n. 868. — Proroga delle speciali facilitazioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato per gli sposi novelli.

Decreto Ministeriale 10 ottobre 1934, n. 1704. — Facilitazioni ferroviarie per i viaggi degli stranieri in Italia.

Regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948. — Approvazione delle « Condizioni e Tariffe pel trasporto delle persone ».

Decreto Ministeriale 10 novembre 1934, n. 1381. — Istituzione di prezzi speciali per i viaggi fra Napoli e Castellammare di Stabia.

Decreto Ministeriale 13 novembre 1934, n. 1420. — Istituzione di biglietti speciali per operai fra Venezia Santa Lucia e Molo A di Scalo Marghera.

Decreto Ministeriale 13 novembre 1934, n. 1421. — Facilitazioni ferroviarie per i viaggi di andata e ritorno in destinazione di località mete di sports invernali.

Decreto Ministeriale 6 dicembre 1934, n. 1669. — Concessioni di viaggio e di trasporto al personale che alla data del 30 dicembre 1926 era addetto all'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili.

Decreto Ministeriale 19 febbraio 1935. — Facilitazioni ferroviarie per i viaggi individuali e di gruppi familiari, in destinazione di località balneari, termali e climatiche.

Decreto Ministeriale 12 marzo 1935. — Istituzione di speciali biglietti ferroviari di libera circolazione per gli stranieri e per gli italiani residenti all'estero.

Decreto Ministeriale 12 marzo 1935, n. 2550. — Prezzi speciali per biglietti di andata-ritorno domenicali per alcune linee appartenenti al Compartimento di Milano.

Decreto Ministeriale 26 marzo 1935, n. 2677. — Biglietti di andata-ritorno festivi sulle ferrovie dello Stato.

Decreto Ministeriale 2 aprile 1935, n. 2748. — Applicazione delle facilitazioni previste dalla « Concessione speciale XII » agli italiani residenti nelle colonie italiane e nei possedimenti italiani.

Legge 4 aprile 1935, n. 911. — Conversione in legge del R. decreto -legge 11 ottobre 1934, n. 1948, concernente l'approvazione di nuove « Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle ferrovie dello Stato ».

Decreto Ministeriale 16 aprile 1935, n. 2883. — Facilitazioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato, per le famiglie residenti in Italia.

Decreto Ministeriale 23 aprile 1935, n. 2951. — Facilitazioni per viaggi di andata-ritorno in destinazione del Santuario di Caravaggio.

Decreto Ministeriale 7 maggio 1935, n. 3104. — Istituzione di biglietti ferroviari di andata-ritorno e di biglietti di abbonamento mensili e quindicinali, a tariffa ridotta, per località balneari, termali e climatiche.

Decreto Ministeriale 7 maggio 1935, n. 3105. — Abbonamenti ferroviari per studenti.

Decreto Ministeriale 14 maggio 1935, n. 3147. — Facilitazioni ferroviarie per i viaggi di nozze.

Regio decreto-legge 20 maggio 1935, n. 1156. — Norme per i viaggi dei militari in caso di richiamo alle armi per mobilitazione.

Decreto Ministeriale 20 giugno 1935, n. 3507. — Istituzione di biglietti di andata e ritorno da Roma-Trastevere a Fiumicino al prezzo di lire tre.

I) DIVERSI.

Regio decreto 5 luglio 1934, n. 1350. — Esecutorietà della Convenzione ferroviaria stipulata fra la Santa Sede e l'Italia.

Decreto Ministeriale 14 luglio 1934. — Norme per la importazione temporanea dall'estero di varietà di patate esclusivamente destinate ad uso di semina.

Decreto Ministeriale 10 agosto 1934. — Divieto di importazione per talune merci.

Decreto Ministeriale 29 agosto 1934. — Divieto d'importazione per talune merci.

Decreto Ministeriale 30 agosto 1934. — Norme per regolare i pagamenti relativi agli scambi commerciali fra l'Italia e la Romania.

Regio decreto-legge 20 settembre 1934, n. 1490. — Esenzione doganale per i residui della distillazione degli oli minerali impiegati dalle ferrovie dello Stato per l'azionamento delle automotrici su rotaie (convertito in legge con legge 8 aprile 1935, n. 1015).

Regio decreto-legge 20 settembre 1934, n. 1493. — Nuove concessioni di temporanea importazione.

Regio decreto 28 settembre 1934, n. 1728. — Elencazione delle principali notizie d'interesse militare delle quali è vietata la divulgazione.

Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 1738. — Nuove concessioni in materia di importazioni e di esportazioni temporanee.

Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1925. — Approvazione del nuovo statuto dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche.

Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2049. — Norme integrative per l'applicazione dei contributi di miglìoria per le opere eseguite dallo Stato o con il concorso dello Stato (convertito in legge con legge 4 aprile 1935, n. 584).

Regio decreto 21 gennaio 1935. — Scioglimento dell'Amministrazione ordinaria e nomina di quella straordinaria dell'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni.

Decreto Ministeriale 26 gennaio 1935. — Delegazione di firma al Sottosegretario di Stato per le Comunicazioni addetto alle ferrovie dello Stato.

Decreto del Capo del Governo 11 febbraio 1935. — Normalizzazioni dei materiali occorrenti alle Amministrazioni dello Stato.

Decreto del Capo del Governo, 18 marzo 1935. — Norme relative alla estensione delle disposizioni sulla normalizzazione dei materiali occorrenti alle pubbliche Amministrazioni, agli enti autarchici parastatali o comunque sovvenzionati o sussidiati dallo Stato.

Decreto Ministeriale 23 aprile 1935, n. 2005. — Revoca del divieto di fumare nelle sale d'aspetto delle stazioni.

Decreto Ministeriale 30 aprile 1935, n. 3044. — Nuova tariffa per il risarcimento dei danni arrecati alle carrozze ferroviarie.

Regio decreto-legge 6 maggio 1935, n. 607. — Approvazione dell'Accordo, fra l'Italia e la Svizzera riguardante la ferrovia del Gottardo, convertito in legge con la legge n. 1396 del 13 giugno 1935.

Regio decreto 9 maggio 1935, n. 1149. — Norme per la pubblicità sui fondi a lato delle linee ferroviarie esercitate dallo Stato e visibile da esse.

L) CASE ECONOMICHE.

Regio decreto 20 luglio 1934, n. 1378. — Norme di condominio delle cooperative a contributo statale mutuarie dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Regio decreto-legge 28 settembre 1934, n. 1689. — Modifiche all'art. 5 della legge 17 agosto 1928, n. 2102, recante provvedimenti in materia di edilizia popolare ed economica.

Regio decreto-legge 2 dicembre 1934, n. 1908, concernente i mutui concessi a Comuni, Province ed altri Enti dalla Cassa depositi e prestiti.

Regio decreto-legge 9 maggio 1935, n. 849. — Provvedimenti a favore della gestione case cono miche pei ferrovieri e del Dopolavoro ferroviario di Roma.

2. Organi supremi dell'Amministrazione. — Durante l'esercizio 1934-35 sono intervenute le seguenti modificazioni nella costituzione del Consiglio di Amministrazione.

Con R. decreto 12 luglio 1934-XII, venne nominato Consigliere d'Amministrazione, a decorrere dal 1° agosto detto, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici, il cav. gr. cr. ing. Pio CALLETTI, in sostituzione del cav. gr. cr. ing. conte Luigi COZZA scaduto di carica per compiuto triennio.

Con decreto Ministeriale n. 1192 del 22 ottobre 1934-XII è stato nominato Consigliere aggregato, in rappresentanza del Ministero della guerra, a decorrere dal 1° novembre 1934-XIII, il colonnello di S. M. comm. Giulio PERUGI in sosti-

tuzione del tenente colonnello di S. M. cav. Carlo VIALE, destinato ad altri incarichi.

Il 31 dicembre 1934-XIII è scaduto di carica per compiuto sessennio il gr. uff. avv. Vittorio TONDELLI.

Con R. decreto 24 maggio 1935-XIII S. M. il Re ha accettato le dimissioni rassegnate dalle LL. EE. Umberto PUPPINI e Gaetano POSTIGLIONE e con R. decreto in pari data sono stati nominati a Ministro delle comunicazioni S. E. Antonio Stefano BENNI ed a Sottosegretario, per il ramo ferrovie, S. E. l'avv. Mario JANNELLI.

Con R. decreto 4 aprile 1935-XIII il cav. gr. cr. Giovanni CATTANEO è stato riconfermato per un triennio, a partire dal 1° maggio detto, nella carica di Consigliere d'Amministrazione.

Col 1° luglio 1935-XIII pertanto il Consiglio d'Amministrazione risultava così composto:

Presidente:

S. E. Antonio Stefano BENNI, *Ministro delle comunicazioni.*

Sostituto del Presidente:

S. E. JANNELLI avv. Mario, Sottosegretario di Stato per le comunicazioni (ramo ferrovie).

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;

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

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

CALLETTI cav. gr. cr. ing. Pio, Presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP. in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;

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

BOTTO gr. uff. ing. Arnaldo;

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

LOMBARDI gr. uff. ing. prof. Luigi, Professore della R. Università di Roma;

FABBRI gr. uff. avv. Sileno, della categoria dei privati cittadini di alta capacità tecnica ed amministrativa.

Consigliere aggregato:

PERUGI comm. Giulio, colonnello di S. M., in rappresentanza del Ministero della guerra.

Segretario:

GIOVENE gr. uff. ing. Nestore, Capo servizio delle ferrovie dello Stato. Il Consiglio durante l'esercizio tenne 49 adunanze.

Furono presentate al suo esame dalla Direzione generale **4.179** proposte, con una differenza in più rispetto all'esercizio precedente di 196 e **2.510** contratti, con una differenza in più di 424 rispetto al precedente esercizio, oltre a numerosi schemi di contratti, di atti di espropriazione, di cessione, di permuta terreni, ecc.

Delle 4.179 proposte: **4.100** riportarono parere favorevole ma, di esse 152 diedero, pur tuttavia, luogo ad osservazioni od a raccomandazioni da parte dei signori Consiglieri; **40** furono rinviate per introdurre modificazioni suggerite dal Consiglio o per maggiore studio da parte dei Servizi competenti, ed infine **39** furono respinte.

Le 4.100 proposte che riportarono parere favorevole riguardano:

	Esercizio 1934-35	Differenze rispetto all'esercizio 1933-34
Affari di personale	1.255	-- 141
Lavori	943	+ 112
Forniture di materiale rotabile e natante	14	+ 4
Provviste in genere	552	+ 23
Riduzioni di tariffe	28	--
Concessioni speciali relative a determinati trasporti.....	648	+ 110
Varie	660	+ 75
TOTALE PROPOSTE...	4.100	+ 183

Dei 2.510 contratti esaminati, il Consiglio diede parere favorevole a **2.507** e ne rinviò **3** ai rispettivi Servizi per modificazioni.

3. **Contratti.** — Durante l'esercizio finanziario 1934-35, i contratti stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per appalto di lavori, forniture, servizi accessori, noleggio piroscafi per trasporti di materiali acquistati all'estero, ecc. sono stati **26.958** ivi compresi quelli stipulati per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi in numero di **85**, e cioè 9.559 contratti in più di quelli dell'esercizio precedente (17.399).

Tale aumento è dovuto in parte ai maggiori appalti per lavori e forniture richiesti dall'estensione della trazione elettrica, ed in parte notevole ai nuovi

contratti che si son dovuti stipulare in seguito alla revisione dei prezzi degli appalti già prima stipulati ed alla nuova procedura stabilita per le dichiarazioni di svincolo dei depositi cauzionali e delle fatture relative a lavori e forniture che vengono eseguiti in dipendenza di ordinativi.

Dei suddetti **26.958** contratti, **864** sono stati stipulati in forma pubblica amministrativa e gli altri **26.094** in forma privata.

Sono state esperite **3** aste pubbliche per appalti di forniture e vendite importanti, mentre per tutti gli altri appalti è stato generalmente seguito il sistema della licitazione privata, e solo in casi speciali quello della trattativa privata, limitato quasi sempre a più ditte allo scopo di affidare l'appalto alle migliori condizioni economiche.

I contratti che 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, furono **1.992** e quelli per i quali si è sentito il parere del Consiglio di Amministrazione delle poste e dei telegrafi **52**; all'approvazione del Direttore generale delle ferrovie dello Stato furono sottoposti **3.808** contratti ed all'approvazione del Direttore generale delle poste e dei telegrafi **33**; i rimanenti 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 **151** note delle quali: **37** per semplice richiesta di notizie e di documenti e delle rimanenti note, contenenti osservazioni e rilievi, solo **8** si riferiscono a questioni di massima.

4. Nuovi sistemi d'esercizio su alcune linee. — Durante l'anno finanziario 1934-1935 il sistema di esercizio con *dirigente unico* è stato esteso ad altri **600** chilometri di linee, qui appresso indicate:

Palermo Lolli-Castellammare del Golfo, Empoli-Siena, Cecina-Volterra, Belluno-Treviso, Castellammare del Golfo-Trapani, Ostiglia-Legnago, Vignale-Premosello, Motta S. Anastasia-Schettino, Calalzo Pieve di Cadore-Belluno, Mantova-Monselice.

Aggiungendo le dette linee ai **4.500** chilometri già esercitati col nuovo sistema, si ha al 30 giugno 1935, un complesso di **5.100** chilometri di linee esercitate col sistema di *dirigente unico*, ossia oltre un quarto dell'intera Rete.

Il sistema di esercizio con *dirigente centrale* è stato attivato sulla linea di cintura di Bologna, sulla Bologna-Rimini, sulla direttissima Firenze-Bologna, sulla Voghera-Novì Ligure, sulla Tarvisio Centrale-Udine e sulla Napoli-Salerno.

In complesso il sistema di esercizio con dirigente centrale risultava applicato al giugno 1935 a **1.330** Km. di linee.

5. **Milizia ferroviaria.** — Le Camicie Nere ferroviarie — come sempre e con immutata dedizione — si sono prodigate incessantemente non solo per il normale servizio di vigilanza, ma assolvendo particolari compiti di eccezionale delicatezza, quali ad esempio: la scorta dei tesori artistici alla Mostra italiana di Parigi, alle Mostre di Venezia e di Parma, moltiplicandosi poi addirittura durante gl'ingenti movimenti di truppe e materiali di quest'ultimo periodo, sempre benemeritando e raccogliendo il plauso migliore.

La cura particolarmente posta dai Comandi di Legione nell'istruire e preparare anche tecnicamente le dipendenti Camicie Nere avventizie, ha permesso alla Amministrazione di poter disporre senz'altro, in varie località, di numerosi elementi da adibire alle manovre e scambi, senza oneri di periodi preparatori e con la migliore sicurezza per l'esercizio.

I dati riassuntivi di cui appresso, riferibili all'esercizio 1934-35, sono prova tangibile della molteplice attività della Milizia ferroviaria che, in misura anche maggiore del passato, seppe offrire prestazioni straordinarie del tutto gratuite a conferma del più elevato spirito di comprensione delle necessità del momento.

Dati sintetici riferibili alla situazione ed all'opera svolta dalla Milizia ferroviaria.

	Ufficiali	Capi Squadra	Camicie Nere	Totale
<i>Forza in organico</i> (servizio continuativo) N.	347	1.040	3.641	5.028
<i>Forza a disposizione</i> (in congedo)..... »	894	838	14.753	16.485
TOTALI... N.	<u>1.241</u>	<u>1.878</u>	<u>18.394</u>	<u>21.513</u>
Contravvenzioni e regolarizzazioni eseguite nell'ambito ferroviario .. N. 26.881				
				N. 1.600
Operazioni di polizia.....	}	ordinaria.....		» 6.910
		ferroviaria		» 13
		politica		» 100
		tributaria		» 100
				TOTALE... N. <u>8.623</u>
Somme recuperate all'Amministrazione ferroviaria..... L. 626.743,72				
Somme riscosse dall'Amministrazione ferroviaria per vigilanza				
alle vetture contenenti bagagli di turisti durante le soste				
nelle stazioni				
				» 7.159,55
Camicie Nere infortunate in servizio				
				N. 53
Id. morte in servizio				
				» 4
Medaglie di bronzo al valor militare				
				» 2

Medaglie d'argento al valor civile	N.	1
Medaglie di bronzo al valor civile	»	3
Attestati di pubblica benemerenzza.....	»	6
Encomi solenni	»	9
Encomi	»	6
Prestazioni volontarie straordinarie, oltre il normale servizio, senza alcun compenso	<i>per pattuglie a piedi</i>	Km. 183.852
	<i>ore extra orario</i>	N. 1.485.902
	<i>giornate di presenza per rinuncie, sostituzioni, congedi e riposi settimanali</i>	» 252.883
Indennizzi pagati dall'Amministrazione ferroviaria per furti e mancanze, nei vari esercizi	1922.....	L. 62.542.154,37
	1923.....	» 27.559.207,25
	1924-1925.....	» 8.421.245,70
	1925-1926.....	» 7.077.535,40
	1926-1927.....	» 4.788.340,15
	1927-1928.....	» 3.471.919,15
	1928-1929.....	» 1.733.101,91
	1929-1930.....	» 1.591.463,78
	1930-1931.....	» 1.123.420,26
	1931-1932.....	» 711.207,72
	1932-1933.....	» 515.473,41
1933-1934.....	» 438.196,52	
1934-1935.....	» 231.548,58	

6. Partecipazione ai lavori di Enti e Commissioni nazionali e 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. È inoltre intervenuta alle riunioni ed ai lavori di numerosissimi Enti tecnici e Commissioni nazionali ed internazionali di cui si indicano qui appresso i principali.

Union internationale des chemins de fer (U. I. C.):

riunioni per l'ammissione del freno Breda e per questioni riguardanti l'applicazione del freno continuo a treni merci e le condizioni cui deve soddisfare un freno per treni viaggiatori (Stresa, ottobre 1934; Parigi, dicembre 1934; Amsterdam, maggio 1935; Varsavia, giugno 1935; Firenze, giugno 1935);

riunioni per l'unificazione dei portafanali nelle carrozze adibite ai servizi internazionali (Stresa, ottobre 1934; Parigi, dicembre 1934; Praga, aprile 1935; Varsavia, giugno 1935);

riunioni per lo studio di questioni riguardanti la circolazione dei veicoli nelle curve di piccolo raggio, le deviazioni della cassa dei veicoli per effetto delle sollecitazioni dinamiche che si possono produrre in marcia, le caratteristiche di peso ammissibili per i veicoli da costruirsi (Bruxelles, gennaio 1935; Varsavia, giugno 1935);

riunioni per lo studio di questioni riguardanti i dispositivi di sicurezza da applicarsi ai carri serbatoi destinati al trasporto di liquidi infiammabili (Praga, aprile 1935; Varsavia, giugno 1935);

riunioni per lo studio di questioni riguardanti gli accoppiamenti del riscaldamento a vapore nei veicoli destinati al traffico internazionale (Vienna, aprile 1935; Varsavia, giugno 1935);

riunioni per lo studio di problemi riguardanti l'agganciamento automatico dei veicoli (Varsavia, giugno 1935);

prove internazionali di pianura e di montagna del freno continuo « Breda » per treni merci (Parigi, luglio 1934, dicembre 1934);

riunione per compilazione norme per servizi internazionali con automotrici (Parigi, marzo 1935);

riunione per lo studio della resistenza elettrica delle sale dei rotabili ferroviari (Berna, marzo 1935; Milano, marzo 1935);

riunioni per la compilazione di norme internazionali per i motori delle automotrici Diesel elettriche (Berna, settembre 1934);

riunioni per lo studio del riscaldamento elettrico delle carrozze (Lugano, ottobre 1934; Bologna, novembre 1934; Bologna, gennaio 1935; Chambéry e La Chaux de Fonds, febbraio 1935; Zurigo, maggio 1935);

riunione per lo studio di diverse questioni concernenti i motori di trazione (Parigi, marzo 1935);

riunione sottocommissione della trazione elettrica (Londra, aprile 1935);

riunione della V commissione « Questioni tecniche » (Varsavia, giugno 1935);

riunione Comitato misto di trazione (Bruxelles, giugno 1935). Comitato internazionale containers (B. I. C.);

riunioni per lo studio di questioni tecniche relative ai containers (Parigi, ottobre 1934; Milano, aprile 1935; Parigi, giugno 1935);

prove organizzate dalle ferrovie dello Stato ed eseguite in presenza di delegati delle principali ferrovie europee e di organizzazioni internazionali interessate nel traffico a mezzo delle casse mobili, per la ricerca del miglior sistema di fissazione delle casse mobili stesse sui carri ferroviari (Milano, aprile 1935);

Associazione elettrotecnica italiana (A. E. I.):

XXXIX riunione annuale (Gardone, settembre 1934);

III Congresso Nazionale degli ingegneri italiani (Trieste, maggio-giugno 1935);

Commissione permanente per le prescrizioni relative ai recipienti destinati al trasporto di gas compressi, liquefatti, disciolti.

Ente Nazionale per l'unificazione nell'industria (U. N. I.):

Commissione tecnica della gomma;

Commissione per l'unificazione delle prove tecniche sui generatori di vapore;

Commissione tecnica dei materiali metallici (C. U. M.);

Commissione tecnica per l'unificazione tessile;

Commissione tecnica per la bulloneria;

Comitato elettrotecnico italiano;

Consiglio Nazionale delle ricerche. Commissione per lo studio delle norme per l'accettazione dei materiali da costruzione. Commissione dei legnami.

Commissione per lo studio degli agglomerati idraulici.

Commissione per l'unificazione dei metodi d'analisi delle merci.

Commissione per la revisione delle norme per l'accettazione dei materiali da costruzione del C. N. R.

Commissione deposito carburo di calcio infiammabili ed esplosivi.

Commissione per lo studio delle norme per l'accettazione dei tubi per le condotte in servizio d'acquedotti. Commissione per la normalizzazione dei materiali per pavimentazione stradale.

Commissione per lo studio di norme per collegamenti saldati nelle costruzioni metalliche.

Commissione tecnica Governativa oli minerali, grassi, colori e vernici.

Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili.

Commissione di studio per la resilienza stabilita dall'A. I. E. M.

Fiera di Verona - marzo 1935;

Mostra di Agricoltura - Bologna - maggio 1935;

Congresso di Chimica - Cagliari - aprile 1935;

Comitato presso l'I. N. E. per lo studio dei problemi relativi all'applicazione del freddo nella conservazione e trasporti ortofrutticoli;

Comitato studio olio per trasformatori presso il C. E. I.

7. Partecipazione ad esposizioni, mostre e fiere. — Durante l'esercizio 1934-35 l'Amministrazione ha partecipato, con proprie mostre, alle seguenti manifestazioni:

Prato - Mostra della direttissima Bologna-Firenze (2-30 settembre 1934), la stessa tenutasi a Bologna in precedenza, organizzata dalle ferrovie dello Stato in collaborazione col Ministero dei lavori pubblici;

Bari – Fiera del Levante (6–21 settembre 1934): mostra di materiale mobile vario;

Bari – Mostra nazionale forestale « A. Mussolini » (6–21 settembre 1934): mostra fotografica di vivai e coltivazione di piante d'alto fusto;

Verona – Fiera dell'agricoltura (10–19 marzo 1935): mostra di materiale rotabile per trasporto merci e mostra forestale;

Milano – Fiera campionaria internazionale (12–27 aprile 1935): mostra di materiale rotabile per trasporto merci;

Bruxelles – Esposizione internazionale universale (aprile–ottobre 1935): mostra di locomotive elettriche, automotrici leggere e rotabili vari per trasporto di viaggiatori e merci; impianti fissi d'esercizio;

Torino – Mostra nazionale delle invenzioni (11 maggio–23 giugno 1935): mostra di apparecchi e meccanismi vari di invenzione di funzionari ferroviari;

Bologna – Mostra nazionale dell'agricoltura (12 maggio–30 giugno 1935): mostra di materiale rotabile per trasporto merci e mostra forestale;

Padova – Fiera Triveneta (9–24 giugno 1935): mostra di materiale rotabile per trasporto merci e mostra forestale.

8. Propaganda turistica. — La collaborazione con l'Ente Nazionale per le industrie Turistiche (ENIT) per la edizione in comune di pubblicazioni di propaganda turistica ha dato luogo alla produzione, durante l'anno 1934, di 24 opuscoli in varie lingue per un quantitativo complessivo di circa 2.000.000 di copie nonchè di 4 cartelli illustrati in numero di 30.000 complessivamente.

Si è proseguita la pubblicazione della Rivista mensile di propaganda viaggi, pure in collaborazione con l'Enit, mantenendone la tiratura di 50.000 copie, complessivamente per le tre edizioni, francese, inglese e tedesca.

9. Concorso abbellimento stazioni ed altri impianti ferroviari. — Lo svolgimento delle manifestazioni indette dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e dal Touring Club Italiano col concorso e il contributo dell'Amministrazione e dell'Ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario, per l'adornamento delle stazioni, è continuato durante l'anno 1934, ottenendo risultati sempre più notevoli.

CAPO II

RISULTATI FINANZIARI

1. **Premessa.** — Lo stato di previsione per l'esercizio 1934-35, approvato con legge 1° marzo 1934, n. 434, presentava, per la parte ordinaria, un complesso di entrate e di spese rispettivamente di milioni 3.041,8 e 3.891,8 e quindi un disavanzo di milioni 850.

Fin dall'inizio della gestione si rese, però, necessario apportare modificazioni a tali previsioni, in dipendenza dei provvedimenti emanati coi decreti-legge del 14 aprile 1934, n. 561 e n. 563, rispettivamente riguardanti la riduzione degli stipendi, paghe e competenze del personale e la riduzione dei canoni di affitto dei beni immobili.

Per effetto di tali modificazioni le entrate furono ridotte di milioni 2,3 e le spese di milioni 139,3, e conseguentemente il previsto disavanzo di 850 milioni scese a milioni 713.

La deliberata chiusura dei passaggi a livello rese poi necessario un nuovo provvedimento allo scopo di far fronte all'onere conseguente, valutato per il 1934-35 in 14 milioni di lire, ed a ciò fu diretto il R. decreto 2 dicembre 1934, n. 2039, col quale il competente capitolo di spesa fu integrato appunto di tal somma, dando corso ad un corrispondente prelievo dal fondo di riserva per le spese impreviste; con che il suddetto previsto disavanzo di milioni 713 rimase immutato.

Il progressivo svolgersi della gestione mise però in evidenza di mese in mese come le entrate realizzate fossero lungi dal corrispondere a quelle previste in causa della persistente depressione che, sebbene in misura alquanto inferiore a quella avutasi in precedenti anni finanziari, continuò a manifestarsi nei prodotti del traffico fin verso la chiusura dell'esercizio, quando si ebbe finalmente un deciso accenno di ripresa per effetto dei trasporti militari e dell'impulso dato all'economia generale del paese, dai preparativi per la spedizione nell'Africa Orientale. Precisamente, mentre la previsione era stata impostata su una presunta perdita di milioni 203, ossia del 6,87% sul prodotto raggiunto nel 1932-33, nei primi nove mesi dell'esercizio tale perdita si era invece elevata al 13,76%.

Della situazione così determinatasi fu pertanto tenuto conto nel concretare durante il corso dell'esercizio le definitive variazioni al bilancio, che furono poi approvate con R. decreto-legge 20 giugno 1935, n. 1027, e con le quali ai prodotti del traffico previsti fu apportata una ulteriore riduzione di milioni 180. Tale diminuzione potè però in parte essere compensata da qualche miglioramento in talune voci degli introiti estranei al traffico, mentre nelle spese l'effetto differenziale di variazioni in più ed in meno introdotte in relazione alla reale consistenza del personale ed ai fabbisogni determinati dall'effettivo servizio svolto, portò solo ad un lieve loro aumento. Così, per il complesso delle varianti introdotte in bilancio il disavanzo previsto salì a milioni 885.

Il risultato effettivo ha poi segnato su questa previsione un non indifferente miglioramento, essendo il disavanzo stato accertato in milioni **840,3**, inferiore cioè di circa 45 milioni a quello stabilito con le dette variazioni. Ed a ciò hanno contribuito i prodotti del traffico per oltre 15 milioni grazie al meno sfavorevole andamento avutosi negli ultimi mesi per le cause sopraccennate, nonchè un ulteriore miglioramento negli introiti estranei al traffico per circa milioni 6 ed una complessiva economia in molteplici capitoli di spesa per oltre milioni 23.

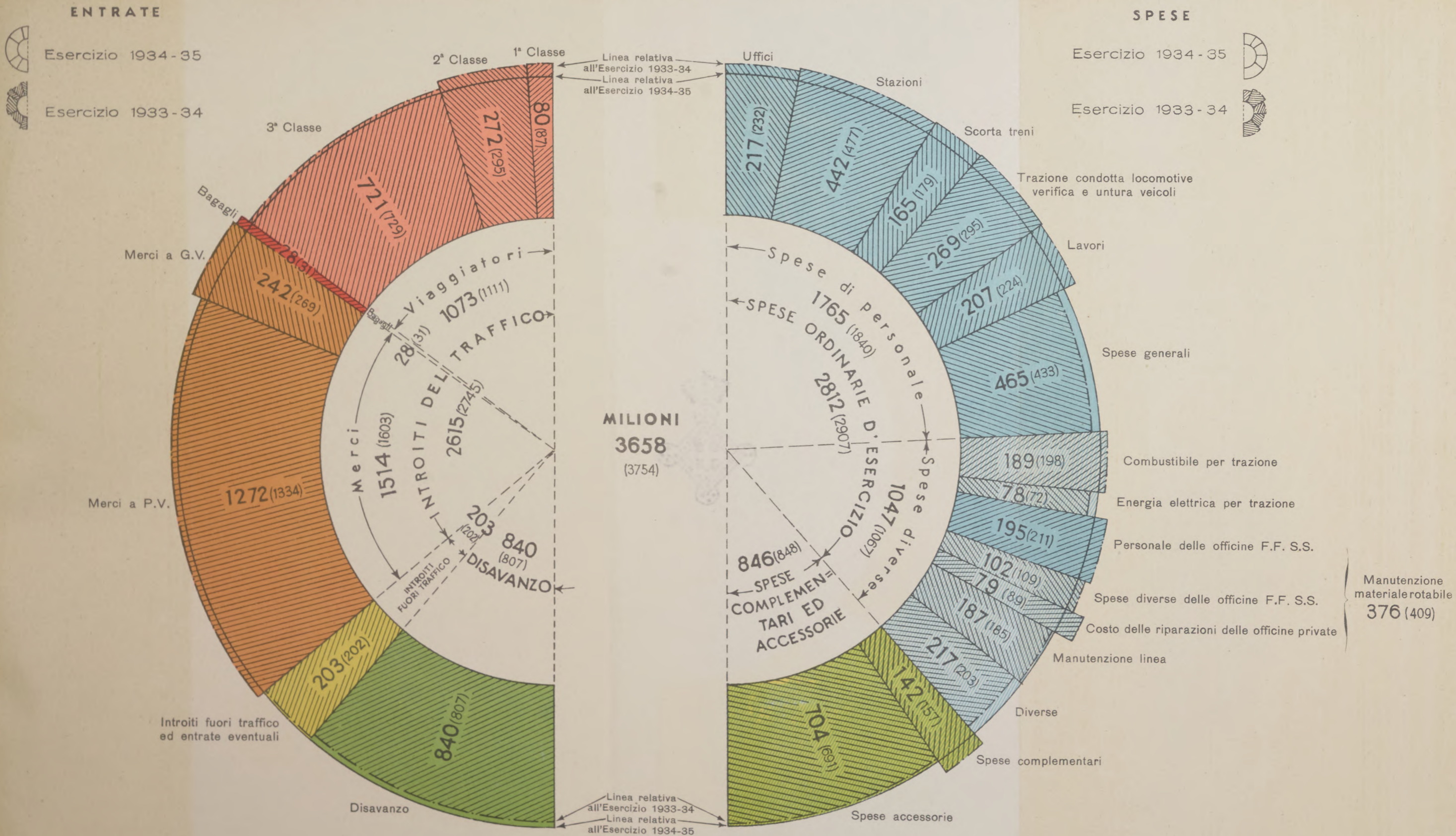
2. Dati e raffronti generali. — Le entrate e le spese al netto relative all'anno finanziario 1934-35 risultano dal conto consuntivo dell'Azienda (allegato 8).

Il seguente prospetto indica, a sua volta, il complesso delle entrate e delle spese, in confronto a quelle dell'esercizio precedente, e da esso risulta che le entrate e le spese sono diminuite rispettivamente di milioni **129,53** e di milioni **96,19**, con un peggioramento pertanto di milioni **33,34**.

La sovvenzione del Tesoro a copertura del disavanzo è però aumentata di milioni 40,29 passando da milioni 800 a milioni **840,29** dato che nell'esercizio precedente, essendosi verificata deficienza di introiti in confronto alla previsione, il deficit di milioni 806,96 fu per milioni 6,96 coperto con un prelievo dal fondo di riserva a norma dell'art. 13 del R. decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059, mentre nel 1934-35 non essendosi avverata tale circostanza, non vi è stato motivo per l'effettuazione d'un prelevamento analogo.

	1934-35 lire	1933-34 lire	Differenze del 1934-35 rispetto al 1933-34
Entrate	2.818.078.132, 34	2.947.602.932, 79	— 129.524.800, 45
Spese	3.658.369.335, 84	3.754.558.980, 83	— 96.189.644, 99
Differenza...	— 840.291.203, 50	— 806.956.048, 04	— 33.335.155, 46

ENTRATE E SPESE DELL' AZIENDA NEGLI ESERCIZI 1934-35 E 1933-34



I valori di ciascun titolo dell'Esercizio 1934-35 sono dati dalle aree dei relativi settori di corona circolare nella scala di L. 360,000 per mm.²
 I valori corrispondenti dell'Esercizio 1933-34 sono indicati alla stessa scala, con le aree tratteggiate.

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 poi riassunti nel seguente prospetto:

<i>Rete a scartamento normale e Stretto di Messina.</i>	1934-35	1933-34	Differenze rispetto all'esercizio 1933-34	
	(milioni)			
Entrate	2.814,02	2.943,10	—	129,08
Spese	3.636,46	3.731,20	—	94,74
Differenza...	— 822,44	— 788,10	—	34,34
<i>Rete a scartamento ridotto della Sicilia (1)</i>				
Entrate	4,06	4,50	—	0,44
Spese	21,91	23,36	—	1,45
Differenza...	— 17,85	— 18,86	—	1,01

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

ENTRATE

3. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1933-34 e 1934-35 risultano, nei loro valori assoluti, dallo specchio seguente:

	1934-35 — lire	1933-34 — lire	Differenze del 1934-35 rispetto all'esercizio 1933-34
Prodotti del traffico	2.615.271.593,51	2.745.984.866,68	— 130.713.273,17
Introiti fuori traffico	153.779.875,57	141.575.578,17	+ 12.204.297,40
Entrate eventuali	49.026.663,26	60.042.487,94	— 11.015.824,68
TOTALE...	2.818.078.132,34	2.947.602.932,79	— 129.524.800,45

4. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico nelle singole gestioni variarono dal 1933-34 al 1934-35 come è indicato qui appresso:

	1934-35 — lire	1933-34 (1) — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1933-34
Viaggiatori	1.072.935.020,28	1.111.326.822,30	— 38.391.802,02
Bagagli e cani	27.815.226,37	31.205.976,08	— 3.390.749,71
Merci a grande velocità	241.856.685,02	269.266.425,70	— 27.409.740,68
Merci a piccola velocità	1.272.664.661,84	1.334.185.642,60	— 61.520.980,76
TOTALE...	2.615.271.593,51	2.745.984.866,68	— 130.713.273,17

(1) Ai fini di una più esatta ripartizione del prodotto merci fra le gestioni G. V. e P. V. è stato modificato nell'esercizio 1934-35 il sistema di rilevazione precedentemente seguito: conseguentemente i prodotti attribuiti alle due gestioni nel 1933-34 sono stati rettificati per renderli comparabili con quelli del 1934-35.

Nei prodotti del traffico si è avuta una diminuzione di milioni 130,7 (pari al 4,76%) rispetto al precedente esercizio; al riguardo è però da notare che mentre fino a tutto il terzo trimestre persistè la diminuzione raggiungendo il valore medio del 6,01%, dall'ultimo trimestre invece cominciò a notarsi un apprezzabile miglio-

mento, da ascrivere alle cause indicate nel paragrafo 1 ed a cui è dovuto se la complessiva contrazione dei prodotti è rimasta contenuta nell'accennato limite. La suddetta riduzione di milioni 130,7 è ancora, come nei precedenti anni, prevalentemente dovuta al gettito del traffico merci il quale segna una diminuzione di milioni **88,9** (5,55%), mentre nel traffico viaggiatori e bagagli questa è stata di milioni **41,8** (3,66%).

In confronto al 1929-30, ossia nell'intero periodo in cui si è avuta una discesa di prodotto, la diminuzione risulta del 43,71% (31,77 per i viaggiatori e bagagli e 50,06% 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 1934-35 in confronto degli stessi dati dell'esercizio precedente:

PRODOTTI	1934-35 lire	1933-34 lire
Per km. di lunghezza media esercitata.....	153.650,64	162.463,36
Per treno-km.....	16,51	18,34
Per asse-km.....	0,54	0,57

6. Introiti fuori traffico. — Gli introiti fuori traffico che nell'esercizio 1933-34 ammontarono a milioni 141,6 ascesero nel 1934-35 a milioni **153,8**, con un aumento di milioni **12,2** che è il risultato di variazioni in più e in meno verificatesi in diversi capitoli.

Gli aumenti si sono specialmente avuti: nei corrispettivi per l'esercizio di binari di raccordo (milioni **1,5**) in conseguenza del maggior movimento di carri da ascrivere principalmente ai trasporti di interesse militare; nelle prestazioni per il servizio postale (milioni **2,6**) per maggiori trasporti di pacchi e per la liquidazione di alcune partite arretrate; nelle prestazioni per studio, dirigenza e sorveglianza dei lavori e provviste di carattere patrimoniale (milioni **8,4**), in relazione al maggiore sviluppo assunto da tali lavori; nei ricuperi diversi (milioni **2,1**) principalmente per maggiori ricuperi inerenti alle spese di stampa di tessere e biglietti speciali e per il rimborso di arretrati riferibili al riscaldamento degli edifici postali; infine, negli interessi ed ammortamenti a carico della gestione delle centrali elettriche (milioni **4,8**), in dipendenza dell'entrata in esercizio, dal 1° gennaio 1935, della nuova centrale di Suviana.

Le diminuzioni più sensibili si sono verificate: nelle pigioni dei locali (milioni **1**) in dipendenza delle riduzioni apportate ai canoni di fitto dal decreto-legge 14 aprile 1934, n. 563; nei canoni per concessioni di binari di raccordo (milioni **1,7**) dato che per effetto del Capitolato del 1933 il relativo provento è venuto completamente a man-

care, mentre nel precedente esercizio si ebbero riscossioni di canoni arretrati; nei canoni per concessioni di caffè e spacci (milioni **0,4**) per riduzioni dei canoni in occasione della rinnovazione dei contratti; negli utili di magazzino (milioni **3,2**) soprattutto pel minor provento derivante dal combustibile in relazione alla differenza fra i prezzi di distribuzione del carbone e quelli di carico alle scorte.

7. Entrate eventuali. — Le entrate eventuali (esclusa la sovvenzione del Tesoro e, per il 1933-34, il prelievo dalla riserva ad integrazione della deficienza delle entrate) mentre nel 1933-34 ammontarono a milioni 60, risultarono nel 1934-35 di milioni **49** con una diminuzione di milioni **11**, la quale è da ascrivere ai minori interessi liquidati sul conto corrente di Tesoreria in relazione ai prelievi da questo di mano in mano effettuati.

S P E S E

8. Titoli di spese e loro raffronto. — Le spese della parte ordinaria del bilancio distinte nei tre titoli di spese ordinarie, complementari ed accessorie, risultano dal seguente prospetto per i due esercizi 1934-35 e 1933-34:

	1934-35 — lire	1933-34 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1933-34
Spese ordinarie d'esercizio.....	2.811.684.167, 69	2.906.971.597, 90	— 95.287.430, 21
Spese complementari	142.232.000 —	156.499.911, 32	— 14.267.911, 32
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	698.654.533, 80	685.233.743, 41	+ 13.420.790, 39
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	5.798.634, 35	5.853.728, 20	— 55.093, 85
TOTALE...	3.658.369.335, 84	3.754.558.080, 83	— 96.189.644, 99

Come risulta dalle cifre suesposte, la quasi totalità della minore spesa, cioè milioni **95,3** si è avuta nelle spese ordinarie d'esercizio, mentre le differenze emerse nelle altre categorie si compensano pressochè fra loro. E come è chiarito dai paragrafi seguenti, le cause più salienti del risparmio avutosi oltrechè nel provvedimento di cui al R. decreto-legge 14 aprile 1934, n. 561, che ha ridotto le competenze del personale e di cui il precedente esercizio beneficiò per poco più di due mesi, sono da ricercarsi nella ulteriore diminuzione subita dal quantitativo degli agenti in servizio, nonchè nell'economia di oltre 20 milioni complessivamente conseguita nelle forniture e spese diverse dei Servizi e nella manutenzione del materiale rotabile.

Il beneficio avutosi nelle spese ordinarie d'esercizio avrebbe del resto potuto assumere una non trascurabile maggiore ampiezza se non fosse intervenuto il nuovo

onere derivato dalla già accennata chiusura dei passaggi a livello e se il precedente esercizio nei riguardi del contributo al fondo pensioni non avesse goduto dell'eccezionale provento dato dalla differenza d'interessi sui titoli di consolidato convertiti in redimibile.

9. Spese di personale. — Le spese per il personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) ammontarono nell'esercizio 1934-35 a milioni **1.299,67** con una diminuzione di milioni **107,46** rispetto all'esercizio precedente (milioni 1.407,13).

Aggiungendo alla detta spesa di milioni 1.299,67 quella di milioni **201,44** (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 **1.501,11** la quale presenta, rispetto a quella corrispondente dell'esercizio precedente (milioni 1.624,67) una diminuzione di milioni **123,56**. Aggiungendovi anche le spese generali di personale in milioni **464,86** le quali sono aumentate di milioni **32,11** rispetto all'esercizio precedente (milioni 432,75) la spesa complessiva del personale risulta di milioni **1.965,97** con una diminuzione rispetto all'importo corrispondente dell'anno precedente (milioni 2.057,42) di milioni **91,45**.

L'economia di milioni 123,56 avutasi nella spesa per stipendi, paghe e competenze diverse al personale è da ascrivere, oltre che alla riduzione del quantitativo del personale, specialmente alle riduzioni apportate alle competenze con il R. decreto-legge 14 aprile 1934, n. 561.

Le « spese generali di personale » sono aumentate da milioni 432,75 a milioni **464,86** esclusivamente per il maggior importo del contributo al Fondo Pensioni e sussidi. A determinare tale maggior onere ha contribuito in parte l'aumento (milioni 8,3) della spesa per pagamento di pensioni in dipendenza dell'aumento avutosi nel numero dei pensionati, ma in maggior misura la diminuzione (milioni 24,1) delle entrate del fondo che nel precedente esercizio avevano beneficiato, oltrechè del maggior tasso d'interesse sui titoli di consolidato, anche dell'eccezionale provento costituito dall'anticipata riscossione di interessi in dipendenza dell'avvenuta conversione dei titoli stessi.

10. Spese di combustibile per la locomozione. — La spesa per il carbone consumato nella locomozione a vapore per tutti i servizi cui il bilancio si riferisce, risultò di milioni **187,8** di fronte a milioni 197,1 nell'esercizio precedente, con una economia quindi di milioni **9,3**.

Per l'esercizio a vapore delle linee a scartamento normale (allegato 34) la spesa fu di milioni **185** corrispondente ad un consumo di tonnellate 2.269.368 al prezzo medio di lire **81,53** per tonnellata, di fronte ad una spesa complessiva di **194,5** milioni, ad un consumo di tonnellate 2.205.950 e ad un prezzo medio di lire 88,18 la tonnellata dell'esercizio precedente. Per l'esercizio delle linee a scartamento ridotto e per quello delle navi-traghetto attraverso lo Stretto di Messina si sostenne nel 1934-35 una spesa di combustibile di milioni **2,8** con una economia di milioni **0,2** rispetto a quella dell'esercizio precedente (milioni 3).

La spesa poi per il carburante impiegato nel servizio con automotrici (spesa che dal 1934-35 si è incominciato a tenere in particolare evidenza in vista dello sviluppo che tale servizio va assumendo) è ascisa a milioni **0,9** di fronte a milioni 0,4 nell'esercizio 1933-34, nel quale tale importo fu esposto unitamente a quello del restante combustibile.

11. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — Per questo titolo risultano spesi nel 1934-35 milioni **77,95** con un aumento in confronto al 1933-34 (milioni 72,84) di milioni **5,11**.

La maggiore spesa è dovuta esclusivamente al maggior traffico servito con la trazione elettrica a seguito dell'avvenuta attivazione di questa su altre linee.

12. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — Nell'esercizio 1934-35 si è avuta, per la manutenzione del materiale rotabile della rete a scartamento normale e ridotto, una spesa di milioni **377,1** contro milioni 409,7 dell'esercizio precedente.

La minore spesa di milioni **32,6** è dovuta ai diminuiti costi tanto nelle officine private che in quelle dell'Amministrazione. Presso queste ultime in particolare si è risentito in pieno per l'intero esercizio l'effetto della riduzione delle paghe in base al R. decreto-legge 14 aprile 1934, n. 561; alla diminuzione ha però altresì contribuito l'ulteriore riduzione avutasi nel personale operaio.

13. Spese per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — L'importo di queste spese nel 1934-35 è stato di milioni **186,2** di fronte a milioni 184 del precedente esercizio.

L'aumento di milioni **2,2** è la risultante di variazioni in più per milioni 10,4 ed in meno per milioni 8,2.

Le maggiori spese incontrate sono essenzialmente da ascrivere agli appalti dei lavori di armamento (milioni 6,5), ai quali si è ricorso in sempre più larga misura in correlazione con la progressiva riduzione del personale del mantenimento

e ai lavori alla massicciata (milioni 3,5) per effetto dei vasti risanamenti effettuati in connessione con lo svolgimento dei programmi di rinnovamento dei binari.

Diminuzioni si sono avute invece nei titoli relativi alla manutenzione dei fabbricati e dipendenze (milioni 1,7) e alla manutenzione degli impianti di elettrificazione (milioni 1) ma principalmente in quello relativo alle traverse e legnami d'armamento (milioni 4,4) nel quale il maggior impiego di materiale è rimasto ad esuberanza compensato dalla riduzione dei costi.

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) sono aumentate complessivamente di milioni 14 per effetto in genere dello sviluppo che si è dovuto dare ai servizi appaltati e più specialmente a causa della effettuata chiusura dei passaggi a livello col conseguente loro presenziamento a mezzo di personale assunto a contratto.

Gli indennizzi relativi ai trasporti merci ammontarono a milioni 1,3 di fronte a milioni 1,6 dell'esercizio precedente.

Nella categoria delle spese generali, non di personale, che ha presentato in complesso una riduzione di milioni 0,5, sono stati in diminuzione gli indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà e, specialmente, le provvigioni e i compensi alle agenzie italiane ed estere.

Per contro sono risultate in aumento le spese per avvisi, orari e pubblicazioni diverse e quelle comprese nel capitolo delle " *Spese diverse* „ per vari titoli.

15. Spese complementari. — Nel prospetto che segue sono indicati per l'esercizio 1934-35 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 per il periodo 1° luglio 1905-30 giugno 1934, 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 materiale	TOTALE	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria :</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1934	686.824.575,14	19.019.277,76	705.843.852,90	687.600.700,88
Esercizio 1934-35	25.000.000 —	1.025.253,83	26.025.253,83	32.827.633,02
TOTALE...	711.824.575,14	20.044.531,59	731.869.106,73	720.428.333,90
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento :</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1934	645.297.000 —	390.112.173,78	1.035.409.173,78	1.001.760.740,70
Esercizio 1934-35	50.000.000 —	32.828.658,76	82.828.658,76	78.256.559,23
TOTALE...	695.297.000 —	422.940.832,54	1.118.237.832,54	1.080.017.299,93
<i>Rinnovamento del materiale rotabile :</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1934	1.687.499.415,01	417.003.254,69	2.104.502.669,70	2.077.516.652,37
Esercizio 1934-35	65.282.000 —	17.642.566,92	82.924.566,92	109.910.584,25
TOTALE...	1.752.781.415,01	434.645.821,61	2.187.427.236,62	2.187.427.236,62
<i>Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio :</i>				
Dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1934	35.000.000 —	662.118,90	35.662.118,90	35.662.118,90
Esercizio 1934-35	—	25.328,72	25.328,72	25.328,72
TOTALE...	35.000.000 —	687.447,62	35.687.447,62	35.687.447,62

Le assegnazioni di bilancio, confrontate con quelle dell'esercizio 1933-34, presentano le seguenti differenze:

per la manutenzione straordinaria, aumento milioni **4**;

per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, diminuzione milioni **15**;

per il rinnovamento del materiale rotabile, diminuzione milioni **3,3**.

L'assegnazione per il materiale rotabile è stata fatta nella prescritta misura del 2,50 % , mentre per gli altri due titoli l'assegnazione stessa venne commisurata ai previsti fabbisogni dei lavori, tenuto conto delle disponibilità (residui) provenienti dai precedenti esercizi.

Per le migliorie alle linee ed agli impianti, è stata anche per il 1934-35 come per i tre esercizi precedenti, sospesa l'assegnazione dello stanziamento in bilancio.

I ricavi che, come è noto, vanno in aumento delle assegnazioni di bilancio, contro milioni 64,1 dell'esercizio precedente, ammontarono nel 1934-35 a milioni **51,5**.

L'ammontare dei pagamenti presenta un aumento di milioni **40,23** risultante come segue:

per la manutenzione straordinaria da milioni 32,40 a **32,83**: aumento **0,43**;

per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento da milioni 80,56 a **78,26**: diminuzione **2,30**;

per il rinnovamento del materiale rotabile da milioni 67,22 a **109,91**: aumento **42,69** nel quale è però anche compresa l'erogazione del residuo di milioni 27 rimasto alla chiusura del precedente esercizio;

per le migliorie alle linee da milioni 1,29 a **0,70**: diminuzione **0,59**.

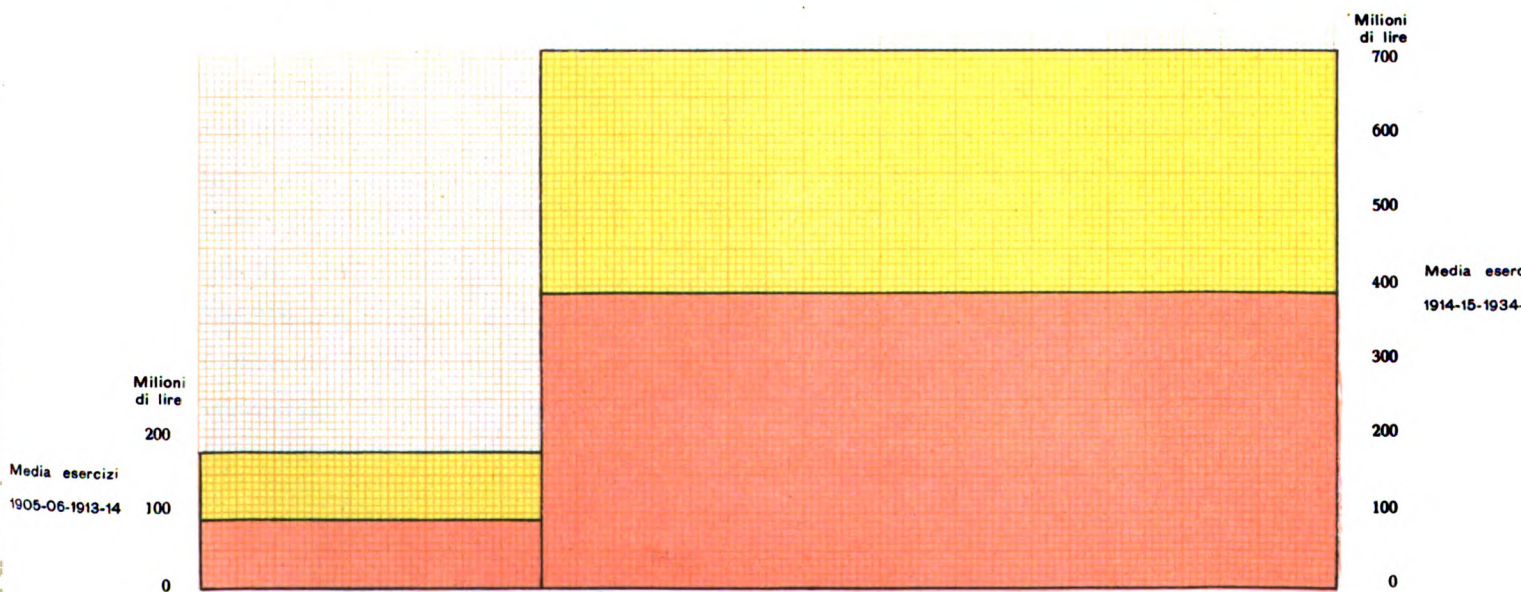
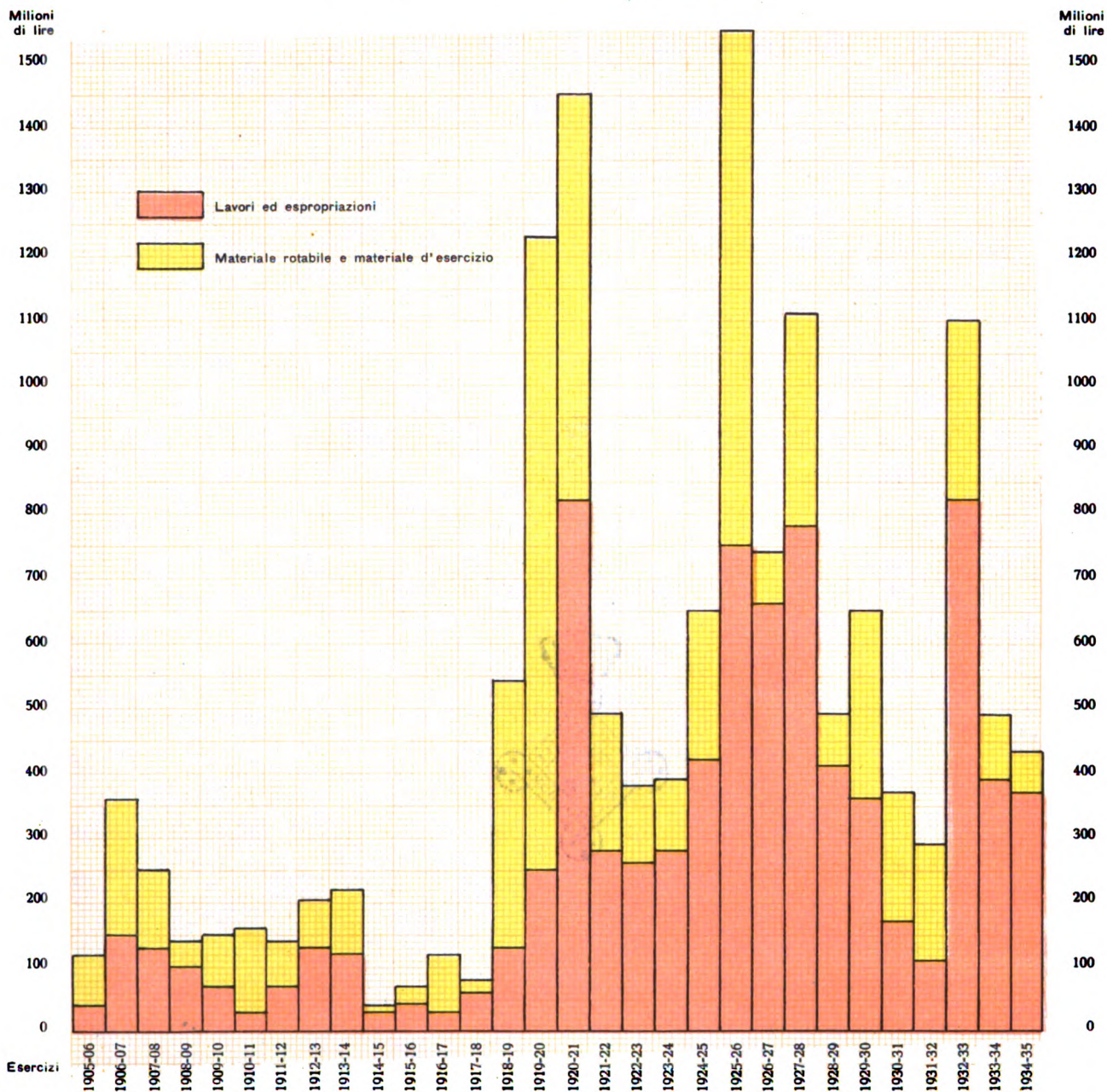
In dipendenza dei pagamenti così effettuati, alla chiusura dell'esercizio è risultato disponibile un residuo di milioni 31,4 per la manutenzione straordinaria ed uno di milioni 38,2 per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento.

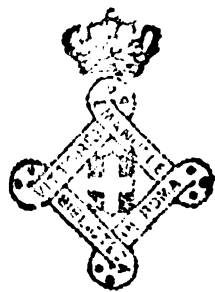
16. Spese di esercizio ordinarie e complementari per unità di lunghezza e di traffico.

S P E S E	1934-35 lire	1933-34 lire
Per km. di lunghezza media esercitata.....	173.546,45	181.247,13
Per treno-km.....	18,64	20,46
Per asse-km.....	0,61	0,63

17. **Spese accessorie.** — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria passarono da milioni 685,23 a milioni **698,65** con un aumento di milioni **13,42**. A tale aumento hanno concorso per milioni 16,7 l'annualità a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche per l'ammortamento dei capitali da esso mutuati per le spese delle nuove elettrificazioni, la quale nel 1933-34 non aveva ancora raggiunto il suo definitivo importo e per milioni 10,3 l'annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti in dipendenza dell'aggiunta di nuove sovvenzioni da ammortizzare. Si è avuto invece in confronto al 1933-34 un risparmio di milioni 0,8 non essendosi ripetuta la spesa che per tale importo su di esso gravò per l'allestimento e collocamento delle obbligazioni emesse dal suddetto Consorzio per l'elettrificazione della rete; ed è risultato altresì in diminuzione per milioni 12,9 il versamento netto a favore del fondo di riserva per le spese impreviste, e ciò per effetto essenzialmente del prelievo di 14 milioni disposto col R. decreto 2 dicembre 1934, n. 2029, allo scopo di far fronte all'onere di esercizio dipendente dalla ricordata chiusura dei passaggi a livello.

Somme autorizzate dal 1° Luglio 1905 al 30 Giugno 1935 per spese di carattere patrimoniale





18. Coefficiente di esercizio. — Dalla Tabella II, riportata a pag. 32, risulta il calcolo del coefficiente d'esercizio, cioè, del rapporto percentuale tra le spese di esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate, egualmente di esercizio.

In confronto al 1933-34 tale coefficiente è passato da 106,09 a **106,67** per il fatto che le entrate si sono ridotte del **4,10%** mentre le spese di esercizio ordinarie e complementari sono diminuite del **3,58%**.

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 **840,3** e deve essere completamente coperto dalla sovvenzione inscritta nel bilancio delle Finanze.

Nella Tabella I, riportata a pag. 30, sono riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese di bilancio per il periodo dal 1909-10 al 1934-35.

19. Spese straordinarie. — Gli allegati 12 e 13 contengono rispettivamente la dimostrazione particolareggiata delle somme autorizzate coi varî provvedimenti legislativi emanati fin dall'inizio della gestione di Stato per provvedere alle spese a carico della parte straordinaria del bilancio per lavori e provviste di carattere patrimoniale (al netto degli importi costituiti dal contributo della parte ordinaria per il rinnovamento del materiale rotabile e dai ricavi dalle demolizioni ed alienazioni del materiale stesso) e la dimostrazione delle somme impegnate e pagate per i lavori e provviste anzidette, al netto pure degli importi accennati.

In complesso le disponibilità ottenute dall'Amministrazione per lavori e provviste patrimoniali, al netto del contributo e dei ricavi per il rinnovamento dei rotabili, ammontano dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1935 a lire **13.081.191.621,64**, con un aumento, in confronto alla situazione al 30 giugno 1934, di lire **32.444.054,19**, dovuto esclusivamente ad entrate diverse per rimborsi e concorsi di altre Amministrazioni e di terzi, per ricavi di materiali e per alienazione di beni immobili.

Durante l'esercizio 1934-35 furono assunti nuovi impegni per lire **544.998.633,70**, che al netto degli importi suddetti riferibili al rinnovamento dei rotabili, si riducono a lire 435.088.069,45. Tenuto poi conto delle economie risultanti dalle liquidazioni finali e delle riduzioni apportate agli impegni precedenti l'aumento effettivo nella consistenza degli impegni si riduce a lire **303.916.284,01**, di cui lire 138.369.257,79 in conto del fondo di un miliardo e duecento milioni autorizzato per l'estensione della trazione elettrica col R. decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, e lire 11.918.590 per la sistemazione dei

passaggi a livello a seguito della deliberata loro chiusura; e la situazione complessiva degli impegni stessi al 30 giugno 1935 risulta di lire **12.881.062.132,17**.

Le somme pagate nell'esercizio 1934-35, al netto pure del contributo dello esercizio per il rinnovamento del materiale rotabile e dei ricavi dalle demolizioni ed alienazioni dello stesso, ammontano a lire **439.239.042,74**, così ripartite:

- | | | |
|---|--------------|-----------------------|
| 1) Per lavori, espropriazioni, acquisto stabili, ecc. . . . | lire | 189.665.470,54 |
| 2) Per la elettrificazione di linee..... | » | 208.271.714,75 |
| 3) Per materiale rotabile (acquisti e migliorie) | » | 14.204.099,02 |
| 4) Per materiale | { | |
| in genere | lire | 17.489.417,75 |
| d'esercizio | { | |
| per l'elettrificazione » | 8.910.566,06 | » |
| | | 26.399.983,81 |
| 5) Per migliorie alle linee ed agli impianti | » | 697.774,62 |

L'importo delle somme pagate dal 1° luglio 1905 a tutto il 30 giugno 1935 ammonta a lire **11.156.404.483,29**, a cui l'Amministrazione ha fatto fronte per milioni 9.779 con sovvenzioni del Tesoro in corso di ammortamento a carico della parte ordinaria del bilancio, per milioni 460 con prelievi dal fondo costituito mediante il ricavato dai prestiti emessi per le elettrificazioni, e per il rimanente con concorsi, ricavi, ed altri proventi e mezzi diversi.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

20. **Conto generale del patrimonio.** — La situazione patrimoniale della Azienda, comprese le gestioni speciali, è esposta nell'allegato 1 e più particolarmente illustrata dai successivi allegati 3, 4, 5, 6 e 7.

Da essa emerge che le attività di natura industriale (linee, mezzi di esercizio, ecc.) hanno raggiunto, al 30 giugno 1935, il valore in lire stabilizzate di milioni **41.354,8** contro 40.630,9 alla fine del precedente esercizio.

L'incremento di milioni **723,9** dipende da variazioni in più verificatesi per milioni 536,3 nella consistenza delle linee, impianti e fabbricati, per milioni 48,6 nei mezzi d'esercizio, per milioni 129 nelle scorte di magazzino e per milioni 10 negli investimenti in case economiche per il personale.

L'aumento di milioni **536,3** nelle linee ed impianti e fabbricati è, a sua volta, dovuto all'assunzione in carico delle nuove linee aperte all'esercizio durante il 1934 - 35 (ferrovia della Città del Vaticano milioni 15,7, tronco Ostiglia - Legnago milioni 20, linea Noto - Pachino milioni 38,8; tronco Motta - Schettino milioni 27,9), a lavori di completamento delle linee di nuova costruzione eseguiti coi fondi dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici per milioni 32,5 ed ai lavori patrimoniali effettuati dall'Azienda ferroviaria sulle linee già in esercizio per milioni 401,4.

L'aumento nel valore dei mezzi di esercizio è dovuto al materiale rotabile per milioni **30,8** (differenza fra l'importo dei nuovi acquisti, ricostruzioni e migliorie in milioni 211,7 e l'ammontare, tradotto in lire stabilizzate, dei rotabili radiati per milioni 180,9) alle navi-traghetto per milioni **0,4** ed al materiale d'esercizio per milioni **17,4**.

Fra le passività, si nota la diminuzione di milioni **111,6** nel debito verso il Tesoro dovuta agli ammortamenti effettuati nell'esercizio, in cui nessuna nuova sovvenzione è stata riscossa. Per la stessa ragione è diminuito di milioni 35 il debito verso il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per i mutui contratti per l'elettrificazione.

I capitali mutuati per la costruzione delle case economiche sono aumentati di milioni **10** mentre la parte ammortizzata è cresciuta di milioni **2,9**, cosicchè si ha un incremento netto di milioni **7,1**.

La *dotazione ricevuta dall'Azienda* in linee e mezzi d'esercizio in conseguenza essenzialmente dell'aggiunta dei quattro nuovi tronchi di linea assunti in esercizio, è passata da milioni 23.282 a **23.418,2**. A questo valore in lire stabilizzate corrispondono però effettivamente erogazioni da parte della Stato e degli altri Enti proprietari delle linee per milioni 9.082,2.

Il *patrimonio netto* è passato da milioni 6.492,7 a milioni **6.622,1**. L'aumento di milioni 129,4 è stato prevalentemente determinato dagli ammortamenti eseguiti nell'anno (milioni 151,2) e dai nuovi investimenti di ricavi, contributi e mezzi diversi (milioni 38) cui si è però contrapposta la diminuzione corrispondente alla deficienza constatata nel rinnovamento del materiale rotabile, avendo l'ammontare delle demolizioni ed alienazioni superato di milioni 60,2 quello degli acquisti fatti con le disponibilità del conto rinnovamento.

21. Liquidazione generale. — Con gli stessi criteri dei decorsi esercizi è stata compilata la «Liquidazione generale», ponendovi in evidenza i consueti elementi integrativi di quelli registrati in bilancio, da cui può trarsi una più completa dimostrazione delle risultanze economiche della gestione.

Da essa emerge un disavanzo economico di milioni **592,2**, superiore di milioni 22,3 a quello risultante nel 1933-34. All'aggravamento, come è naturale, concorre anzitutto il peggioramento avutosi nei risultati del bilancio, rappresentati dal disavanzo di milioni 840,3 contro quello di milioni 807 dell'esercizio precedente, nonchè per milioni 5,9 il maggior prelievo eseguito dal fondo di riserva: il peggioramento economico viene, per altro, a corrispondere alla anzidetta cifra di milioni 22,3 tenuto conto dei maggiori ammortamenti effettuati nell'esercizio (milioni 150,2 contro 125,2).

		1934-35	1933-34	1932-33	1931-32	1930-31	1929-30	1928-29	1927-28	1926-27	1925-26	1924-25	1923-24
		MILIONI											
Entrate d'esercizio.													
1	Prodotti del traffico	2.615,3	2.746,0	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
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	153,8	141,6	143,6	167,0	185,9	178,8	153,5	166,2	207,8	167,0	171,4	155,7
3	TOTALE entrate ...	2.769,1	2.887,6	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
Spese d'esercizio.													
4	Spese ordinarie	2.811,7	2.907,0	3.002,9	3.160,7	3.544,7	3.908,7	3.868,2	3.879,5	4.319,5	4.066,5	3.617,4	3.685,4
5	Spese complementari	142,2	156,5	153,5	79,2	139,7	372,3	338,6	289,4	223,0	211,5	166,8	130,8
6	TOTALE spese ...	2.953,9	3.063,5	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
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 (3-6)	184,8	175,9	27,6	—	—	—	—	—	—	—	—	211,7
9	Coefficiente d'esercizio ($\frac{6}{3}$)	106,67%	106,09%	100,88%	92,95%	88,44%	88,73%	87,20%	89,75%	89,97%	85,01%	89%	105,87%
Spese accessorie.													
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	591,8	581,5	555,5	507,0	472,5	448,2	411,7	353,4	307,7	283,0	233,8	175,2
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi ..	4,7	4,7	4,8	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,9	4,5	4,4	4,4
12	Annualità consorzio di credito per le Opere Pubbliche	91,3	77,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Spese per l'emissione delle obbligazioni per l'elettrificazione delle linee	—	0,8	3,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Corte dei Conti e Consorzio zolfifero siciliano	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
15	Noleggio di carri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	TOTALE spese accessorie ...	690,9	664,7	563,8	511,8	477,3	453,0	416,5	358,2	312,7	287,6	238,3	179,7
17	Avanzo dell'esercizio ferroviario (7-16) ...	—	—	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—
18	Deficit dell'esercizio ferroviario (16+8 o 16-7)	875,7	840,6	591,4	265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4
Formazione dell'avanzo e del deficit della gestione.													
19	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario da entrate eventuali	—	—	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—
20	da prelevamenti dalla riserva a integrazione deficienze dei capitoli di spesa	49,0	60,1	16,1	21,5	54,3	14,3	11,2	13,7	43,2	21,4	28,3	20,2
21	dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	14,8	1,9	7,7	4,2	9,4	6,9	52,5	36,7	71,3	36,0	—	16,6
22	TOTALE ...	63,8	62,0	23,8	25,7	68,2	112,1	264,6	168,2	308,5	524,4	258,0	37,0
24	Deficit dell'esercizio ferroviario ...	875,7	840,6	591,4	265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4
25	contributo per riduzione di tariffe ..	3,0	3,1	14	35,9	46,4	10,4	4,1	4,6	38,1	39,5	35,5	23,5
26	sovvenzione alla gestione boschi di Albania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,0	—	—
27	trasporti per il terremoto	—	—	—	—	—	—	1,3	—	—	—	—	—
28	restituzione multe ai fornitori	2,6	2,5	1,7	2,2	2,1	3,2	—	5,6	13,3	2,9	1,4	1,9
29	versamenti alla riserva	20,0	20,0	20,0	20,0	9,4	6,9	52,5	47,9	101,4	66,0	28,5	16,8
30	quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole e navigazione libera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,9	16,8	15,4
32	contributo all'Erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni	2,8	2,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	TOTALE ...	904,1	869,0	627,1	323,5	57,9	20,5	57,9	58,1	152,8	146,3	82,2	449,0
34	Avanzo della gestione (23-33)	—	—	—	—	10,3	91,7	206,7	110,1	155,7	378,1	175,8	—
35	Deficit della gestione (33-23):												
	a) coperto con prelevamento dalla riserva ad integrazione delle entrate accertate in misura inferiore alle previste	—	7,0	—	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) coperto con sovvenzione del Tesoro	840,3	800,0	603,3	197,8	—	—	—	—	—	—	—	412,0
	Deficit - TOTALE ...	840,3	807,0	603,3	297,8	—	—	—	—	—	—	—	412,0

TABELLA I.

Finanziario 1909-10 in poi.

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	Annotazioni
DI LIRE														
3.100,3 196,7	2.964,2 192,7	2.822,7 141,1	1.879,2 142,8	1.608,3 105,0	1.203,2 86,5	1.085,1 45,0	763,2 52,3	575,1 29,9	578,0 29,0	560,6 29,3	534,4 27,8	499,0 27,5	481,3 26,2	Per rendere omogenei i dati si sono aumentati i prodotti del traffico e le spese di esercizio dal 1913-14 al 1919-20 del contributo a favore dell'Opera di Previdenza, pari al 6% dei prodotti.
3.297,0	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	
3.986,8 138,2	4.292,8 115,6	4.223,1 108,7	2.859,0 72,3	1.600,3 64,0	1.236,5 36,2	893,0 42,7	643,0 24,4	514,2 19,8	466,6 27,1	456,3 26,5	441,7 25,8	408,0 23,7	391,3 22,3	
4.125,0	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	
828,0	1.251,5	1.368,0	909,3	49,0	77,0	194,4	148,1	71,0	113,3	107,1	94,7	94,8	93,7	
125,11%	139,64%	146,16%	144,57%	97,14%	94,28%	82,79%	81,84%	88,26%	81,33%	81,85%	83,16%	81,99%	81,53%	
174,8 4,3	167,5 0,7	113,1 18,8	100,7 17,7	99,4 1,8	98,3 1,8	97,2 0,5	94,7 0,6	86,2 1,0	78,0	72,2	64,7	56,8	48,8	
0,1 0,1	0,1 0,3	0,1 0,4	0,1 0,5	0,6 0,4	0,5 0,9	0,8 0,5	0,8 0,1	0,9 0,5	0,9 0,4	1,0 1,0	1,0 1,4	1,0 1,1	1,0	
179,3	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	
1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	95,4	51,9	17,6	34,0	32,9	27,6	35,9	43,9	
25,3	41,4	196,4	18,4	9,3	19,6	95,4 4,0	51,9 1,0	1,0	34,0 0,4	32,9 0,2	27,6 0,3	35,9 1,3	43,9 1,9	
—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—	
25,3	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	
1.007,3 18,0	1.420,1 25,0	1.500,4 15,5	1.028,3 26,1	53,2 15,9	24,5 11,8	—	—	17,6 4,6	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1,9 9,4	1,8 7,8	1,7	0,6 1,0	1,6	0,7	0,5 0,3 18,3	4,7 0,8 11,3	0,7	1,6 7,0	4,9 7,7	0,1 7,3	0,3 7,0	1,5 7,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	—	
21,0	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	
1.057,6	—	—	—	—	—	85,1	30,1	—	28,1	27,0	31,1	38,1	40,3	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—	20,9	—	—	—	—	—	
1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—	20,9	—	—	—	—	—	

Coefficients d'esercizio per gli anni finanziari 1934-35 e 1933-34.

		1934-35	1933-34
		—	—
		Lire	Lire
Entrate d'esercizio.			
1	Prodotti del traffico	2.615.271.593,51	2.745.984.866,68
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	153.779.875,57	141.575.578,17
3	TOTALE...	2.769.051.469,08	2.887.560.444,85
Spese d'esercizio.			
4	Ordinarie	2.811.684.167,69	2.906.971.597,90
5	Complementari	142.232.000 —	156.499.911,32
6	TOTALE...	2.953.916.167,69	3.063.471.509,22
7	Disavanzo dell'esercizio (6-3)...	184.864.698,61	175.911.064,37
8	Coefficiente dell'esercizio ($\frac{6}{3}$)...	106,67 %	106,09 %
Spese accessorie.			
9	Interessi ed ammortamenti pagati al Tesoro.....	591.755.664,09	581.449.744,97
10	Interessi ed ammortamenti pagati a terzi	4.749.539,38	4.749.539,38
11	Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche.....	94.291.232,50	77.556.395 —
12	Spese per l'emissione delle obbligazioni per l'elettrificazione	—	795.411,65
13	Corte dei Conti.....	120.000 —	120.000 —
14	TOTALE...	690.916.435,97	664.671.091 —
15	Deficit dell'esercizio ferroviario (14 + 7)...	875.781.134,58	840.582.155,37
Formazione del deficit della gestione.			
16	Provenienza da entrate eventuali	49.026.663,26	60.042.487,94
17	da prelevamento dalla riserva	14.831.976,54	1.934.593,27
18	TOTALE...	63.858.639,80	61.977.081,21
19	Oneri deficit dell'esercizio ferroviario.....	875.781.134,58	840.582.155,37
20	contributo per riduzioni di tariffe	2.998.634,35	3.053.728,20
21	restituzione multe ai fornitori.....	2.570.074,37	2.497.245,68
22	versamenti alla riserva.....	20.000.000 —	20.000.000 —
23	contributo all'Erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni	2.800.000 —	2.800.000 —
24	TOTALE...	904.149.843,30	868.933.129,25
25	Deficit della gestione (24 — 18):		
	a) coperto con prelevamento dalla riserva ad integrazione delle entrate accertate in misura inferiore alle previsioni (art. 13 del R. decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059).....	—	6.956.048,04
	b) coperto con sovvenzione del Tesoro.....	840.291.203,50	800.000.000 —
	TOTALE...	840.291.203,50	806.956.048,04

CAPO III

PERSONALE

I. Consistenza del personale al 30 giugno 1935. — Al 30 giugno 1934 il quantitativo di personale era complessivamente di 136.047 agenti (compresi 224 addetti alle navi traghetto dello Stretto di Messina e 558 addetti agli uffici elettrificazione e lavori speciali).

Tale quantitativo è andato gradatamente diminuendo durante l'esercizio 1934-35 fino ad essere ridotto al 30 giugno 1935 a **134.660** agenti complessivamente (compresi 255 addetti allo Stretto di Messina e 1.003 addetti agli uffici elettrificazione e lavori speciali).

Il quantitativo complessivo di agenti al 30 giugno 1934 comprendeva 131.686 agenti stabili ed in prova e 4.361 avventizi. Alla data del 30 giugno 1935 il quantitativo di agenti stabili ed in prova si era ridotto a **128.488** agenti con una diminuzione quindi di 3.198, mentre il quantitativo degli avventizi era salito a **6.172** con un aumento quindi di 1.811 agenti.

In complesso si è avuta nell'esercizio 1934-35 una diminuzione di **1.387** agenti pari all' 1,02%.

L'allegato 14 che dà la situazione particolareggiata del personale al 30 giugno 1935, confrontata con quella del giugno 1934, mostra le variazioni avvenute nelle diverse categorie di personale.

La tabella seguente indica le variazioni avvenute per i diversi Servizi :

	Al 30 giugno 1935	Al 30 giugno 1934	Differenze	%
a) Personale degli uffici (compreso il subalterno ma escluso il personale di cui sub. b)	14.532	14.553	— 21	— 0,14
b) Personale degli uffici elettrificazione e dei lavori speciali	373	180	+ 193	+ 107,22
c) Personale esecutivo dei lavori (escluso quello sub. d)	24.513	24.524	— 11	— 0,05
d) Personale esecutivo addetto agli uffici elettrificazione e dei lavori speciali	630	378	+ 252	+ 66,67
e) Personale esecutivo del movimento e commerciale	55.235	56.192	— 957	— 1,70
f) Personale esecutivo del materiale e trazione	38.508	39.317	— 809	— 2,05
g) Personale esecutivo degli altri servizi	869	903	— 34	— 3,76
TOTALE...	134.660	136.047	— 1.387	— 1,02

Come risulta da questa tabella, modesti aumenti di personale si sono avuti solo in quei gruppi del Servizio lavori che han dovuto provvedere alle eccezionali esigenze dell'elettrificazione di tanta parte della Rete ed ai lavori speciali, quali la costruzione della nuova stazione di Firenze, dei numerosi edifici postali ecc. In tutti gli altri gruppi invece si sono avute delle diminuzioni.

Anche nel 1934-35 la più forte diminuzione in valore assoluto (957 agenti si è avuta nel personale esecutivo del movimento e commerciale. A questa diminuzione il più forte contributo è stato dato dal personale di stazioni (riduzione di 709 agenti).

Nel personale dei treni si è avuta una riduzione di 287 agenti.

In quello del Servizio materiale e trazione si ebbe una diminuzione complessiva di 809 agenti, dovuta principalmente alle seguenti categorie di agenti: operai delle officine (190 agenti); personale delle squadre di rialzo (155); personale di untura e verifica veicoli (216); personale di condotta e deposito locomotive (287).

2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1934-35. — Tenuto conto della graduale riduzione del personale verificatasi durante l'esercizio e della utilizzazione degli avventizi nei singoli mesi, il quantitativo medio di personale durante il 1934-35 risultò di **135.437** agenti in complesso, di fronte a 137.300 dell'esercizio precedente; presentò quindi una diminuzione di **1.863** agenti.

Nei quantitativi di cui sopra, oltre gli agenti addetti ai lavori in conto patrimoniale ed uffici speciali, le cui paghe non gravano sulle spese di esercizio, sono compresi altri gruppi di agenti che prestano servizi speciali, e la cui consistenza media fu nell'esercizio 1934-35 di **5.442** agenti di fronte ai 5.220 dell'esercizio precedente.

L'aumento deriva principalmente dal maggior quantitativo di agenti che si son dovuti impiegare per i lavori speciali in conto patrimoniale.

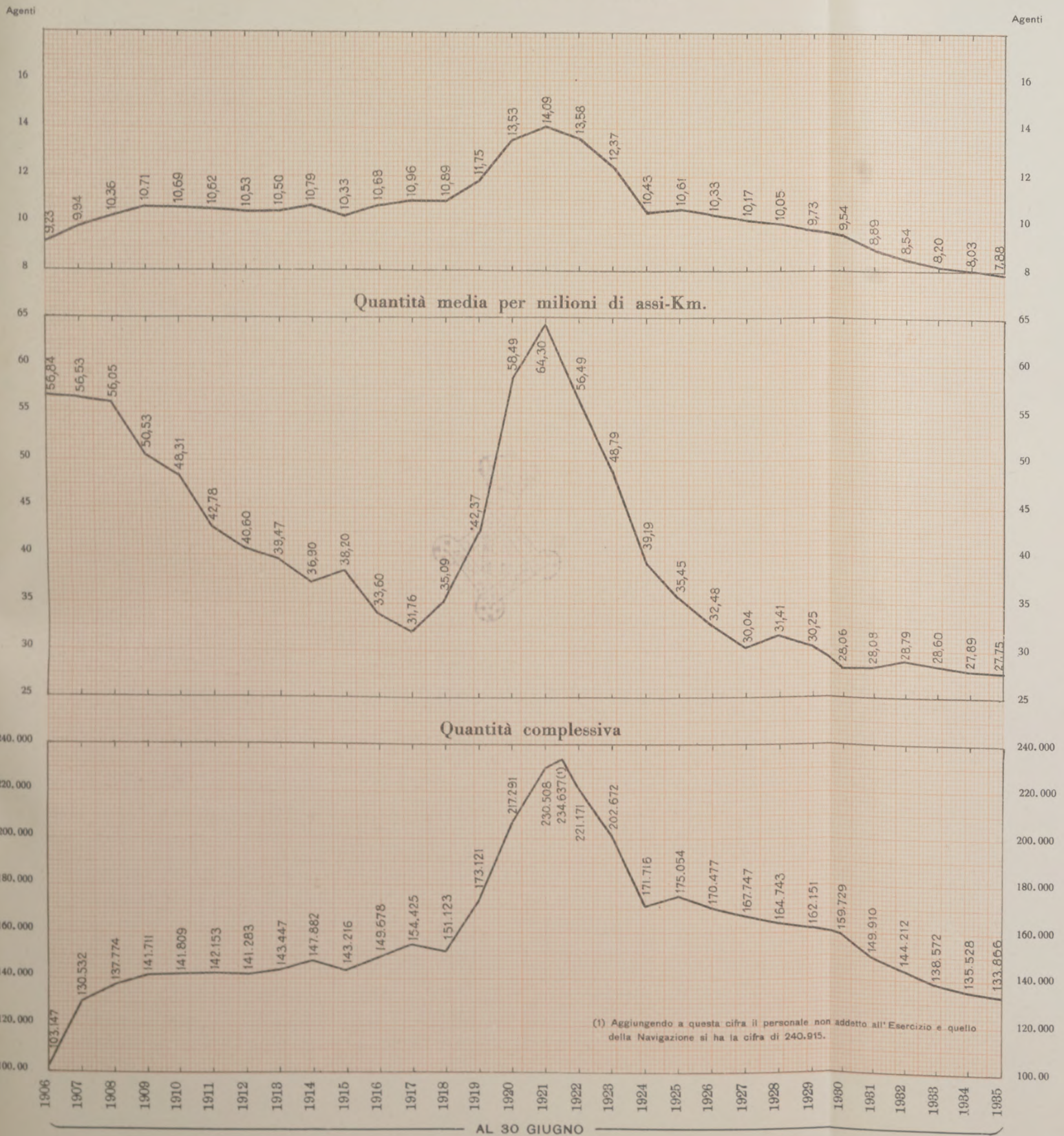
Deducendo dette cifre rispettivamente dai quantitativi complessivi di agenti degli esercizi 1934-35 e 1933-34 si hanno i quantitativi indicati qui appresso degli agenti esclusivamente utilizzati nell'esercizio ferroviario.

QUANTITATIVO MEDIO DI AGENTI	1934-35	1933-34	1913-14	Differenza % rispetto al	
				1933-34	1913-14
Complessivo (rete a scartamento normale e ridotto e navi-traghetto)	129.995	132.080	146.894	— 1, 57	— 11, 50
Per km. di linea.....	7, 65	7, 81	10, 70	— 2, 05	— 28, 51
Per milione di assi-km. rimorchiati	26, 91	27, 17	38, 75	— 1 —	— 30, 36

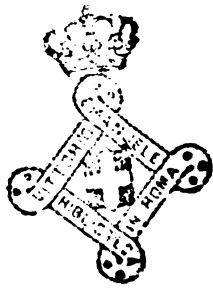
Quantità di personale addetto all'esercizio delle Ferrovie dello Stato

(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.



3. Spese di personale. — La spesa sostenuta nel 1934-35 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, per **135.437** agenti presenti in media per tutto l'anno finanziario, risultò di milioni **1.522.555.561** di fronte a milioni 1.648.414.987 dell'esercizio precedente.

La minore spesa di 125,86 milioni consunta nell'esercizio 1934-35 è dovuta in parte al minor quantitativo medio di agenti (1.863) impiegato in confronto dell'esercizio precedente, ed in parte alle riduzioni apportate alle competenze del personale in applicazione del R. decreto-legge n. 561 del 1934, riduzioni che per l'esercizio 1934-35 gravarono per tutto l'anno finanziario, mentre per l'esercizio 1933-34 ebbero applicazione per due mesi e mezzo soltanto.

La spesa media per agente (paghe e competenze accessorie) risulta nel 1934-35 di lire **11.242**, di fronte a quella di lire 12.006 dell'anno precedente.

Nei dati di cui sopra non è compresa quella parte delle spese generali di personale che non viene direttamente corrisposta agli agenti in servizio, quali il contributo al fondo pensioni e sussidi, le indennità e premi pagati al personale operaio per infortuni sul lavoro, per servizio medico e le buonuscite a carico dell'esercizio.

La detta parte di spese generali ammontò nel 1934-35 a milioni **443.418.779** di fronte a milioni 409.005.428 dell'esercizio precedente, presentando quindi un aumento di milioni 34,41 (1).

In totale le spese sostenute dall'Amministrazione per il personale nel 1934-35 risultarono di milioni **1.965.974.346** di fronte a 2.057.420.415 dell'esercizio precedente, presentando quindi una diminuzione di milioni 91,45 pari al 4,4%.

4. Assuntorie ed appalti. — Nel corso del 1934-35 vennero appaltati i servizi di facchinaggio merci e bagagli, di pulizia e manovre, in 33 stazioni e scali e furono estesi anche alcuni degli appalti esistenti.

Vennero inoltre affidate ad assuntori **64** stazioni e fermate.

Per quanto riguarda gli appalti dati dal Servizio lavori, sono aumentati da **178** a **202** quelli per la manutenzione totalitaria, da **1.861** a **5.162** quelli relativi alla custodia dei passaggi a livello e sono diminuiti da **1.333** a **1.041** quelli concernenti l'accudienza dei segnali e posa petardi.

In tal modo il numero complessivo dei servizi appaltati dal detto Servizio risultò al 30 giugno 1935 di **6.405** mentre al 30 giugno 1934 erano **3.384**.

(1) Le spese generali complessive di personale quali risultano indicate nel bilancio, ammontarono nel 1934-35 a milioni 464,9 di fronte a 432,8 dell'esercizio precedente.

I servizi appaltati dal Servizio materiale e trazione (servizi di manovalanza nei depositi locomotive e combustibili, nei rifornitori, ecc., e servizi di pulizia carrozze), che erano 375 al 30 giugno 1934, salirono a 405 al 30 giugno 1935.

Oltre all'aumento del numero degli appalti, è anche aumentata l'entità delle relative prestazioni, per provvedere in parte alla deficienza di personale di manovalanza verificatasi presso le principali località della Rete.

5. Assunzioni, nomine in prova e a stabile. — Durante l'esercizio 1934-35 venne completata l'assunzione in servizio dei **400** cantonieri avventizi straordinari, autorizzata ed iniziata nell'esercizio precedente.

Per provvedere ad urgenti bisogni dei lavori di elettrificazione venne provveduto all'assunzione, come avventizi straordinari, di **16** allievi ispettori abilitati all'esercizio della professione di ingegnere, di **600** operai e di **300** aiutanti operai.

Inoltre per necessità derivanti dall'elettrificazione delle nuove linee il Servizio materiale e trazione assunse, come avventizi straordinari, **80** operai e **300** manovali.

Da parte del Comando Gruppo Legioni della Milizia ferroviaria venne provveduto all'assunzione di **160** manovali avventizi straordinari per sostituire altrettanti manovali di ruolo abilitati agli scambi e alle manovre, che si dovettero restituire al servizio ferroviario.

In base all'apposita convenzione stipulata a suo tempo col Ministero della guerra, si è dato corso all'assunzione dei seguenti agenti provenienti dal Reggimento ferrovieri del genio che avevano acquistato titolo all'impiego nelle ferrovie dello Stato:

34 alunni d'ordine delle stazioni, **39** fuochisti, **32** conduttori, **1** frenatore, **30** manovali, **2** operai e **3** aiutanti operai.

In base agli articoli 17 e 19 del R. decreto-legge 23 giugno 1927, n. 1037, che fanno obbligo alle Amministrazioni statali di assumere in servizio gli applicati e i sottufficiali delle Forze Armate trovantisi in determinate condizioni, si dovettero assumere **25** sottufficiali, col grado di alunni d'ordine stabili degli uffici.

Espletati poi i concorsi banditi nell'esercizio precedente si assunsero i candidati riusciti vincitori nominandoli in prova, e, cioè: **40** Allievi ispettori in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere; **6** Allievi ispettori in prova fra laureati in scienze economiche e commerciali o in scienze economiche-marittime; **4** Allievi ispettori in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo; **20** Assistenti lavori in prova - gruppo B - fra geometri e periti edili; **20** Assistenti lavori in prova - gruppo B - fra periti meccanici o periti elettricisti o periti minerari o macchinisti navali; **80** Segretari in prova - gruppo B; **10** Dise-

gnatori in prova – gruppo *B*; **16** Aiutanti disegnatori in prova – Categoria d'ordine; **70** Alunni d'ordine in prova degli uffici – Categoria d'ordine; **15** Sorveglianti lavori in prova – Categoria d'ordine; **60** Sottocapi tecnici in prova; **250** Operai allievi fuochisti avventizi straordinari, da ammettersi al prescritto corso di istruzione per il conseguimento della nomina a fuochista in prova; **80** Sottocapi in prova delle stazioni; e **70** Alunni d'ordine in prova delle stazioni.

Durante l'esercizio finanziario 1934–35 furono inoltre banditi i seguenti concorsi:

a) per 40 posti di Allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere; *b*) per 8 posti di Allievo ispettore in prova fra laureati in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali o con altri diplomi equipolenti; *c*) per 5 posti di Allievo ispettore dell'Ufficio sanitario; *d*) per 2 posti di Allievo ispettore in prova fra laureati in scienze agrarie; *e*) per 2 posti di Segretario in prova fra periti elettro-meccanici; *f*) per 4 posti di Segretario in prova fra periti industriali chimici; *g*) per 30 posti di Assistente lavori in prova fra geometri o periti edili; *h*) per 120 posti di Segretario in prova; *i*) per 10 posti di Disegnatore in prova; *l*) per 10 posti di Aiutante disegnatore in prova; *m*) per 80 posti di Alunno d'ordine in prova degli uffici; *n*) per 15 posti di Sorvegliante lavori in prova; *o*) per 60 posti di Sottocapotecnico in prova; *p*) per 500 posti di Operai allievi fuochisti; *q*) per 80 posti di Sottocapo in prova delle stazioni; *r*) per 150 posti di Alunno d'ordine in prova delle stazioni; *s*) per 400 posti di Cantoniere in prova; *t*) per 2 posti di Ufficiale di 3^a classe in prova per le navi-traghetto dello Stretto di Messina; *u*) per 2 posti di Macchinista di 3^a classe in prova per le dette navi-traghetto; *v*) per 15 posti di Assistente lavori in prova fra periti meccanici.

I concorsi di cui alle lettere *d*) *e*) ed *f*) furono ultimati dentro l'esercizio 1934–35 ed i relativi vincitori furono subito assunti in servizio.

Le nomine in prova fatte durante l'esercizio 1934–35 furono **653** e riguardano principalmente i vincitori dei concorsi espletati nell'esercizio.

Le nomine a stabile alle quali venne fatto luogo in base all'art. 26 del Regolamento del personale furono **281**.

6. Avanzamenti, promozioni e cambi di qualifica. — Nell'esercizio 1934–35 vennero deliberati **7.129** provvedimenti di promozione e sistemazione di qualifica, dei quali **1.529** riguardanti funzionari ed agenti degli uffici e **5.600** riguardanti agenti del ramo esecutivo. Vennero pure deliberati **8.895** provvedimenti di riduzione di intervallo per l'aumento normale di stipendio, a favore di **1.458** agenti del personale uffici e di **7.437** agenti del ramo esecutivo.

Infine venne provveduto, in applicazione dell'art. 48 del Regolamento del personale, al conferimento degli aumenti normali maturatisi durante l'esercizio.

7. **Aspettative.** — Furono concesse **205** aspettative (7 per motivi privati, **189** per motivi di salute e **9** per servizio militare).

8. **Cessazioni dal servizio.** — Durante l'esercizio 1934-35 cessarono dal servizio **3.852** agenti stabili e in prova, come è specificato qui appresso.

Personale stabile ed in prova:

a) per morte	582
b) per esoneri	3.183
di cui 1.854 per inabilità fisica, 50 per limite massimo d'età, 43 per limite d'età e di servizio su domanda, 516 per limite d'età e di servizio su domanda d'ufficio, 656 in base al R. decreto-legge n. 1596 del 1930, 64 per misura amministrativa per scarso rendimento, ecc.	
c) per dimissioni volontarie	2
d) per destituzione	37
e) per revocazione	48
TOTALE ...	<u>3.852</u>

9. **Provvedimenti disciplinari.** — Durante l'esercizio 1934-35 furono deliberate da S. E. il Ministro su proposta del Consiglio di disciplina:

37 destituzioni, **48** revocazioni, **56** degradazioni, **349** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio e **5** multe.

Dal Direttore generale:

3 dispense dal servizio di medici di riparto, **5** degradazioni, **1** sospensione dallo stipendio, **12** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio.

Dai Capi dei Servizi centrali:

4 sospensioni punitive.

Dai Capi Compartimento, dagli altri organi Compartimentali:

4.229 sospensioni punitive.

Furono inoltre esaminati:

Nella competenza di S. E. il Ministro:

125 ricorsi contro punizioni, dei quali **113** respinti, **3** accolti totalmente e **9** parzialmente.

Nella competenza del Direttore generale:

164 ricorsi contro punizioni, dei quali **134** respinti, **4** accolti totalmente e **26** parzialmente.

Furono esaminate ed accolte **29** 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 7 respinte.

Dal Direttore generale furono deliberate 2 dimissioni d'ufficio in base all'articolo 7 comma 2° e 79 comma c) del Regolamento del personale.

10. Sussidi ad agenti e ad Istituti di educazione. — Sono stati accordati sui fondi dell'esercizio, sussidi ad agenti ed ex agenti e loro parenti bisognosi erogando lire **1.940.276,47** per gli agenti e **504.608,47** lire, per gli altri.

Si è anche provveduto, come negli anni precedenti, a concedere sussidi a diverse istituzioni educative, quali l'Opera nazionale di assistenza « Italia Redenta », il Doposcuola « Baccarini » di Roma, le scuole italiane di Modena e di Chiasso, ecc.

Furono ammessi nel Convitto comunale di Veroli 100 figli di agenti ferroviari col concorso finanziario dell'Amministrazione nel pagamento della retta mensile.

11. Istruzione professionale del personale. — Anche nell'esercizio 1934-35 sono state rivolte particolari cure all'istruzione tecnica-professionale del personale.

Da parte del Servizio materiale e trazione sono stati tenuti, come gli anni precedenti, corsi d'istruzione liberi svolti come attività dopolavoristica in ore fuori servizio, in alcune officine di grande riparazione della Rete per il miglioramento della cultura generale e come contributo alla preparazione nei vari esami di concorsi interni.

Sono continuati presso i depositi locomotive i corsi d'istruzione professionale sul servizio per il personale di macchina per rafforzare negli agenti addetti alla condotta le cognizioni già acquisite, specie per quanto ha attinenza al segnalamento ed alla circolazione dei treni, e per illustrare, man mano che vengono emanate, le nuove istruzioni tecniche e di servizio.

I nuovi ingegneri assunti col 1° luglio 1934 ed assegnati al Servizio materiale e trazione, prima della loro destinazione ai diversi impianti dell'esercizio, seguirono un corso d'istruzione teorico-pratico, di cui la parte riferentesi alle norme tecniche di esercizio, fu seguita con profitto anche dagli allievi ispettori di prima nomina del Servizio movimento.

Anche per i Sotto capi tecnici, assunti in seguito a concorso il 1° agosto 1934, è stato tenuto presso il deposito locomotive di Firenze un corso di addestramento pratico, per far prendere conoscenza e pratica dei vari sistemi di lavorazione attinenti alla riparazione delle locomotive a vapore ed elettriche.

Per la preparazione dei guidatori da destinarsi alla condotta delle unità elettriche, per l'esercizio delle linee di prossima elettrificazione, sono stati tenuti nei

depositi locomotive di Roma, Napoli, Torino, Trieste, Genova e Firenze, corsi speciali per l'abilitazione dei macchinisti alla condotta delle locomotive elettriche.

Per far fronte al crescente impiego delle automotrici con motore a combustione interna sono stati tenuti, nei depositi di Torino, Firenze e Foggia, nuovi corsi d'istruzione per preparare il personale da adibirsi alla condotta di dette unità.

Ai due corsi dell'Istituto industriale Milanese « G. Feltrinelli », tenuti anche nel 1934-35, parteciparono con profitto 36 fra Capi deposito e Sotto capi tecnici.

Presso il R. Istituto Sperimentale sono stati tenuti per gli agenti tecnici corsi per collaudatori di legnami e per il trattamento termico degli acciai.

In tutti i Compartimenti delle Rete, eccettuati Genova, Ancona, Palermo e Cagliari, sono stati tenuti corsi d'istruzione per gli operai allievi fuochisti assunti nel mese di luglio 1934, onde preparare teoricamente e praticamente i detti agenti al disimpegno delle funzioni di fuochista.

Da parte del Servizio movimento è stato provveduto, anche nell'esercizio 1934-1935, a tenere corsi teorici-pratici per i dirigenti di movimento che si dovranno impiegare sulle linee esercitate col Dirigente unico o Dirigente centrale e corsi di istruzione sul movimento per l'addestramento degli agenti annualmente utilizzati in mansioni amministrative.

Il Servizio commerciale e del traffico ha effettuato presso la Sede centrale per propri Allievi ispettori assunti nel 1934, un corso professionale della durata di un mese, integrato da un tirocinio pratico di stazione.

I predetti funzionari, che hanno anche seguito il corso d'istruzione tenuto per propri Allievi ispettori dal Servizio movimento, sono stati messi così in grado di acquistare in breve tempo la necessaria cultura e la voluta pratica di servizio.

Nell'esercizio 1934-35 si è ripetuto nei diversi Compartimenti il corso di istruzione primaria obbligatoria per tutti gli agenti addetti alle gestioni con risultati soddisfacenti: su 5.200 agenti partecipanti al corso stesso ben 4.544 conseguirono infatti nei relativi esami l'idoneità.

Fu altresì ripetuto, nell'apposita scuola istituita a Firenze (sede di Uffici di controllo) un corso di perfezionamento sul servizio merci aggiungendone un altro sul servizio viaggiatori e bagagli allo scopo di formare un nuovo nucleo d'insegnanti che, per cultura e attitudine unita al grado, possano dare affidamento di essere degli ottimi istruttori degli agenti addetti alle gestioni nei singoli Compartimenti.

A questo corso, che diede lusinghieri risultati parteciparono 26 Capi gestione per il servizio merci e 25 per quello viaggiatori e bagagli.

Fu infine istituito presso il Controllo merci interno e internazionale di Torino un corso teorico-pratico di specializzazione nel servizio ai transiti internazionali allo

scopo di potere adibire ai transiti di confine personale già esperto in materia. Tale corso ebbe la durata di due mesi e vi parteciparono con esito soddisfacente 39 agenti all'uopo scelti.

Da parte infine del Servizio lavori si è continuata l'istruzione del personale operaio addetto agli impianti elettrici e di segnalamento, tenendo appositi corsi d'istruzione per agenti di altre categorie, riusciti vincitori di esperimenti tenuti per il passaggio nel personale operaio. I corsi d'istruzione sono stati frequentati, compiutamente, da 277 agenti, dei quali 254 hanno conseguita la idoneità al cambio di qualifica ad Aiutante operaio.

12. **Fondo pensioni e sussidi.** — La situazione al 30 giugno 1935 delle iscrizioni delle pensioni e dei sussidi continuativi, compresi gli aumenti ai vecchi pensionati nonché quella dei caro-viveri, messa a confronto a quella al 30 giugno 1934, risulta la seguente :

	30 giugno 1935				30 giugno 1934			
	PENSIONI		CAROVIVERI		PENSIONI		CAROVIVERI	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
<i>A) Pensioni ordinarie a carico del fondo pensioni :</i>								
Ex agenti	64.788	378.389.297	56.456	59.312.630	64.270	375.384.529	55.905	59.562.121
Vedove con o senza figli	32.858	83.686.268	31.943	23.444.811	32.009	80.088.400	31.102	23.193.850
Orfani soli	1.404	2.119.822	1.348	682.372	1.413	2.100.991	1.374	720.494
	99.050	464.195.297	89.747	83.439.813	97.692	457.573.920	88.381	83.276.465
<i>B) Pensioni al personale proveniente dalle ex gestioni austriache liquidate secondo il Regio decreto 995 del 1924 :</i>								
Ex agenti	2.042	9.689.146	1.937	1.870.218	1.973	9.292.947	1.874	1.809.633
Vedove con o senza figli	560	1.319.787	554	332.735	514	1.219.708	510	306.634
Orfani soli	44	67.624	44	20.872	43	67.739	43	21.455
	2.646	11.076.557	2.535	2.223.825	2.530	10.580.394	2.427	2.137.722
TOTALI GENERALI ...	101.696	475.252.114	92.282	85.663.738	100.222	468.154.314	90.808	85.414.187

Nel prospetto sono comprese anche le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex gestioni austriache, che al 30 giugno 1935 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 Regio 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 1934-35 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 41.313.831 lire, sicchè, tenuto conto delle naturali eliminazioni dal 1926 al 1935, si può ritenere di circa lire 27.400.000 la residua maggiore iscrizione al 30 giugno 1935.

I risultati finanziari per l'esercizio 1934-35 della gestione del Fondo pensioni e sussidi si riassumono come segue:

<i>Entrate</i>	lire 555.760.277,78
di cui lire 73.369.809,61 per ritenute al personale; lire 48.767.919,53 per interessi del patrimonio; lire 1.793.735,47 per entrate diverse; lire 4.123.642,27 per utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella gestione dei titoli; lire 266.559,77 per contributi di altre Amministrazioni in rapporto agli assegni al personale; lire 605.216,23 per riconoscimenti e riscatti; lire 8.396.747 per addebiti al Tesoro di somme anticipate per pagamenti di pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre amministrazioni dello Stato; lire 418.436.647,90 per contributo dell'Amministrazione giusta il R. decreto 23 marzo 1924, n. 498.	
<i>Spese</i>	lire 555.760.277,78
di cui lire 463.912.405,43 per pensioni; lire 84.531,73 per sussidi per una sola volta; lire 10.676.642,12 per	

pensioni provvisorie ad agenti delle ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato; lire 79.022.081,93 per assegni di caroviveri; lire 2.064.616,57 per assegni di caroviveri ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni.

In base a disposizione inserita nella legge di approvazione del bilancio, anche per l'esercizio 1934-35 è stato sospeso il contributo di 40 milioni ad integrazione del fondo.

I risultati della gestione 1934-35 presentano in confronto di quelli accertati per il 1933-34 le seguenti variazioni di maggior rilievo:

a) *aumenti nelle entrate:*

1) utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella gestione dei titoli da lire 645.950,30 a lire **4.123.642,27** per effetto di premi conseguiti sulle estrazioni del dicembre 1934 per i titoli del prestito redimibile 3,50%;

b) *diminuzione nelle entrate:*

2) ritenute al personale da lire 75.712.716,08 a lire **73.369.809,61** in conseguenza della riduzione numerica del personale e della disposizione dell'art. 9 del R. decreto-legge 14 aprile 1934, n. 561 che, nei riguardi degli agenti in servizio alla data dal 15 aprile 1934, ha determinato la cessazione delle ritenute straordinarie sugli aumenti di stipendio e la stasi delle ritenute ordinarie, fino a quando per effetto dello sviluppo della carriera il nuovo stipendio pensionabile non venga a superare quello in vigore alla data anzidetta;

3) interessi del patrimonio da lire 70.600.820,04 a lire **48.767.919,53** per effetto: a) del minor rendimento dato dai titoli di pertinenza del fondo convertiti in redimibile 3,50%; b) della diminuzione al tasso unico del 4,50% disposta con R. decreto-legge 9 maggio 1935, n. 849, per i capitali investiti in case economiche, diminuzione che però è rimasta quasi esattamente compensata dagli interessi sui capitali provenienti dal Fondo di riserva per i rischi di mare del cessato Esercizio navigazione, di cui lo stesso decreto ha disposto il trasferimento al fondo pensioni; c) della mancanza dello straordinario provento, di ben 18 milioni all'incirca, che nel 1933-34 il fondo ebbe per l'anticipata riscossione della differenza d'interessi sugli anzidetti titoli convertiti nel nuovo prestito redimibile;

4) riscatti da lire 3.182.417,62 a lire **605.216,23** non essendosi verificate nel 1934-35 le regolarizzazioni accennate nella relazione del precedente esercizio;

c) *aumenti nella spesa:*

Pensioni da lire 455.968.801,32 a lire **463.912.405,43** in conseguenza dell'aumentato numero dei pensionati.

La consistenza patrimoniale del fondo che al 30 giugno 1934 era di lire 1.182.641.012,79 è aumentata di lire 15.482.768,55 per effetto:

1) del suaccennato trasferimento del fondo di riserva per i rischi di mare (lire 13.058.647,66);

2) della capitalizzazione degli interessi maturati sulle somministrazioni in conto mutui alle Cooperative edili prima dell'ammortamento (lire 23.021,70);

3) delle quote di capitale comprese nelle annualità d'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 2.401.099,19) donde l'ammontare della consistenza patrimoniale al 30 giugno 1935 in lire **1.198.123.781,34**

delle quali lire 168.038,42 riguardanti 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).

Esclusa questa somma, il patrimonio del Fondo si ripartiva nei seguenti elementi:

Titoli presso la Cassa depositi e prestiti.....	»	612.237.943,64
Denaro presso la Cassa depositi e prestiti.....	»	25.242.918,62
Mutui alle case economiche	»	244.389.449,20
Mutui alle Cooperative edilizie	»	151.645.727,49
Mutuo per la costruzione della sede del dopolavoro ferroviario di Roma.....	»	7.858.912,80
Mutui al personale	»	154.244.413,65
Denaro presso le FF. SS.	»	2.336.377,52
	lire	<u>1.197.955.742,92</u>

13. Opera di Previdenza. — Nel 1934-35 sono state emanate nuove importanti disposizioni interessanti l'Opera di Previdenza.

Col R. decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, è stato confermato all'Opera il compito che le era stato affidato nel 1931 dal P. N. F. di esercitare le Colonie marine e montane per i figli degli agenti ferroviari iscritti all'Associazione Nazionale dei Ferrovieri Fascisti.

È stato inoltre stabilito il trasferimento all'Opera stessa del patrimonio mobiliare ed immobiliare che era stato costituito, per dette Colonie, dall'Associazione

surriscordata, attribuendo in pari tempo all'Opera personalità giuridica con capacità di acquistare e possedere beni immobili.

Avendo a disposizione gli stabili che erano dall'Associazione dei ferrovieri adibiti ad uso di Colonie, l'Opera potrà sviluppare un programma per la costituzione, in edifici di sua proprietà, di propri istituti per il ricovero e l'istruzione degli orfani degli agenti ferroviari che finora ricoverava esclusivamente in orfanotrofi e convitti appartenenti ad altri enti o privati.

Fa parte dello sviluppo di detto programma l'attivazione avvenuta durante l'anno scolastico 1934-35 dell'Istituto denominato « Villa Rosa Maltoni Mussolini » al Calambrone presso Livorno, il quale durante l'estate, è utilizzato quale Colonia Marina.

Con lo stesso decreto legge succitato è stato anche disposto che vengano assegnati in aumento al patrimonio dell'Opera sia il capitale (circa lire 300.000) raccolto nel 1930 per solennizzare le nozze delle LL. AA. RR. i Principi di Piemonte, sia il fondo (ammontante a circa 12 milioni) costituito nel 1920 con le trattenute effettuate al personale che partecipò allo sciopero del gennaio di quell'anno.

Con altro decreto legge 21 gennaio 1935, n. 76, è stata inoltre approvata la devoluzione all'Opera di previdenza di un nuovo provento costituito da una quota del 10% sull'importo dei diritti spettanti ai Comitati organizzatori di mostre, concorsi e manifestazioni varie per i biglietti ferroviari a riduzione distribuiti.

Durante l'esercizio finanziario 1934-35 l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto:

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei		Assegni finali di L. 500 ciascuno		Assegni alimentari vitalizi		Sussidi in caso di morte dopo l'esonero	
ad agenti		a famiglie		a famiglie		n.	importo	n.	importo	n.	importo
n.	importo	n.	importo	n.	importo						
3.827	15.364.941,42	557	1.982.357,74	787	526.419	1.579	789.500	114	154.800	298	297.889,85

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

Ricoveri di orfani 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 e di ex agenti	
n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale
158	4.175.741	61	23.806	96	226.618	2.477	1.826.900

In ordine all'art. 5 del R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, modificato dal R. decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, sono state erogate le seguenti somme:

a) lire **208.000** (di cui lire 180.000 a carico della disponibilità) alla fondazione Vittorio Emanuele III per le Colonie climatiche a favore degli orfani, figli di agenti ed ex agenti;

b) lire **101.550** (di cui lire 1.550 a carico della disponibilità) per **902** sussidi straordinari a favore di agenti esonerati e di congiunti bisognosi, di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero.

I risultati della gestione dell'Opera per l'esercizio 1934-35 si riassumono come appresso:

Entrate lire **30.030.664,36**

di cui lire 18.930.736,21 per contributo del personale; lire 1.030.900,17 per multe al personale; lire 5.842.169,49 per interessi sul patrimonio; lire 992.324,43 per quota delle tasse di bollo ed entrate eventuali; lire 1.771.862,08 per ritenute per assegni di malattia; lire 50.000 per canone a carico della gestione rivendita libri e giornali e lire 1.412.671,98 per utile netto della gestione pubblicità nei treni e nelle stazioni;

Spese lire **35.135.476,18**

di cui lire 16.509.260,02 per indennità di buonuscita; lire 1.994.292,02 per assegni alimentari e sussidi straordinari ad ex agenti e famiglie; lire 5.848.453,92 per sussidi alle famiglie a cui appartengono orfani non ricoverati a cura dell'Opera; lire 6.487.438,51 per il ricovero in istituti di istruzione degli orfani prescelti dal Comitato dell'Opera per la relativa concessione (di cui lire lire 1.831.627,70 per i ricoveri nell'Istituto del Calambrone appartenente all'Opera e lire 4.655.810,81 per i ricoveri negli Istituti rimanenti); lire 1.842.915 per borse di studio; lire 2.443.609,45 per assegni giornalieri di malattia agli agenti in attività di servizio; lire 9.507,26 per rimborsi di ritenute.

La gestione dell'Opera di Previdenza si è chiusa quindi con un disavanzo di lire **5.104.811,82**

Le variazioni di maggior rilievo che i risultati dell'esercizio presentano in confronto al 1933-34 sono:

nell'entrata la diminuzione degli interessi da lire 12.536.859,33 a lire **5.842.169,49** dovuta soprattutto al fatto che la gestione 1933-34 fruì dello straordinario provento dato dalla anticipata riscossione della differenza d'interessi per effetto della conversione del Consolidato e del Prestito del Littorio 5%;

nella spesa l'aumento delle indennità di buonuscita da lire 12.763.646,61 a lire **16.509.260,02**, avendo nel 1934-35 avuto corso un considerevole numero di liquidazioni anche per agenti esonerati negli ultimi mesi dell'esercizio precedente, per i quali le liquidazioni stesse erano rimaste in sospeso in causa delle sopraggiunte disposizioni del decreto legge 14 aprile 1934, n. 561.

Quanto alla consistenza patrimoniale dell'Opera, è da avvertire che al 30 giugno 1935, come erano in corso di approvazione le norme per la applicazione del su ricordato decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, erano del pari in corso le valutazioni degli elementi immobiliari e mobiliari riferentisi tanto alle Colonie climatiche quanto all'Istituto del Calabrone. Limitatamente quindi agli elementi finanziari attinenti alle vecchie forme di attività dell'Opera, la consistenza che al 30 giugno 1934 era di lire 123.901.055,44 risulta aumentata durante l'esercizio 1934-35 di lire 12.146.051,05 per effetto:

1) del trasferimento del fondo costituito dalle trattenute eseguite al personale scioperante nel gennaio 1920 (lire 12.145.328,72);

2) della capitalizzazione degli interessi maturati sulle somministrazioni in conto mutui alle Cooperative edili prima dell'ammortamento (lire 722,33); e diminuita di lire 133.222,63 per quote di capitale provenienti dall'ammortamento di mutui, che le ferrovie dello Stato hanno trattenuto a parziale ricupero del disavanzo dell'Opera;

di guisa che al 30 giugno 1935 la consistenza patrimoniale suddetta era di lire **135.913.883,86** costituita dagli elementi seguenti:

Titoli e denaro presso la Cassa depositi e prestiti ..	lire 112.105.201,59
Mutui alle Case economiche dei ferrovieri	» 11.753.149,26
Mutui alle Cooperative edili (già pertinenti al fondo delle trattenute al personale scioperante)	» 9.835.753,22
Danaro presso le ferrovie dello Stato (id. id.)	» 2.219.779,79

Sull'Opera grava per altro un debito verso l'Amministrazione di lire 39.201.825,23 che corrisponde all'ammontare dei precedenti disavanzi in lire 34.230.236,04, più

il disavanzo del 1934-35 in lire 5.104.811,82 e dedotto il suindicato importo di lire 133.222,63 portato a parziale ricupero dei disavanzi medesimi.

In adempimento dell'incarico che, come si è già ricordato l'Opera ricevette a suo tempo dalla Direzione del P. N. F., essa ha provveduto anche nell'estate 1934 alla organizzazione delle Colonie per i figli degli iscritti all'A. F. F. accogliendo **12.516** bambini, in due turni di 31 giorni ciascuno, nelle seguenti colonie, con un aumento di oltre 3.000 bambini rispetto all'anno precedente:

Pesaro, Senigallia, Porto San Giorgio, Marina di Pisa, San Terenzo di Lerici, Cesenatico (Baracca), Cesenatico (Zapparoli), Bellaria, Castellammare di Stabia, Sapri, Piano di Doccia, Riccione, Rimini Miramare (Collegio Climatico), Rimini Miramare (Amati), Rimini Bellariva, Calambrone (Villa Rosa Maltoni Mussolini), Calambrone (Regina Elena), Rota d'Imagna, Branzi, Penne Valnegrà, Sant'Agata dei due Golfi, Cagliari, Sassari, Sicilia (varie diurne).

Per il funzionamento delle dette colonie si sostenne una spesa complessiva di lire **2.449.412**, 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, nonchè da una speciale erogazione autorizzata da S. E. il Capo del Governo sugli utili della gestione speciale viveri.

14. Fondazione « Vittorio Emanuele III ». — La Fondazione « Vittorio Emanuele III » ha provveduto, durante la stagione estiva 1934, ad inviare al mare ed ai monti **2.344** fanciulli, orfani e figli di agenti ed ex agenti delle ferrovie dello Stato, ripartiti in 10 colonie marine: a Zara, Rimini, Bellaria, Pesaro, Senigallia, Porto S. Giorgio, S. Terenzo di Lerici, Capitulo (Salerno), Viareggio e Lido Calambrone (Pisa) e in 5 colonie montane: a Valnegrà (Bergamo), Rota d'Imagna (Bergamo), Piano di Doccia (Pistoia), Montepulciano (Siena) e Campo di Giove (Aquila), con turni della durata di 31 giorni ciascuno.

I risultati ottenuti sono stati assai soddisfacenti e palesi i vantaggi conseguiti dai fanciulli.

La spesa ammontò a lire **497.321,95** e, perchè la somma disponibile era di lire 571.265,80, così si è avuto un avanzo di lire 73.943,85, posto in aumento della somma a disposizione delle Colonie estive del 1935.

Il patrimonio della Fondazione al 30 giugno 1935 era costituito da titoli al 3,50 % per un valore nominale di lire **912.800** oltre a lire **93.410,65** 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 e 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 1934-35, **79** borse di studio per l'importo complessivo di lire **84.000**.

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 **10.803,40** riferite all'anno finanziario 1934-35.

Il patrimonio della fondazione, destinato ad esaurirsi col compimento degli scopi per i quali essa fu istituita, era costituito al 30 giugno 1935 da titoli per un valore nominale di lire **367.400**.

Esisteva inoltre in numerario la somma di lire **17.097,79**, quale saldo attivo dei conti correnti presso la Banca d'Italia e la Cassa depositi e prestiti.

16. **« Case economiche per i ferrovieri »**. — Durante l'esercizio 1934-35 vennero ultimati **409** alloggi per un complesso di **1.797** vani, in aggiunta a **12.191** alloggi costituiti di **40.592** vani, che risultavano abitati al 30 giugno 1934.

Al 30 giugno 1935 si aveva perciò una consistenza di **12.600** alloggi con **42.389** vani, ripartiti in **122** località, mentre risultavano in costruzione **249** alloggi con **943** vani.

Gli impegni di spesa assunti per le costruzioni in conto dei 392 milioni complessivamente assegnati alla gestione delle case economiche erano, alla stessa data, di lire 359.616.973,56 per gli alloggi costruiti, di lire 9.377.979,87 per quelli in costruzione e di lire 673.942,82 per acquisto di aree: in totale lire **369.668.896,25**.

Le spese erogate ammontavano invece a lire 342.457.344,36 di cui 9.717.866,12 nell'esercizio 1934-35.

Per fare fronte alle spese stesse sono stati mutuati nell'esercizio milioni 10 dal fondo pensioni e sussidi; con ciò l'importo complessivo delle somme mutate è salito a lire **342.000.000**.

L'importo delle spese ammortizzate è a sua volta passato da lire 15.023.366,37 a lire **17.893.016,89**.

I risultati della gestione sono poi stati i seguenti:

<i>Entrate.</i>	
Affitto di case	lire 16.285.266,26
Contributo statale per l'attenuazione degli affitti delle nuove costruzioni	» 1.299.817,50
Interessi maturati sui fondi di riserva:	
a) sul fondo per l'attenuazione degli affitti delle nuove costruzioni	» 195.094,85
b) sul fondo temporanea esenzione imposte e sovrimposte	» 137.143,25
c) sul fondo costituito dalle eccedenze attive di bilancio	» 324.670,29
Proventi diversi	» 1.449.902,21
TOTALE entrate	lire <u>19.691.894,36</u>
<i>Spese.</i>	
Interessi sui capitali investiti nelle case	lire 14.449.475,88
Imposte e sovrimposte	» 9.365,57
Spese amministrazione, custodia e diverse	» 1.149.701,68
Illuminazione, riscaldamento, acqua potabile.....	» 1.381.124,23
Manutenzione ordinaria	» 2.730.314,33
Manutenzione straordinaria	» 80.248,81
Versamenti al fondo di riserva:	
a) per l'accantonamento del contributo statale per l'attenuazione dei fitti delle nuove costruzioni	» 394.912,35
b) per temporanea esenzione di imposte e sovrimposte.	» 457.517,20
TOTALE spese ..	lire <u>20.652.660,05</u>

donde un disavanzo di lire 960.765,69, che è stato pareggiato con un corrispondente prelievo dalla parte del fondo di riserva costituita dalle eccedenze attive di bilancio.

Nel 1934-35 le entrate hanno risentito per intero gli effetti della riduzione degli affitti disposta dal decreto-legge 14 aprile 1934, n. 563, nonchè — in misura inferiore — di quella degli interessi sul fondo di riserva in conseguenza della conversione del consolidato. Ad attenuare però per la gestione le dannose conseguenze della diminuzione degli affitti, sono intervenute disposizioni per la riduzione degli interessi su di essa gravanti per i capitali investiti nella costruzione delle case, in

correlazione coi criterii generali adottati dal Governo per adeguare i tassi anche sui mutui in vigore alla nuova situazione determinata nel mercato finanziario dalla conversione del consolidato. Precisamente, per effetto del decreto-legge 2 dicembre 1934, n. 1998, concernente i mutui concessi a Comuni, Provincie ed altri enti dalla Cassa depositi e prestiti, la gestione ha usufruito, a partire dal 1° gennaio 1935, della riduzione dal 6% al 4,50% del tasso d'interesse sul fondo di 70 milioni mutuato da tale Istituto; con decreto-legge 9 maggio 1935, n. 849, avente effetto dal 1° luglio 1934, è stata poi disposta l'unificazione al 4,50% dei diversi tassi preesistenti (che mediamente corrispondevano al 4,96%) per le somme mutate dal fondo pensioni e sussidi e dall'Opera di previdenza.

Quando l'attenuazione dell'onere per interessi agirà per intero e le case di nuova costruzione saranno state completamente occupate, è sperabile che la gestione ritroverà il suo normale equilibrio.

Il fondo di riserva, dopo il prelievo delle suindicate lire 960.765,69 ammonta a lire **15.729.827,48** ripartite come segue:

a) accantonamento del contributo statale per l'attenuazione degli affitti delle nuove costruzioni	lire	5.169.350,66
b) accantonamento per la temporanea esenzione di imposte e sovrimposte	»	3.955.786,16
c) accantonamento delle eccedenze attive di bilancio	»	6.604.690,66

17. Cooperative edilizie ferroviarie. — Nell'esercizio 1934-35 nessun nuovo alloggio cooperativo è stato costruito.

Per le cooperative le cui costruzioni sono sottoposte a collaudo con l'intervento dello Stato, è stato provveduto al collaudo stesso per altri **345** alloggi, raggiungendosi al 30 giugno 1935 il numero di **4.595** alloggi collaudati.

Sono poi state concesse altre **331** autorizzazioni a stipulare i contratti di mutuo individuale portando così a **2.655** il numero dei soci che hanno ottenuto tale autorizzazione.

I mutui concessi alle cooperative (fatta eccezione di quelli accordati da Istituti privati) per gli importi dei quali è stato iniziato l'ammortamento nei rapporti fra le cooperative e l'Amministrazione ferroviaria, erano al 30 giugno 1935 i seguenti, distintamente per i vari enti mutuanti:

ENTI CHE HANNO CONCESSO I MUTUI	SOMME	
	Mutate	Poste in ammortamento
Cassa depositi e prestiti	331.568.952,28 (1)	330.178.244,96
Fondo pensioni e sussidi.....	151.728.134,43	151.758.336,35
Fondo pensioni e sussidi (già fondo di riserva per i rischi di mare trasferito con effetto 1 luglio 1934 come da R. decreto-legge 6 maggio 1935, n. 849)	11.390.621,07	11.150.072,69
Opera di Previdenza (già fondo costituito con le trattenute eseguite al personale scioperante nel 1920 trasferito con effetto 1 luglio 1934 come da R. decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277).....	10.496.570,77	10.449.521,92
Fondo garanzia cessioni stipendio.....	1.000.000 —	1.000.000 —
Ministero delle Finanze	14.730.000 —	14.730.000 —
TOTALI.... L.	520.914.278,55	519.266.175,92

(1) La diminuzione in confronto del precedente esercizio è dovuta ad un rimborso in conto mutuo della Cooperativa «Concordia» di Roma per ricavo vendita terreno esuberante, e ad un accredito di interessi alla Cooperativa «Parva Domus Nomentana» di Roma per effetto dalla retrodatazione dell'ammortamento.

Sono stati effettuati nell'esercizio altri **22** riscatti di mutui individuali, ed il numero di questi è così salito a **176** (di cui 129 in unica soluzione e 47 con pagamento rateale) per un totale importo di lire **14.390.541,14**.

Le somme riscosse in dipendenza di tali riscatti ammontano a tutto il 1934-35 a lire **5.020.956,35** (di cui 4.159.458,86 per riscatti in unica soluzione e 861.497,49 per riscatti ratizzati, ivi comprese le semestralità maturate) e tale somma è stata interamente versata alla Cassa depositi e prestiti ad estinzione anticipata dei mutui da essa concessi.

18. Mutui al personale. — Le operazioni di credito a favore del personale approvate durante l'esercizio 1934-35 per mutui concessi dall'Amministrazione furono 9.262 quinquennali e 3.653 decennali; in totale **12.915** in confronto di 14.828 del precedente esercizio.

L'importo medio unitario dei mutui quinquennali è diminuito da lire 5.154 a lire **4.922**, e quello dei mutui decennali da lire 9.270 a lire **8.805** in conseguenza specialmente della riduzione degli stipendi effettuata in esecuzione del decreto-legge 15 aprile 1934, n. 561.

Gli introiti in conto capitale ammontarono a lire 76.863.074,37 che, assieme al residuo di lire 659.279,42 dell'esercizio 1933-34 hanno determinato una complessiva disponibilità di lire 77.522.353,79. Per la liquidazione dei 12.915 mutui

furono invece erogate lire **77.762.437,67** di cui lire 45.594.532,43 per i mutui quinquennali e lire 32.167.905,24 per quelli decennali, onde una eccedenza di 240.083,88 lire da pareggiarsi coi primi introiti del 1935-36.

L'avanzo della gestione è risultato di lire 1.657.605,26; la somma accreditata per tale titolo al fondo di garanzia si è però ridotta a lire 1.340.731,74, per una rettifica dovuta apportare agli utili del 1933-34 a seguito dell'esatto loro accertamento avvenuto nell'esercizio successivo.

Le cessioni contratte dal personale con gli Istituti di credito diminuirono da 3.044 a **2.605** delle quali 71 quinquennali e 2.534 decennali.

In complesso le operazioni di credito del personale ammontarono a **15.520** contro 17.872 dell'esercizio precedente con una diminuzione quindi di 2.352; diminuzione che è da attribuire, come nel precedente anno, alla diminuzione numerica del personale ed alla riduzione degli stipendi che, per molti dei cedenti, rendono meno convenienti le rinnovazioni anticipate delle cessioni.

Delle suddette 2.605 cessioni con Istituti privati, la maggior parte furono stipulate con le principali Casse di risparmio fra le quali, in modo particolare, la Cassa di risparmio di Firenze con 718 cessioni e la Cassa di risparmio delle provincie lombarde con 386 cessioni.

È da segnalarsi inoltre l'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni con 897 operazioni.

I tassi applicati dai vari istituti variarono dal 4,25 al 6%.

19. Fondo di garanzia per le cessioni. — I risultati della gestione 1934-35 si concludono con:

una entrata di	lire	15.279.283,31
ed una spesa di	»	8.255.935,41
		<hr/>
onde un avanzo di ...	lire	7.023.347,90
		<hr/>

il quale ai sensi dell'art. 1 del R. decreto 28 agosto 1930, n. 1314, è stato portato ad aumento dei capitali del fondo di garanzia impiegati nella gestione mutui che ammontano così a lire 36.116.654,48 con corrispondente diminuzione di quelli del fondo pensioni aventi il medesimo impiego, che si riducono a lire 154.244.413,65.

La consistenza dei crediti esigibili che alla fine dell'esercizio 1933-34 era di lire 19.408.956,67, si è ridotta a lire **18.897.552,33**. La diminuzione di lire 511.404,34 è stata determinata dalla differenza fra l'accensione di nuovi crediti per riscatti di cessioni per lire 7.983.028,12 e le riscossioni di crediti per lire 8.494.432,46.

La consistenza patrimoniale del fondo che al 30 giugno 1934 era di 81.917.956,92 lire, in conseguenza dell'aumento di lire 7.023.347,90 per avanzo del 1934-35 e della diminuzione di lire 511.404,34 pel suddetto minore importo dei crediti, risulta al 30 giugno 1935 di lire **88.429.900,48** così costituite:

Titoli e contante presso la Cassa depositi e prestiti..	lire	28.707.237,88
Capitali investiti nella gestione mutui	»	36.116.654,48
Capitali investiti in costruzioni per conto dell'Amministrazione e in mutui a Cooperative edilizie.....	»	4.708.455,79
Crediti esigibili	»	18.897.552,33
	lire	88.429.900,48

DOPOLAVORO FERROVIARIO

20. Organizzazione. — Gli aderenti al Dopolavoro ferroviario, che al 28 ottobre 1935-XIII compie il primo decennio dalla sua costituzione, sono stati nel 1934-35 di **135.664**, compresi gli agenti pensionati. Hanno inoltre aderito **1.367** medici di riparto e **23** ufficiali dell'Ufficio mobilitazione.

Le istituzioni ferroviarie dopolavoristiche costituite al 30 giugno 1935-XIII erano **272**, distribuite come dall'annessa cartina.

La Commissione centrale del Dopolavoro ferroviario ha tenuto durante l'esercizio **12** sedute, adottando **597** deliberazioni.

Sono state aperte nell'esercizio, in locali dell'Amministrazione o privati, le nuove sedi di Cuneo, Pordenone, S. Donà di Piave, Trento, Varazze, Bologna (Teatro Puccini), La Spezia (refettorio e palestra ginnastica), Napoli (Teatro Italia), Cagliari e Chilivani.

È imminente l'inaugurazione della sede del Dopolavoro ferroviario di Bari, ed è in corso un importante ampliamento della sede del Dopolavoro ferroviario di Torino.

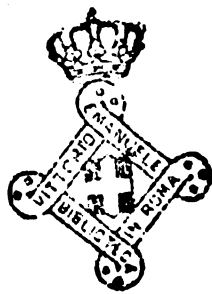
Nel periodico mensile « Forze Civili », edito dal P. N. F. è continuata la pubblicazione del Bollettino dell'Ufficio Centrale.

Per la propaganda delle finalità nazionali, si sono distribuiti ai vari Dopolavoro, libri, giornali e pubblicazioni varie.

Le varie Sedi del Dopolavoro e particolarmente quella di Roma, sono state frequentemente visitate da parte di personalità e di turisti stranieri. Degna di particolare menzione la visita effettuata da circa 200 ferrovieri francesi dell'*Association touristique cheminots Paris - Lyon - Méditerranée*, accolti nelle sedi di Torino, Genova, Pisa, Firenze, Bologna e Milano dove hanno dato luogo a vibranti manifesta-

SEDI DELLE ISTITUZIONI DEL DOPOLAVORO FERROVIARIO
RICONOSCIUTE AL 30 GIUGNO 1935-XIII





zioni di entusiasmo ed alla espressione da parte degli ospiti della più incondizionata ammirazione per l'organizzazione ferroviaria dopolavoristica italiana nelle sue molteplici attività.

21. Attività assistenziale. — Per disposizione di S. E. il Ministro ha avuto luogo anche nel 1935 la Befana fascista ferroviaria che, come negli anni precedenti, ha avuto carattere totalitario per l'estensione a tutti i bimbi dei ferrovieri senza alcuna limitazione anche nel caso di famiglie numerose. L'entità dei fondi a disposizione, forniti anche dalla gestione viveri « La Provvida », ha consentito di organizzare la tradizionale festa in oltre 300 località, coll'intervento di oltre 120.000 bimbi.

Sono continuate le attività degli asili e dei nidi d'infanzia, dei doposcuola, dei bagni marini e ordinari, e specialmente delle mense che hanno avuto notevole incremento.

22. Attività agraria. — Proseguendo un'attività da tempo iniziata, sono stati costituiti campi agrari a Treviso, Empoli, Carrara Avenza, Mantova, Torre Annunziata, Reggio Calabria e Sparanise, questi ultimi due con speciale riguardo allo sviluppo dell'avicoltura e alla produzione dei pulcini.

Pel miglioramento delle razze di conigli si è ottenuta dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste la concessione gratuita di 200 coppie di animali, e sono stati distribuiti 60 gabbioni economici e razionali.

Nel Compartimento di Genova ha avuto sviluppo la raccolta di pelli di conigli allevati dagli agenti.

Si sono concessi contributi per incrementare i vivai di piante fruttifere e forestali di Mantova e Macomer.

Nei casi di nuovi terreni posti a cultura dai Dopolavoro si è continuato a fornire i concimi e sono state distribuite piante fruttifere, essenze arboree e piante ornamentali varie.

Notevole lo sviluppo dato ai concorsi agrari. Nella Delegazione di Cagliari si è svolto l'annuale concorso di arboricoltura con 62 concorrenti ed altre manifestazioni simili sono state indette dai Dopolavoro di Roma, Sondrio e Bolzano.

I Compartimenti settentrionali hanno preso parte alla Mostra Zootecnica di Verona ed il Compartimento di Venezia all'annuale Fiera di Padova.

Alla Mostra nazionale di Coniglicoltura di Alessandria, svoltasi nello scorso aprile sotto gli auspici dell'Opera Nazionale Dopolavoro, intervennero 26 istituzioni appartenenti a 10 Compartimenti, che inviarono complessivamente 80 coppie di animali. Fu conseguito rilevante numero di premi in coppe, in medaglie e in denaro.

Concorsi di coniglicultura hanno pure avuto luogo nei Compartimenti di Genova e Venezia con 250 partecipanti.

I Dopolavoro di Milano e di Brescia hanno partecipato alla Fiera Campionaria di Milano e il Dopolavoro di Varese ad una mostra locale di ortofrutticoltura.

Considerato l'apprezzabile ausilio che l'industria apistica casalinga può dare agli agenti dimoranti lungo la linea, si sono forniti armamentari completi ai Dopolavoro di Cagliari, Sassari, Oristano, Chilivani, Castelfranco Veneto, Borgo San Lorenzo, Cecina, Viareggio, Campiglia, Sapri, Catanzaro Marina e Roma.

Nello scorso esercizio si era iniziato l'esperimento d'impianto di 11.000 gelsetti sulla linea Casarsa-Udine ed in questo esercizio si è provveduto alla piantagione nei Compartimenti di Venezia, Milano e Firenze di 110.000 gelsetti forniti gratuitamente dall'Ente nazionale serico di Milano.

Al VI concorso bacologico indetto dall'O. N. D., hanno partecipato 170 ferrovieri riportando una medaglia d'oro, sette di vermeille, quattro di argento e numerosi premi in denaro.

All'abbellimento delle stazioni si è concorso col contributo di lire 18.000 e con piccole sovvenzioni per acquisto di piante, semi e concimi adatti.

Articoli d'indole agraria sono stati compilati per la speciale rubrica del «Giornale degli Allevatori» e altro materiale di propaganda è stato inviato a riviste e giornali. È imminente la stampa di utili opuscoli sugli allevamenti e sulle coltivazioni, da distribuirsi gratuitamente agli agenti.

23. Attività educativa e culturale. — Questa branca è stata caratterizzata nello esercizio dal progressivo perfezionamento negli impianti, nelle dotazioni e nelle attività.

Le 14 biblioteche circolanti compartimentali sono state arricchite di 4.511 opere nuove, portando così ad oltre 45.000 i libri a disposizione degli aderenti al Dopolavoro ferroviario, i quali mostrano sempre maggiore interessamento a questa attività.

Si sono aperte nuove scuole di taglio, cucito e ricamo ed è aumentato il numero dei nidi d'infanzia, tra i quali merita rilievo quello di Genova Sampierdarena organizzato ed attrezzato secondo i più moderni dettami della didattica infantile.

I doposcuola aumentano pure in numero ed in frequenza con ottimi risultati e lusinghieri apprezzamenti da parte delle autorità scolastiche.

La cinematografia dei Dopolavoro si è maggiormente sviluppata. Il numero complessivo degli impianti cinematografici in esercizio è infatti aumentato da 185 a 197 e gli apparecchi sonori in dotazione sono aumentati da 34 a 64.

L'iniziativa degli impianti cinematografici ambulanti sonori in sostituzione di quelli muti ha già avuto luogo presso i Compartimenti di Bologna e di Trieste, ed è in corso per altri.

La cineteca dell'Ufficio centrale (filmi muti) ha avuto un incremento di circa m. 26.500 elevando la dotazione a circa m. **200.000** di pellicola. Durante l'esercizio 45.000 metri di pellicole rese inservibili dall'uso furono scartate e ne furono acquistate, per reintegro ed aumento, 65.500 metri, con sensibile miglioramento della dotazione.

Dei 272 Dopolavoro ferroviari oggi esistenti, oltre 200 sono forniti di apparecchio radio. Una ventina di questi durante l'esercizio 1934-35 ha sostituito gli apparecchi radiofonici con altri radiogrammofonici di tipo moderno, dando la preferenza sia per questi apparecchi che per quelli cinematografici ai materiali nazionali.

Hanno avuto luogo nell'esercizio alcune Mostre d'arte e d'arte applicata, fra le quali è da segnalarsi quella di Roma, che fu inaugurata da S. E. il Ministro.

L'attività filodrammatica è sempre in notevole efficienza, come è dimostrato dalla circostanza che delle 20 filodrammatiche di tutta Italia ammesse al IV Concorso nazionale indetto dall'O. N. D. e prescelte fra le prime classificate nei concorsi di zona, quattro appartengono al Dopolavoro ferroviario, e precisamente quelle di Roma, Torino, Milano e La Spezia.

Sono anche in incremento l'attività filarmonica e il canto corale insieme colle relative scuole, istituite in vari Dopolavoro. Al Concorso Nazionale bandistico corale testè indetto dall'O. N. D. hanno partecipato, con lusinghiero risultato, le bande ferroviarie di Torino, Milano, Trieste, Genova, Bologna e Reggio Calabria e i complessi corali di Milano e di Ancona.

Sono infine da segnalarsi in questo campo le conferenze su argomenti politici, sociali, storici, igienici e di cultura generale, che si sono svolti presso molti Dopolavoro.

24. Attività sportiva. — È stata in continuo incremento, sia negli sports strettamente dopolavoristici sia in tutti i rimanenti, sotto il controllo delle rispettive Federazioni.

Nel campo degli sports dopolavoristici si ricordano il VII Concorso ginnico atletico nazionale indetto dall'O. N. D., al quale hanno partecipato 33 squadre ferroviarie, 17 delle quali classificate nel 1° grado e 11 nel secondo. Nel concorso stesso erano indetti i campionati nazionali di squadra nel tiro col fucile, nel nuoto e nella corsa con ostacoli nel quale ultimo la squadra di Alessandria si è classificata prima assoluta.

Nel III Campionato nazionale di Tiro a volo, indetto pure dall'O. N. D. a Marina di Carrara, la squadra del Dopolavoro ferroviario di Foggia si è classificata prima assoluta dei Dopolavoro statali.

Nel VI Campionato nazionale di marcia e tiro per sciatori dopolavoristi, indetto nel febbraio a Dobbiaco, dalla Federazione italiana escursionismo, il Dopolavoro ferroviario ha partecipato con 24 pattuglie, 21 delle quali hanno compiuto il percorso.

Sempre molto praticata l'attività bocciofila, specie nei Compartimenti del settentrione e in quello di Roma, dove hanno avuto luogo gare compartimentali e intercompartimentali. Gare di tamburello hanno avuto luogo in varie località, particolarmente a Savona ed a Firenze. Nel canottaggio a sedile fisso si sono pure avute varie manifestazioni, la più importante delle quali si è svolta a Savona fra i Dopolavoro della Liguria coi gozzi monotipi.

Nel campo dell'escursionismo, si sono svolte numerose gite in Italia e parecchi viaggi collettivi all'estero, che hanno avuto particolare successo per la perfetta organizzazione e la tenuità della spesa.

Per quanto riguarda le rimanenti attività controllate dalle Federazioni sportive, esse sono state praticate nell'atletica, calcio, ciclismo, motociclismo, scherma, tennis, tiro a segno, canottaggio, nuoto, pallacanestro, tiro a volo, hockey a rotelle.

Da segnalare in modo particolare l'attività remiera, affermatasi specialmente colla partecipazione ai campionati nazionali di Castalgandolfo, e con la partecipazione alle riunioni più importanti del primo semestre 1935, nel quale si è conseguita l'aggiudicazione di ben quattro campionati nazionali ad opera dei canottieri di Genova e di Roma.

Nel campo del ciclismo ha avuto luogo a Roma il III Campionato nazionale tra ferrovieri dopolavoristi con 122 partecipanti, distinti nelle categorie ferrovieri e figli di ferrovieri.

Da ricordare infine l'attività atletica, nella quale si sono affermati in modo particolare i Dopolavoro di Milano e di Napoli, il primo dei quali si è aggiudicato l'ambito trofeo della « Coppa del Duce » nella V gara podistica Roma-Ostia, la Coppa Galbusera ed altri premi importanti, inoltre l'attività nel tiro a segno anche colla partecipazione alla VII Gara generale indetta dalla U. I. T. S., quella negli sports invernali e quella del nuoto, particolarmente ad opera del Dopolavoro ferroviario di Venezia.

CAPO IV

LINEE ED IMPIANTI

LUNGHEZZA DELLA RETE

1. Lunghezza reale e media della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato. — In aggiunta a quanto è stato detto nell'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 1934, di 16.230,975 (1) chilometri, di cui 16.200,324 in territorio italiano e km. 30,651 in territorio estero.

Tale lunghezza risultò al 30 giugno 1935 modificata in km. **16.297,338**:

a) per rettifiche apportate alle lunghezze delle linee del Compartimento di Milano (km. 2,640 in più);

b) per l'apertura all'esercizio, avvenuta il 28 ottobre 1934, della linea Motta Sant'Anastasia-Schettino (km. 17,459 a semplice binario con trazione a vapore) e del tronco Ostiglia-Legnago della linea Ostiglia-Treviso (km. 19,154 a semplice binario con trazione a vapore), e dell'apertura avvenuta il 28 aprile 1935 della linea Noto-Pachino (km. 27,110 a semplice binario con trazione a vapore).

Devesi notare che il 1° marzo 1935 fu sospeso il servizio pubblico sulla linea Albano-Campoleone (km. 12,334 a semplice binario con trazione a vapore) e sulla linea Golfo Aranci-Terranova Pausania (km. 21,242 a semplice binario con trazione a vapore).

Tenendo conto delle date di apertura e sospensione di servizio di dette linee, la lunghezza media della rete a scartamento normale esercitata, che era stata di km. 16.103,862 nel 1933-34, risultò nel 1934-35 di km. **16.219,772**.

2. Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto. — In seguito a rettifica della linea Agrigento-Licata (km. 1,840 in più), la lunghezza reale

(1) L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dal 1° maggio 1934 esercita in via provvisoria anche la linea di proprietà privata Poggibonsi-Colle Val d'Elsa a semplice binario e a trazione a vapore, della lunghezza di km. 7,422.

d'esercizio, che era al 30 giugno 1934 di km. 776,284, diventò di **778,124** chilometri; la lunghezza media esercitata durante l'esercizio risultò pure di chilometri **778,124**.

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 1935 risultò di km. **17.075,462** e la lunghezza media esercitata durante il 1934-35 fu di km. **16.997,896**.

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 1935 misuravano km. **16.473,314**, di cui km. **15.974,669** (1) esercitati dalle ferrovie dello Stato, km. **429,945** esercitati da Società private italiane e km. **68,700** da Amministrazioni estere di confine.

SORVEGLIANZA DELLE LINEE

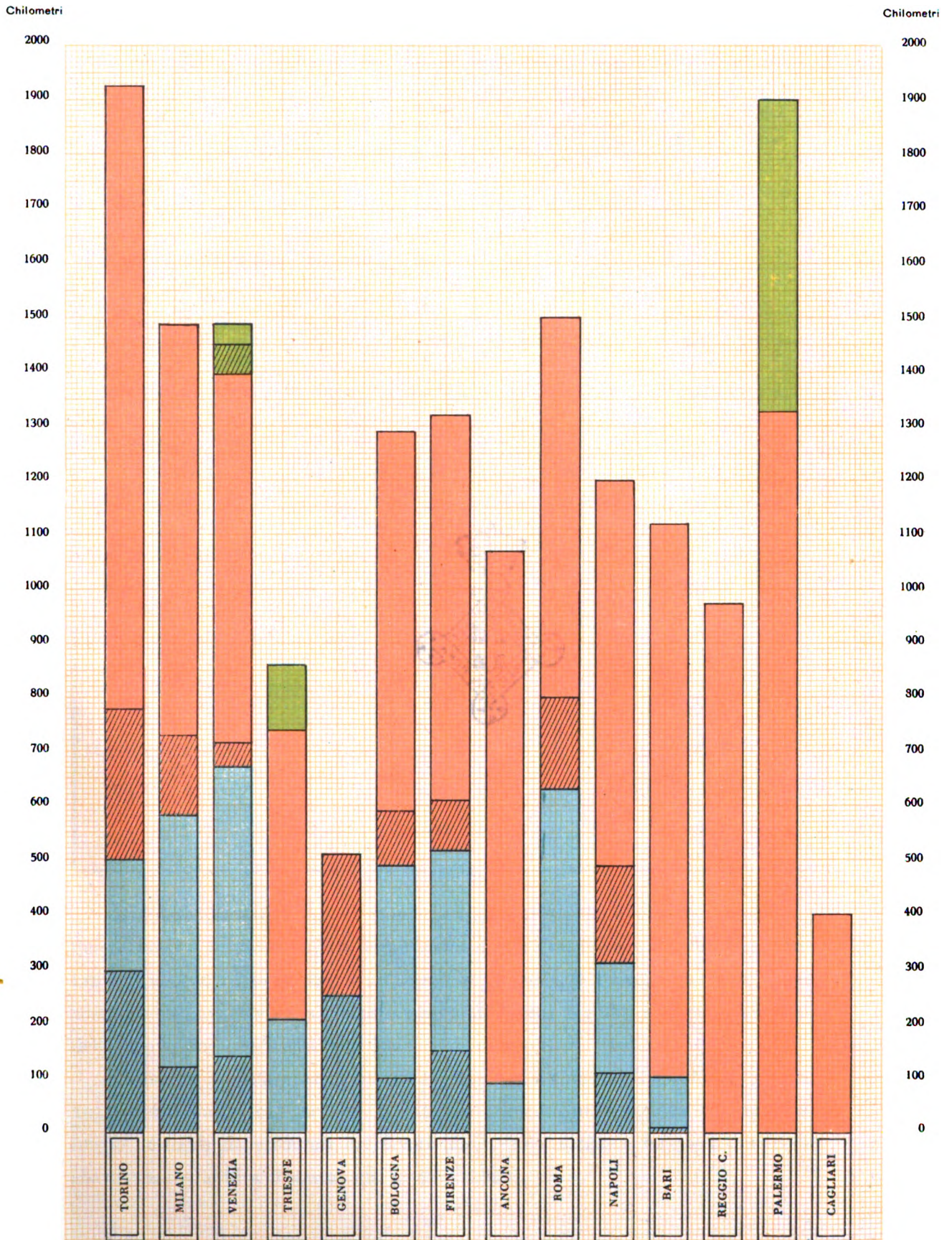
5. Sistemazione del servizio di vigilanza. — Il servizio di vigilanza mediante guardalinea, un tempo esteso a quasi tutta la rete, ad eccezione delle linee della Sardegna e di quelle a scartamento ridotto della Sicilia, era già stato soppresso al 30 giugno 1935 su circa 6.700 chilometri di linee.

Su questi tratti di linee, per la massima parte si ha la manutenzione totalitaria affidata in appalto a Imprese private e la visita alle linee stesse viene effettuata a mezzo di personale d'organico conservato in servizio per la sorveglianza dei lavori delle Imprese; sulle rimanenti, la manutenzione è ancora effettuata con il personale d'organico, e la visita è stata affidata ai due cantonieri abitanti agli estremi di ciascun cantone che la eseguono nell'andata o nel ritorno dal lavoro.

6. Sistemazione dei passaggi a livello. — Durante l'esercizio 1934-35 sono stati richiusi tutti i passaggi a livello aperti e incustoditi, fatta eccezione per le linee a scartamento ridotto, per quelle di allacciamento ai porti marittimi, lacuali e fluviali e per altre poche linee o tratti di linea in condizioni speciali.

(1) Per la specificazione delle linee esercitate dallo Stato, ma di proprietà privata, vedasi allegato 16.

Lunghezza della rete esercitata per Compartimento

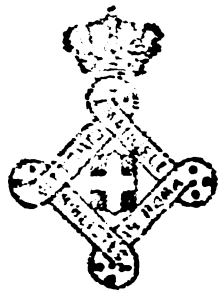


Linee a scartam. normale a doppio binario

Linee a scartam. normale a semplice binario

Linee a scartamento ridotto

Linee elettrificate



Nella seguente tabella è riportata in dettaglio la nuova situazione dei passaggi a livello al 30 giugno 1935.

CATEGORIA DEI PASSAGGI A LIVELLO	Passaggi a livello del- la rete a scartamen- to normale	Passaggi a livello del- la rete a scartamen- to ridotto della Sici- lia	Passaggi a li- vello della re- te a scarta- mento ridotto della Venezia Giulia e Tri- dentina	TOTALE 1935	TOTALE 1934
Preenziati dal personale d'organico dei lavori	210	1	—	211	352
Preenziati dal personale d'organico del movimento	374	1	—	375	387
Preenziati da assuntori dei lavori.	5.228	67	8	5.303	1.848
Preenziati da assuntori del movi- mento	202	—	—	202	151
Aperti e incustoditi	258	530	909	1.697	7.045
Non preenziati ma muniti di spe- ciale sbarramento per limitarne l'uso al traffico mulattiero	295	—	—	295	—
In consegna agli utenti.....	5.371	48	2	5.421	5.264
Muniti di sbarre manovrabili a di- stanza	5.094	38	—	5.132	3.636
Muniti di girandola.....	374	—	—	374	337
TOTALE...	17.406	685	919	19.010	19.020

Di fronte alla situazione del 30 giugno 1934 si trova che il numero complessivo dei passaggi a livello della rete è diminuito di 10. Ciò dipende dal fatto che, durante l'esercizio 1934-35, sono stati soppressi 98 passaggi a livello, parte dei quali sostituiti da cavalcavia e sottovia e sono stati invece aggiunti i passaggi a livello delle nuove linee aggregate alla Rete (vedi punto 1).

I passaggi a livello aperti e incustoditi da 7.045 si ridussero a 1.697 al 30 giugno 1935, e nelle altre categorie vi è stato un aumento in ispecie fra i passaggi a livello custoditi da assuntori dei lavori (da 1.828 a 5.228) e fra quelli muniti di sbarre manovrabili a distanza (da 3.598 a 5.094).

MANUTENZIONE ORDINARIA DELLE LINEE E DEI FABBRICATI

7. **Manutenzione totalitaria.** — Il sistema che si chiama della manutenzione totalitaria mediante appalti, che al 30 giugno 1934 era già applicato a 8.419 chilometri di linee, risultò al 30 giugno 1935 applicato a **9.198** chilometri.

8. **Revisione dell'armamento.** — Nell'esercizio 1934-35 vennero revisionati complessivamente ml. **8.988.464** di binario suddivisi come risulta dalla seguente tabella, nella quale sono indicati anche i costi medi per ogni metro di binario revisionato.

REVISIONE ESEGUITA	Estesa ml.	Costo medio a ml. lire
Dal personale delle squadre.....	4.247.401	6, 90
In manutenzione totalitaria	2.595.812	3, 92
In appalto	1.841.986	4, 20
Con mezzi meccanici.....	303.265	3, 41
TOTALE...	8.988.464	5, 37

Nel precedente esercizio il costo medio per ml. fu di lire 7,01 per la revisione eseguita dal personale delle squadre, di lire 4,19 per quella eseguita in manutenzione totalitaria, di lire 4,59 per quella eseguita in appalto a licitazione e di lire 3,55 per la revisione eseguita con mezzi meccanici.

Quest'ultimo sistema di revisione dell'armamento, già iniziato su diverse linee, continua con buoni risultati.

9. **Massicciata.** — Proseguendo nei lavori relativi al ricarico ed al risanamento della massicciata, si sono aperte nel 1934-35 nuove cave, curando l'approvvigionamento di materiali sempre migliori e più resistenti e si è continuato a dare la preferenza, per le linee importanti, all'uso del pietrisco rispetto alla ghiaia.

Il lavoro di rialzamento del piano del ferro con pietrisco, con aumento della sezione della massicciata sulle linee di primaria importanza, allo scopo di permettere l'adozione di velocità superiori ai 100 chilometri all'ora, già iniziato da alcuni anni, prosegue il suo regolare sviluppo sulle linee Torino-Milano, Milano-Venezia, Venezia-Trieste, Milano-Genova, Milano-Bologna, Torino-Genova, Bologna-Padova, Genova-Roma, Roma-Firenze e Napoli-Reggio Calabria.

Nel seguente prospetto sono indicati, per i diversi Compartimenti, i lavori di rialzamento del binario, risanamento e ricarico della massiciata effettuati nell'esercizio 1934-35 e la quantità del pietrisco o ghiaia impiegata:

COMPARTIMENTI	Rialzamento binari su linee principali ml.	Risanamenti ml.	Ricarichi ml.	QUANTITÀ DI MATERIALI IMPIEGATA COMPLESSIVAMENTE	
				Pietrisco	Ghiaia
				m ³	m ³
Torino	24.016	71.022	39.199	107.365	3.402
Milano	59.268	51.324	29.271	153.370	—
Bologna	13.500	45.410	37.417	47.323	8.746
Venezia	32.319	132.771	269.501	222.661	—
Trieste	35.600	9.949	135.500	93.300	4.000
Genova	29.437	73.971	100.127	111.160	—
Firenze	105.860	40.869	78.990	178.997	400
Roma	44.248	74.265	49.580	200.408	—
Ancona	—	18.968	2.600	19.034	1.300
Napoli	17.141	34.324	6.985	102.204	—
Bari	—	72.431	69.465	54.668	—
Reggio Calabria	16.005	66.055	34.771	86.852	2.089
Palermo	—	37.041	147.195	37.409	—
Cagliari	1.500	10.666	2.670	11.600	—
TOTALI...	378.894	739.066	1.003.271	1.426.351	19.937

Nel precedente esercizio 1933-34 vennero eseguiti risanamenti per ml. 662.950 e ricarichi o rialzamenti dei binari per ml. 1.370.103 complessivamente.

La quantità complessiva di pietrisco e ghiaia, impiegata per tali lavori, era stata di mc. 1.293.807.

10. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni. — Il diserbamento chimico delle linee venne eseguito dal 15 marzo al 27 giugno, a mezzo di macchinari installati su veicoli componenti un treno speciale diserbatore, impiegando **900.000** chilogrammi di clorato di sodio e diserbando km. **10.000** di binario semplice.

Pel diserbamento dei piazzali si impiegarono **500.000** chilogrammi di miscela clorato di sodio-cloruro di calcio.

11. Spese per la manutenzione. — Per la manutenzione ordinaria era stata assegnata, in base alla legge n. 434 del 1° marzo 1934, la somma di lire **198.000.000** alla rete a scartamento normale e lire **3.000.000** alla rete a scartamento ridotto della Sicilia.

La spesa complessiva effettivamente consumata, durante l'esercizio 1934-35 per la rete a scartamento normale e ridotto, ascese a lire **199.221.900** (1,8 milioni in meno rispetto agli assegni del bilancio, ed 1,7 milioni in più rispetto alla somma spesa nell'esercizio precedente).

In confronto alla spesa dell'anno precedente si è avuto un aumento del 16,8% nelle spese per l'armamento, dell'11,3% in quelle della massiciata, dell'1,1% in quelle per la manutenzione degli impianti telegrafonici e segnali, mentre subirono una diminuzione del 0,9% quelle dei fabbricati, del corpo stradale e del ricambio delle traverse e legnami d'armamento ed infine del 0,8% quelle per la manutenzione degli impianti di elettrificazione.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE LINEE

12. Spese. — Le spese consumate per lavori approvati durante l'esercizio 1934-1935 ed in quelli precedenti, ammontano a circa lire **32.744.800** in confronto di lire 31.785.400 consumate nell'esercizio 1933-34.

In tali spese non sono comprese quelle relative alle linee a scartamento ridotto della Sicilia che furono di circa lire **1.086.200** contro lire 1.429.500 erogate nell'esercizio precedente.

Nell'allegato 17 sono indicati i principali danni di forza maggiore verificatisi sulla rete durante l'esercizio 1934-35.

RINNOVAMENTO E RAFFORZAMENTO BINARI

13. **Spese per rinnovamenti, rifacimenti e rafforzamenti dei binari.** — Nell'esercizio 1934-35 per la sistemazione dell'armamento (rinnovamenti e rafforzamenti) dell'intera rete a scartamento normale furono impegnate le seguenti somme :

A) Spese complementari (parte ordinaria del bilancio) ;	
rinnovamenti e rafforzamenti	lire 29.205.950
B) In conto patrimoniale per maggior valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi, le seguenti somme :	
rinnovamenti	» 4.260.900
rafforzamenti	» 41.500
TOTALE...	lire <u>33.508.350</u>

Di queste, lire **24.896.350** in conto « Spese complementari » e lire **195.500** in conto « Patrimoniale » si riferiscono a rinnovamenti e rafforzamenti eseguiti in dipendenza della elettrificazione.

La spesa effettivamente consunta nell'esercizio 1934-35, in base alle approvazioni dell'esercizio medesimo ed in quelli precedenti, fu di lire **58.818.000** in conto spese complementari; di lire **24.438.000** per ricambi saltuari e di circa lire **24.018.000** in conto patrimoniale, per maggiore valore del materiale metallico, d'armamento ed aumento di appoggi, cioè, in totale circa lire **107.274.000** di fronte a lire 106.300.000 consunte 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 1935 i binari per lo sviluppo qui sotto indicato:

Binari da sistemarsi con i mod. pesanti Km.	10.610	di cui già sistemati km.	9.135
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. ed R. A. 36 S. P., all'atto della costruzione della linea	» 5.350	id.	» 3.305
Binari armati con mod. di peso inferiore a 34 kg. da sistemarsi con armamenti da 36 kg. rafforzati	» 1.288	id.	» 592
Binari armati con mod. da 34 a 36 kg. da rafforzarsi in occasione di rinnovamento per raggiunto logorio	» 3.256	id.	» 450
Binari da mantenersi armati con mod. di peso inferiore a 34 kg.	» 72	id.	» 72
Sviluppo totale dei binari computati come semplici binari	Km. <u>20.576</u>	id.	Km. <u>13.554</u>

Nell'esercizio 1934-35 furono autorizzati lavori di rinnovamento per metri lineari 85.055 di binari e per 36 deviatori, e di rafforzamento per ml. 7.164 di binari.

I lavori eseguiti in base alle approvazioni date nell'esercizio stesso e in altri precedenti comprendono il rinnovamento di ml. **537.104** di binari e di **285** deviatori, di cui ml. **195.800** e **172** deviatori in dipendenza della elettrificazione, ed il rafforzamento di ml. **549.568** di binario, di cui ml. **527.500** in dipendenza della elettrificazione.

Nell'esercizio 1933-34 erano stati sistemati complessivamente ml. 945.947 di binari, di cui ml. 269.479 rafforzati, e 240 deviatori.

15. Saldatura delle rotaie. — Furono continuate le saldature delle rotaie col sistema allumino-termico nelle due gallerie della Vivola e di Montorso, binario dispari della linea direttissima Roma-Napoli.

Furono continuati gli esperimenti di saldatura elettrica delle rotaie in opera, senza rallentamento ai treni, sul tratto Maccarese-Palidoro e furono eseguite circa 700 saldature elettriche per formare rotaie da m. 90 e da m. 36 da collocarsi in opera nelle gallerie della linea Battipaglia-Reggio Calabria.

16. Lunghezza delle rotaie. — Si è continuato a collocare in opera su diversi tratti di linee all'aperto, rotaie lunghe m. 36 ottenute direttamente dalle acciaierie ed in galleria rotaie lunghe m. 90 ricavate saldando coi sistemi allumino-termico od elettrico le rotaie da m. 18, e se ne sono ottenuti buoni risultati.

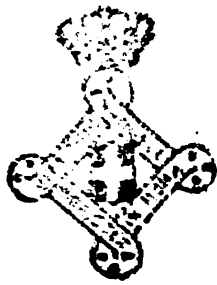
NUOVI IMPIANTI E MIGLIORAMENTI NELLE LINEE, STAZIONI, DEPOSITI ED OFFICINE IN CONTO AUMENTO PATRIMONIALE

17. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti. — La spesa effettivamente consunta, durante l'esercizio 1934-35 per lavori eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio stesso ed in quelli precedenti, fu di lire **189.057.000** circa per lavori in genere e di lire **208.300.000** circa per lavori di elettrificazione, di fronte a lire 185.600.000 e lire 72.200.000 rispettivamente consumate nel precedente esercizio.

PROGRAMMA DI SISTEMAZIONE GENERALE DEGLI ARMAMENTI



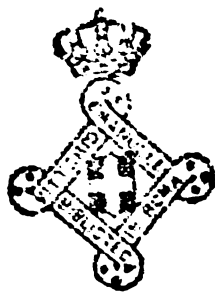
ETAB. L. SALOMONE, ROMA



STATO DI SISTEMAZIONE DEGLI ARMAMENTI PESANTI



STAB. L. SALOMONE ROMA



18. **Espropriazioni ed asservimenti.** — Per nuovi impianti sulle linee in esercizio furono approvati **136** progetti richiedenti la espropriazione di circa metri quadrati **744.197** e l'asservimento di circa mq. **11.319.000** di terreno per un importo complessivo presunto di lire **8.952.960**.

Furono determinate indennità per una superficie espropriata di mq. **981.562** ed asservita di mq. **12.062.792** per un ammontare di lire **6.517.114** e si effettuarono depositi o pagamenti diretti per una somma di lire **6.573.407** riferentisi ad una superficie espropriata di mq. **871.769** e di mq. **9.336.879** di superficie asservita.

Inoltre furono stipulate **118** convenzioni per il passaggio e l'appoggio di linee telegrafiche e telefoniche costruite o spostate in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie, incontrando una spesa complessiva di lire **8.991**.

19. **Raddoppiamenti di binari.** — Come rilevasi dall'allegato 18, durante l'esercizio 1934-35 sono stati ultimati ed aperti all'esercizio km. 10,760 di doppio binario ed erano in corso i lavori per altri km. 14,530.

Le spese consuete per i lavori eseguiti durante l'esercizio ammontano a lire **5.130.000**. Tali spese sono già comprese in quelle indicate al punto 17.

20. **Sistemazione e miglioramenti alle linee ed alle opere d'arte e ponti.** — Nell'esercizio 1934-35 furono eseguiti lavori di sistemazione e miglioramenti alle linee ed agli impianti per un importo di circa lire **35.700.000** di fronte a lire 39.200.000 spese nell'esercizio precedente. In tale somma sono comprese circa lire 3.200.000 erogate per rinnovamento e sistemazione dei ponti metallici, di fronte a pari somma spesa nell'esercizio precedente.

Tali spese sono già comprese in quelle indicate al punto 17.

Le opere d'arte in muratura e in cemento armato di speciale importanza eseguite nel 1934-35 sono indicate nell'allegato 19.

Per quanto riguarda i ponti metallici nell'esercizio 1934-35 venne ultimata la costruzione delle travate di cui all'allegato 20 e trovasi ancora in corso la costruzione delle travate di cui all'allegato 21.

Tra le travate metalliche ultimate nell'esercizio si ricorda quella di sette travate per il viadotto del Gelsomino della linea Roma-Viterbo in sostituzione di sei volti in muratura e di una travata metallica; la ricostruzione della travata sul Fella della linea Udine-Tarvisio, presso Pontedimuro, di m. 70 di luce; la ricostruzione sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria della travata di m. 70 di luce sul vallone Angiemo; la ricostruzione sulla Sibari-Cosenza delle travate sul ponte a tre luci di complessivi m. 50 sul torrente Turbolo.

Tra le travate metalliche ancora in costruzione al 30 giugno 1935 si può ricordare: sulla linea Udine-Tarvisio la travata continua sul Fella presso Chiusaforte a due luci di complessivi m. 150; sulla Battipaglia-Reggio Calabria la costruzione della travata continua sul torrente Petrace a tre luci di complessivi m. 168; sulla Metaponto-Reggio Calabria la costruzione delle travate indipendenti sul torrente Ancinale su quattro luci di m. 60 circa ciascuna, nonchè le travate sui torrenti Stilo e Lipuda pure di m. 60 ciascuna.

21. 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 1934-35, l'aumento di potenzialità degli impianti che è indicato qui appresso:

		Capacità in numero di carri	
Fronti di magazzino e tettoie.....	da	12.339	a 12.501
Fronti di piani caricatori scoperti.....	»	18.782	» 19.125
Binari per carico e scarico diretto....	»	84.400	» 84.967
Binari per deposito veicoli.....	»	205.186	» 207.555
Binari di manovra.....	»	212.260	» 217.025

		Metri quadrati	
Aree coperte per deposito.....	da	777.689	a 777.794
Aree scoperte per deposito.....	»	1.824.050	» 1.847.790

Per i lavori eseguiti durante l'esercizio 1934-35 venne incontrata una spesa di lire **85.702.000**.

Tale somma è compresa in quella indicata al punto 17.

I lavori eseguiti nel 1934-35 e quelli in corso al 30 giugno 1935 sono specificati nell'allegato 22.

Fra i lavori di speciale importanza attualmente in corso si citano quelli seguenti:

Firenze. — Costruzione della nuova stazione di Firenze Santa Maria Novella.

Siena. — Costruzione della nuova stazione.

Viareggio. — Impianto della nuova stazione viaggiatori.

Montecatini. — Impianto della nuova stazione (1° gruppo lavori).

Roma. — Sistemazione della stazione di Roma Termini in dipendenza della elettrificazione.

Venezia. — Sistemazione dei servizi viaggiatori e merci a grande velocità della stazione di Venezia Santa Lucia.

22. Ampliamento e sistemazione dei magazzini, officine, depositi locomotive, locomotori, depositi combustibili, squadre rialzo ed impianti affini. — Le somme stanziare nel 1934-35 per tali lavori ammontarono a lire 18.274.500 escluse le somme stanziare per acquisti di macchinari e di mezzi d'opera.

Le somme spese nello stesso esercizio ammontarono a circa lire **7.945.000** (comprese nella somma indicata al punto 17) oltre lire **491.000** circa per acquisto di macchinari.

I lavori eseguiti risultano dall'allegato 23.

23. Impianti di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento treni e fabbricati, ecc. — Per questi impianti si incontrò nell'esercizio 1934-35 una spesa di lire **5.057.000** (già compresa in quella indicata al punto 17) di fronte alla spesa di lire 3.000.000 dell'esercizio precedente.

Per i lavori di maggiore importanza eseguiti od in corso di esecuzione al 30 giugno 1935, vedere allegato 24.

24. Impianti nuovi e sistemazione di impianti esistenti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, di sicurezza, telegrafonici e vari. — Per questi lavori venne incontrata una spesa complessiva di lire **19.264.000** di cui **16.360.000** per impianti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento e di sicurezza e lire **2.904.000** per impianti telegrafici e telefonici.

Detta spesa trovasi compresa in quella indicata al punto 17.

Apparati centrali, blocco, segnalamento, sicurezza. — Per i lavori di questa categoria venne impegnata durante il 1934-35 la somma di lire 33.178.900 delle quali:

per lavori da eseguirsi in dipendenza della elettrificazione delle linee	lire	28.851.500
per sistemare il segnalamento in dipendenza dell'aumentata velocità dei treni.....	»	279.000
per impianti diversi.....	»	4.048.400
		<hr/>
	lire	<u>33.178.900</u>

Tra i lavori in corso al 30 giugno 1935 sono da ricordare l'impianto degli apparati centrali elettrici nella stazione di Roma Termini (con due cabine per complessive 480 leve), gli analoghi impianti di Firenze Santa Maria Novella (per 280

leve) nonchè gli impianti in 26 stazioni della linea Roma-Firenze (con 27 cabine e 400 leve in complesso), gli impianti nella stazione di Spezia Centrale (con una cabina da 80 leve), l'impianto di due apparati centrali idrodinamici nella stazione di Firenze Campo di Marte (per 100 leve) e l'impianto di 27 cabine in altrettante stazioni della linea Tarvisio-Udine-Trieste (con un complesso di 240 maniglie elettriche).

Sono in corso di studio la sistemazione del segnalamento e l'impianto degli apparati centrali elettrici in 87 stazioni della linea Salerno-Reggio Calabria; l'impianto, sulle linee Cervignano-Trieste-Postumia e S. Pietro del Carso-Fiume, di 30 cabine con apparati a maniglie; gli impianti degli apparati centrali elettrici nelle stazioni di Venezia, Udine, Tarvisio, Gorizia, Brennero, Viareggio e Piacenza e l'impianto di un apparato idrodinamico in stazione di Foggia.

Durante l'esercizio finanziario 1934-35 è stato completato l'impianto del blocco semiautomatico tipo Cardani fra Napoli e Salerno, sulla linea di cintura di Bologna, nonchè tra Poggio Renatico e Castelmaggiore completando così il tratto Bologna-Padova.

È stato inoltre impiantato il blocco a settori sul tratto Brennero-Vipiteno.

È stato anche attivato l'impianto del blocco automatico fra Bologna e Firenze e riattivato quello, pure automatico, fra Mestre e Portogruaro.

Complessivamente durante l'esercizio 1934-35 sono stati attivati impianti di blocco automatico su linee per uno sviluppo totale di km. **108** con **26** posti di blocco e impianti di blocco semiautomatico sistema Cardani su linee per uno sviluppo totale di km. **71** con **20** posti, oltre a km. **22** e posti **8** dell'impianto del blocco a settori sul tratto Brennero-Vipiteno.

Sono state inoltre apportate migliorie agli impianti di segnalamento in 212 stazioni e sono state attivate 28 nuove cabine di apparati centrali.

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza degli impianti al 30 giugno 1934 e 1935.

INDICAZIONE	Al 1- 7-1934	Al 30- 6-1935
Leve elettriche..... N.	5.679	5.880
Cabine relative..... »	116	127
Leve idrodinamiche..... N.	13.469	14.043
Cabine relative..... »	428	442
Leve Saxby..... N.	1.890	1.890
Cabine relative..... »	192	192
Leve a filo..... N.	2.278	2.278
Cabine relative..... »	280	280
Leve a doppio filo (ex A. V.)..... N.	1.424	1.424
Cabine relative..... »	105	105
Blocco automatico {		
Posti di blocco..... N.	75	101
Sviluppo..... Km.	303	411
Blocco Cardani... {		
Posti di blocco..... N.	656	676
Sviluppo..... Km.	2.441	2.512
Blocco a settori .. {		
Posti di blocco..... N.	23	31
Sviluppo..... Km.	67	89

Durante l'anno in corso è stato dato grande impulso alla realizzazione del programma di unificazione tecnica degli apparati centrali, e sono state studiate molte migliorie ai tipi degli apparecchi per aumentarne il grado di sicurezza.

Impianti telegrafonici. — Nell'esercizio 1934-35 vennero eseguiti, tra i più importanti, i seguenti impianti :

1. L'impianto dei telescrittori tipo Morkrum di Bari, Ancona e Rimini.
2. La posa e la pupinizzazione del cavo telegrafonico parte a 39, parte a 28 coppie di conduttori sulla linea Roma-Firenze.
3. La posa della rete telefonica interna per le nuove centrali telefoniche automatiche di Roma Termini, Direzione Generale e Firenze Santa Maria Novella.
4. L'impianto dell'esercizio con Dirigente Unico e dell'esercizio con Dirigente Centrale alle linee specificate a pag. 11 del Capo I.

Dal prospetto qui appresso riportato, risulta la consistenza degli impianti telegrafonici al 30 giugno 1935 e le variazioni rispetto alla consistenza degli impianti stessi al 30 giugno 1934.

INDICAZIONE	Al 1-7-1934	Al 30-6-1935
Fili telegrafici..... Km.	47.231	49.576
Fili telefonici..... »	29.586	32.117
Fili per blocco e segnalamento..... »	23.363	24.703
Cavi multipli..... »	5.826	7.476
Sviluppo condutture cavi multipli..... »	66.148	86.735
Gruppi telegrafici..... N.	6.050	6.364
Gruppi telefonici..... »	18.305	18.855
Gruppi simultanei (telefonofori)..... »	227	201

Orologi. — Dal seguente prospetto risulta la situazione degli orologi al 30 giugno 1934 e 1935.

T I P O	Quantità al 1-7-1934	Quantità al 30-6-1935	Spesa per canone di manutenz. ordinaria	Spesa per riparazioni straordinarie
Da torre.....	113	115		
Regolatori.....	66	68		
A più mostre.....	624	641		
Secondari elettrici da torre.....	29	30		
Secondari elettrici a più mostre.....	88	85	147.898	43.950
Secondari elettrici ad una mostra.....	389	409		
Da tasca.....	6.847	6.781	L. 191.848	
Di controllo per la presenza del personale..	188	193		
Di controllo per la guardia notturna.....	410	499		
A bilanciere per cabine di blocco.....	284	300		
Di altre specie.....	9.411	9.210		

Stadere e bilancie. — Dal seguente prospetto risulta la situazione delle stadere e bilancie al 30 giugno 1934 e 1935.

T I P O	Quantità al 1-7 1934	Quantità al 30-6-1935	Spesa per canone di manutenz. ordinaria	Spesa per riparazioni straordinarie
Stadere a ponte bilico.....	2.106	2.211		
Stadere portatili.....	5.983	5.989	534.246	185.268
Bilancie a sospensione inferiore.....	3.577	3.610		
Bilancie a sospensione semplice e p. monete	1.664	1.687	L. 719.514	

Impianti meccanismi speciali elettrici. — Durante l'esercizio 1934-35 sono stati eseguiti diversi impianti, per un importo di lire **46.000** circa.

25. Case cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni. — Le spese per nuove costruzioni e miglioramento di fabbricati alloggi del personale sono comprese fra quelle di cui al punto 17.

Durante l'esercizio sono state ultimate 6 nuove case cantoniere doppie e 10 semplici, ampliate 12 case cantoniere già esistenti e migliorate con impianti di latrine, cisterne e forni da pane altre 37 case cantoniere.

Al 30 giugno 1935 era in corso la costruzione di 7 nuove case cantoniere e l'ampliamento di altre 2.

Sono stati inoltre sistemati i dormitori per il personale viaggiante e di macchina ad Aosta, Brindisi Superiore, Chiavenna, Chiusi, Bagni di Chianciano, Carrara, Caltanissetta, Pescara, Porto Ceresio, Roma San Lorenzo, San Benedetto del Tronto, Udine e Verona P. N., mentre al 30 giugno 1935 erano in corso i lavori di miglierie pei dormitori di Asciano, Ostiglia e Pescara ed in corso di studio i dormitori delle stazioni di Brennero e Metaponto.

26. Costruzione di case economiche per ferrovieri. — Le case economiche per i ferrovieri ultimate ed occupate al 30 giugno 1935 comprendevano complessivamente **587** fabbricati in **128** città, mentre erano in corso di costruzione nuove case a Battipaglia, Civitavecchia, Crotone, Eboli, Foggia, Messina, Prestrane Mattegna e Taranto.

Le spese consunte nel 1934-35 ammontano a lire **9.717.866,12** le quali unitamente a quelle pagate negli anni precedenti formano un totale di lire **334.217.584,28**.

IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE

27. Illuminazione degli uffici e delle stazioni. — Nel 1934-35 furono stipulati 66 nuovi contratti (in gran parte rinnovazioni) per forniture di energia elettrica ad uso di luce e di forza motrice per una spesa annua di lire **5.500.000** e per un impegno complessivo di spesa di lire **35.000.000**.

Per l'illuminazione elettrica delle stazioni e degli uffici (energia e tasse, materiali di manutenzione e mano d'opera), si sostenne nel 1934-35 una spesa totale di lire **24.710.000**, esclusi i ricuperi, contro lire 22.790.000 dell'esercizio precedente. L'aumento di lire 1.920.000 deriva in parte dai nuovi impianti ed ampliamenti eseguiti ed in parte da aumento dei prezzi dell'energia.

Infatti la spesa media per ogni Watt di potenza delle lampade installate è risultata per l'esercizio 1934-35 di lire 2,47 di fronte a lire 2,40, dell'esercizio precedente.

Per nuovi impianti di illuminazione e forza motrice, in 120 località, si approvarono in conto patrimoniale lire **1.100.000**.

Le stazioni ed uffici illuminati elettricamente al 30 giugno 1935 erano **2.261** con **233.000** lampade ad incandescenza ad una potenza complessiva di **9.991.000** Watt, di fronte a 2.238 stazioni ed uffici con 229.080 lampade ed una potenza di 9.548.000 Watt dell'esercizio precedente.

La consistenza al 30 giugno 1935 degli impianti di illuminazione delle stazioni ed uffici, era la seguente:

Stazioni ed uffici illuminati elettricamente	2.261
Lampade ad incandescenza.	233.000
Potenza complessiva Watt	9.991.000
Stazioni illuminate a gas comune	1
Lumi a gas comune	6
Stazioni illuminate ad acetilene.....	3
Lumi ad acetilene	40
Stazioni illuminate a petrolio	675
Lumi a petrolio	5.290

28. Illuminazione treni. — Al 30 giugno 1935 i veicoli illuminati a luce elettrica con batterie trasportabili erano complessivamente 13.643 più 141 appartenenti alla Compagnia Internazionale delle carrozze con letti ed al Ministero di Grazia e Giustizia: in totale **13.784** veicoli.

Rispetto alla situazione al 30 giugno 1934 si è avuto un aumento di **306** veicoli illuminati a luce elettrica, con batterie trasportabili.

La consistenza delle batterie accumulatori, al 30 giugno 1935, era di **45.584** di cui: **44.044** per illuminazione elettrica dei treni e **1.540** per i servizi accessori delle locomotive elettriche a corrente continua a 3000 Volt.

Rispetto alla consistenza al 30 giugno 1934 si ha un aumento di 1.213 batterie per illuminazione treni e di 994 batterie per servizi accessori.

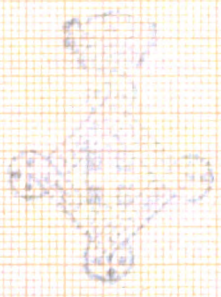
Le officine di carica accumulatori erano 51 al 30 giugno 1935 e 110 i posti di rifornimento.

L'energia elettrica utilizzata per queste officine nel 1934-35 fu di kWh **6.635.760** con un aumento di kWh 96.080 rispetto all'esercizio precedente; vennero complessivamente rifornite di energia **4.403.000** batterie di accumulatori, con un aumento di 2.000 rispetto all'esercizio precedente.

Sviluppo delle linee elettrificate e variazioni del parco locomotori durante gli esercizi 1901-02 al 1934-35

5400
5300
5200
5100

Esercizio	Sviluppo binari elettrificati Km.	Lunghezza linee elettrificate Km.	Dotazione locomotori N.
1901-02	147	72,5	2
1902-03	271	178,0	2
1903-04	271	178,0	4
1904-05	271	178,0	6
1905-06	271	178,0	8
1906-07	271	178,0	8
1907-08	271	178,0	8
1908-09	337	237,0	10
1909-10	353	252,0	25
1910-11	382	263,7	50
1911-12	402	272,4	50
1912-13	477	313,1	56
1913-14	582	361,6	101
1914-15	782	422,8	141
1915-16	812	453,1	156
1916-17	857	530,2	153
1917-18	882	530,2	188
1918-19	902	530,2	200
1919-20	1.000	537,7	213
1920-21	1.127	604,7	236
1921-22	1.506	765,1	260
1922-23	1.532	778,1	311
1923-24	1.745	856,5	458
1924-25	1.868	930,2	572
1925-26	2.012	989,1	584
1926-27	2.380	1.135,9	593
1927-28	2.798	1.358,7	605
1928-29	3.288	1.625,2	657
1929-30	3.320	1.625,2	751
1930-31	3.617	1.808,0	800
1931-32	3.980	2.026,5	873
1932-33	4.094	2.091,2	897
1933-34	4.420	2.182,2	899
1934-35	5.304	2.472,4	1.008



1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0

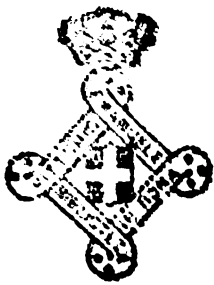
N. B. - Nella presente tavola sono compresi i dati riflettenti i tronchi Trento-Malè e Brunico-Campo Tures, esercitati dallo Stato per conto di terzi.

Sviluppo dei binari elettrificati

Lunghezza delle linee elettrificate

Dotazione locomotori

1901-02 1902-03 1903-04 1904-05 1905-06 1906-07 1907-08 1908-09 1909-10 1910-11 1911-12 1912-13 1913-14 1914-15 1915-16 1916-17 1917-18 1918-19 1919-20 1920-21 1921-22 1922-23 1923-24 1924-25 1925-26 1926-27 1927-28 1928-29 1929-30 1930-31 1931-32 1932-33 1933-34 1934-35



Ai servizi di carica, manutenzione e manipolazione degli accumulatori si è provveduto mediante appalto a Ditte private.

La percorrenza dei veicoli illuminati a luce elettrica è stata nell'esercizio 1934-35 di 2.422.459.000 assi-km. di cui 1.686.845.000 percorsi nella zona al nord della linea Roma-Ancona (esclusa) e 735.614.000 percorsi nella zona al sud di detta linea (compresa, e compresa la Sardegna), con un aumento di assi-km. 46.660.000 nella zona nord e di assi-km. 23.385.000 nella zona sud.

Le spese di esercizio per la illuminazione in parola (escluse le spese generali, le spese dei trasporti in servizio, la corresponsione dei canoni per le batterie dei servizi accessori delle locomotive elettriche a corrente continua a 3000 Volt, nonchè le quote di ammortamento degli impianti delle Officine, della dotazione delle batterie, e degli impianti di illuminazione dei veicoli) ammontarono in cifra tonda a lire **16.000.000**, con un aumento di 100.000 lire rispetto all'esercizio precedente.

29. Illuminazione elettrica delle locomotive. — Al 30 giugno 1935 le locomotive a vapore ed elettriche illuminate a luce elettrica erano **2.132** contro 1.240 al 30 giugno 1934 ed impegnavano una dotazione di circa **4.200** batterie accumulatori, contro 2.400 batterie circa impegnate nell'esercizio precedente. Non sono comprese le locomotive elettriche a corrente continua a 3000 volt, per l'illuminazione delle quali vengono utilizzate le stesse batterie accumulatori che servono per i servizi accessori.

30. Illuminazione elettrica dei segnali. — Si è estesa l'illuminazione elettrica dei segnali ad altre **38** stazioni, e perciò al 30 giugno 1935 si avevano **658** stazioni con i segnali illuminati elettricamente.

IMPIANTI DI ELETTRIFICAZIONE

31. Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1934-35. — *Tronchi ferroviari di linee elettrificate.* — Il 28 ottobre 1934 è stato attivato l'esercizio a trazione elettrica:

- a) Col sistema a corrente trifase a 3,7 kV. a 16,7 periodi sulle linee:
- Trento-Bolzano di km. **55,3** a doppio binario;
 - Bolzano-Merano di km. **31,3** a semplice binario;
 - Trofarello-Ceva di km. **88,5** a doppio binario;
 - Fossano-Cuneo di km. **23,9** a semplice binario.

b) Col sistema a corrente continua 3000 Volt sulla linea:

Napoli-Salerno di km. **53,1** a doppio binario e sui tronchi:

Torre Annunziata-Gragnano di km. **10,4** di cui km. **5,7** a doppio binario e km. **4,7** a semplice binario;

Bivio Codola-Codola di km. **3,6** a semplice binario.

Il 21 aprile 1935 è stato attivato l'esercizio a trazione elettrica del tronco San Dalmazzo-Piena, in territorio francese, della Cuneo-Ventimiglia, della lunghezza di km. **24,2** a semplice binario, con il sistema a corrente trifase a 3,7 kV. a 16,7 periodi già in uso sulle contigue reti elettrificate ligure e piemontese.

Il 13 maggio 1935 è stata ultimata la trasformazione dell'impianto di elettrificazione del tronco Borgo Panigale-Pistoia dal sistema a corrente trifase a 3,7 kV. a 16,7 periodi in quello a corrente continua 3000 Volt.

Nella stessa giornata il nuovo impianto è stato regolarmente attivato.

La detta trasformazione, che è limitata per ora alle sole condutture di contatto e di alimentazione, è stata attuata per la massima parte senza interrompere l'esercizio a trazione elettrica della linea.

Il 15 maggio 1935 è stato riattivato, pure col sistema a corrente continua 3000 Volt a filo aereo, l'esercizio elettrico del tronco Pistoia-Prato che era stato sospeso sin dal maggio 1933 insieme a quello dei tronchi Prato-Firenze e Bologna-Borgo Panigale per provvedere alla trasformazione dei rispettivi impianti di trazione elettrica in dipendenza della elettrificazione della direttissima Bologna-Prato.

In tal modo anche la linea Porrettana risulta attualmente elettrificata tutta col sistema a corrente continua 3000 Volt.

Linee per trasporto e distribuzione di energia delle ferrovie dello Stato. — Con l'attivazione dell'esercizio elettrico sulla linea Trento-Bolzano-Merano sono entrati in servizio i tronchi di condutture primarie a doppia terna 60 kV. Trento-Mezocorona; Bolzano-Lana Postal e la diramazione per l'alimentazione della sottostazione di Salerno; è stata inoltre raddoppiata la esistente conduttura primaria a semplice terna Mezocorona-Bolzano. Tali tronchi di conduttura primaria hanno uno sviluppo complessivo di km. 104,4 di terna.

Con l'attivazione della trazione elettrica sulle linee Trofarello-Cuneo e Fossano-Ceva sono entrati in servizio i tronchi di condutture primarie a semplice terna Sangone-Narzole-Cuneo e Fossano-Ceva della lunghezza complessiva di km. **129,5**.

Sottostazioni di trasformazione per impianti trifasi. — Per l'esercizio della Trento-Bolzano e Bolzano-Merano sono entrate in servizio le sottostazioni di Salerno e di Lana Postal. A Trento l'alimentazione della linea di contatto è assicurata

provvisoriamente da due sottostazioni ambulanti fino a quando, con l'estensione dell'esercizio elettrico al sud di Trento, verrà costruita la sottostazione fissa.

Per l'esercizio della Trofarello-Cuneo e Fossano-Ceva sono entrate in servizio le nuove sottostazioni di Carmagnola e di Fossano e sono state ampliate quelle esistenti di Cuneo e di Ceva. È entrata inoltre in servizio (per ora soltanto come posto di sezionamento delle sopradette linee primarie) anche la sottostazione di Narzole.

Tale sottostazione già completamente ultimata in ogni sua parte, dovrà servire in definitiva per la linea Carmagnola-Bra-Ceva in avanzato corso di elettrificazione.

Nonostante l'attivazione delle nuove linee, la potenza complessiva installata nelle sottostazioni fisse degli impianti trifasi 3,7 kV. 16,7 periodi ha potuto subire una diminuzione di kVA. 27.140, in conseguenza della trasformazione in corrente continua della linea Porrettana.

Sottostazioni per impianti a corrente continua. — Per l'esercizio della Napoli-Salerno, Torre Annunziata-Gragnano e Bivio Codola-Codola, è entrata in servizio la sottostazione di Cava dei Tirreni.

L'alimentazione della linea Porrettana dopo la trasformazione in corrente continua 3000 Volt, oltre che dalle sottostazioni fisse di S. Viola e di Vaioni costruite per l'alimentazione della direttissima Bologna-Prato-Firenze, è assicurata a Porretta Terme da due sottostazioni ambulanti installate provvisoriamente fino a quando non sarà ultimata l'attrezzatura, per il nuovo sistema di corrente, delle due sottostazioni di Sasso e Porretta.

In caso di necessità si può utilizzare anche la sottostazione di Grizzana della direttissima Bologna-Prato-Firenze allacciata alla sottostazione di Vergato a mezzo di un alimentatore aereo lungo 8 chilometri che è stato costruito per una eventuale reciproca riserva nell'alimentazione delle due linee.

Sulla Porrettana sono state pertanto soppresse le sottostazioni di trasformazione trifase a 16,7 periodi di Bologna, Sasso, Vergato, Porretta, Pracchia e Vaioni. Le sottostazioni di Sasso e Porretta saranno modificate a corrente continua e verranno conservate soltanto nel reparto alta tensione, la sottostazione di Vergato come cabina di smistamento delle primarie e la sottostazione di Pracchia per una eventuale alimentazione di sottostazioni ambulanti.

Con l'attivazione delle nuove linee la potenza complessiva installata nelle sottostazioni fisse degli impianti a corrente continua 3000 Volt è aumentata di kW. 14.000 non compresa la potenza che verrà installata nelle sottostazioni di Porretta e di Sasso in corso di trasformazione come sopra detto.

Sulle linee elettrificate col sistema a corrente continua 750 Volt terza rotaia la potenza complessiva installata nelle sottostazioni fisse è aumentata di 7.500 kW. in conseguenza dell'entrata in servizio in 5 sottostazioni delle linee Varesine di cinque nuovi gruppi raddrizzatori da 1.500 kW. ciascuno.

Linee di contatto. — Lo sviluppo delle condutture di contatto per semplice binario (comprese le stazioni e i raccordi) messe in servizio con le nuove attivazioni elettriche, è il seguente:

Trento-Bolzano e Bolzano-Merano	km.	289
Trofarello-Cuneo e Fossano-Ceva	»	270
Napoli-Salerno, Torre Annunziata-Gragnano e bivio Codola-Codola	»	285,3
S. Dalmazzo di Tenda-Piena	»	34,3

In seguito alla trasformazione a corrente continua della Borgo Panigale-Pistoia, lo sviluppo delle condutture di contatto delle linee elettrificate col sistema trifase 3,7 kV. 16,7 periodi si è ridotto di km. 185,7.

Impianti idroelettrici del Reno e Limentre. — La Centrale di Suviana ha iniziato il suo funzionamento il 28 ottobre 1934. In ottemperanza alle disposizioni del Ministero dei lavori pubblici la diga ha però potuto raggiungere il carico massimo soltanto nel marzo 1935. L'impianto ha corrisposto pienamente alle previsioni, svolgendo con soddisfazione il servizio d'integrazione di energia e di potenza delle altre fonti di alimentazione della rete elettrificata ligure-piemontese-toscana-emiliana.

32. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1935. — 1) *Impianti di proprietà dell'Amministrazione e dalla medesima esercitati.* — *Tronchi in esercizio a trazione elettrica:*

A) Linee elettrificate col sistema trifase 3700 Volt 16,7 periodi:

Lunghezza delle linee esercitate.....	km.	1.592,4
Sviluppo dei binari (compresi quelli delle stazioni) ..	»	3.464,3
Condutture di alimentazione (di cui km. 694,4 di linea aerea con coppia o terna di fili e km. 188,5 di cavo unipolare)	»	882,9
Condutture primarie per il trasporto dell'energia (di cui km. 2.566,7 di linea aerea e km. 121,2 di cavo trifase o monofase)	»	2.687,9
Condutture telefoniche (coppia di fili).....	»	9.186,8

Sottostazioni di trasformazione statiche	N.	64
Potenza installata nelle sottostazioni statiche	kVA.	311,210
Sottostazioni di trasformazione ambulanti	N.	15
Potenza complessiva delle sottostazioni ambulanti ...	kVA.	31.930
B) Linee elettrificate col sistema trifase 10.000 Volt 45 periodi:		
Lunghezza delle linee esercitate.....	km.	168,2
Sviluppo dei binari (compresi quelli delle stazioni) ...	»	238
Condutture di alimentazione aeree	»	39,5
Condutture primarie per il trasporto dell'energia in terne aeree	»	283,3
Condutture telefoniche (coppia di fili).....	»	530
Sottostazioni di trasformazione statiche	N.	5
Potenza installata nelle sottostazioni statiche	kVA.	28.400
Sottostazioni di trasformazione ambulanti	N.	2
Potenza complessiva delle sottostazioni ambulanti ...	kVA.	4.500
C) Linee elettrificate col sistema a corrente continua 3000 Volt.:		
Lunghezza delle linee esercitate.....	km.	527,80
Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni)	»	1.189,9
Condutture di alimentazione aeree	»	409,1
Condutture primarie per il trasporto dell'energia in terne aeree	»	659,9
Condutture telefoniche (coppia di fili).....	»	3.590,7
Sottostazioni di trasformazione statiche	N.	15
Potenza installata nelle sottostazioni statiche	kW.	68.900
Sottostazioni di trasformazione ambulanti	N.	2
Potenza complessiva delle sottostazioni ambulanti ...	kW.	4.000
D) Linee elettrificate col sistema a corrente continua 750 Volt, a terza rotaia:		
Lunghezza delle linee esercitate.....	km.	109,4
Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni)	»	278,5
Condutture di alimentazione in cavo	»	1,5
Condutture primarie per il trasporto dell'energia (di cui km. 169,4 di terne aerea e km. 3,1 di cavo trifase o monofase)	»	172,5

Condutture telefoniche (coppia di fili).....	km.	550,1
Sottostazioni di trasformazione statiche	N.	13
Potenza installata nelle sottostazioni statiche	kW.	35.860

In complessivo quindi, per gli impianti di proprietà dell'Amministrazione e da essa esercitati si aveva al 30 giugno 1935:

Lunghezza delle linee esercitate (1)	km.	2.397,9
Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni)	»	5.170,7
Condutture di alimentazione (di cui km. 1.143 di linea aerea con coppia o terna di fili e km. 190 di cavo unipolare)	»	1.333
Condutture primarie per il trasporto dell'energia (di cui km. 3.679,3 di terna aerea e km. 124,3 di cavo trifase o di terna di cavo monofase).....	»	3.803,6
Condutture telefoniche (coppia di fili).....	»	13.857,7
Sottostazioni fisse per corrente trifase	N.	69
Potenza installata nelle suddette sottostazioni	kVA.	339.610
Sottostazioni fisse per corrente continua	N.	28
Potenza installata nelle suddette sottostazioni	kW.	104.760
Sottostazioni ambulanti per corrente trifase	N.	17
Potenza complessiva	kVA.	36.430
Sottostazioni ambulanti 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 dei 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) (1)	km.	74,8
---	-----	-------------

(1) La lunghezza complessiva delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato con trazione elettrica era al 30 giugno 1935 di km. 2.471,9.

Sviluppo dei binari (compresi quelli delle stazioni) ...	km.	82,5
Condutture di alimentazione	»	20,95
Condutture primarie per il trasporto dell'energia	»	44,78
Condutture telefoniche (coppia di fili).....	»	65,7
Sottostazioni di conversione rotanti a corrente continua	N.	4
Potenza complessiva installata nelle suddette sotto- stazioni	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 della Amministrazione, km. **1.136** di terna aerea;

b) che resteranno di proprietà delle Società, km. **730** dei quali km. 720 di terne aeree e km. 10 di cavo trifase.

Di tali primarie 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 di 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. 36.600.

Nelle sottostazioni di Sampierdarena (ex Maira), Lavagnola, Sella, Saliceto e Ceva (ex Negri) le Ferrovie hanno inoltre installato trasformatori di loro proprietà per una potenza complessiva di 21.800 kVA.;

b) che resterà invece di proprietà delle Società:

1 (Voltri) con una potenza complessiva di macchinario installato di kVA. 3000.

Centrali elettriche:

Nei tre quadri qui appresso riportati, sono indicate le varie centrali elettriche che forniscono l'energia alle linee elettrificate (esclusa la Domodossola-Iselle), e le relative potenze in kVA e kW 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 (C. I. E. L. I.).....	18.900	25.200	12.600	16.800
Prazzo (C. I. E. L. I.).....	8.400	11.200	8.400	11.200
S. Dalmazzo (C. I. E. L. I.).....	14.000	18.700	14.000	18.700
Bardonecchia (F. S.).....	16.000	20.000	12.300	16.000
Predare-Ligonchio (Cisalpina).....	17.850	25.500	11.900	17.000
Pavana (F. S.).....	9.000	16.000		
Morbegno (F. S.).....	9.000	12.000	6.500	9.000
Robbiate (Edison).....	10.000	11.700	5.000	5.850
Prati (Cisalpina).....	13.800	18.400		
Mezocorona (Cisalpina).....	7.100	9.200	13.800	18.400
Cardano (S. I. D. I.).....	20.700	27.600	13.800	18.400
Teglia (A. F. L.).....	15.000	22.500	10.000	15.000
Suviana (F. S.).....	45.000	60.000	15.000	20.000
Bologna (F. S.) Sottostazione di conversione da 42 a 16,7(1).....	18.000	24.000	12.000	16.000
Arquata (Edison) Sottostazione di conversione da 50 a 16,7.....	18.000	25.800	12.000	17.200
TOTALE...	240.750	327.800	147.300	199.550
<i>B) Centrali termiche</i>				
Chiappella (F. S.).....	10.000	12.500	La Chiappella e Savona sono esclusivamente di riserva; la centrale di Livorno funziona normalmente nel periodo invernale.	
Savona (C. I. E. L. I.).....	14.250	19.000		
Livorno (S. E. L. T.).....	13.100	18.100		
Larderello (Boracifera).....	3.330	4.450		
TOTALE...	40.680	54.050	—	—
TOTALE GENERALE...	281.430	381.850	147.300	199.550

NB. — In questo specchio sono pure comprese le centrali alimentanti la direttissima Bologna-Firenze e la Porrettana.
 (1) L'alimentazione normale è a 42 periodi. Saltuariamente l'energia viene convertita da 42 a 16,7 periodi.

**CENTRALI ELETTRICHE ALIMENTANTI LA RETE FERROVIARIA ELETTRIFICATA
CON SISTEMA DIVERSO DAL TRIFASE 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 (Dinamo)	8.160	10.000	5.440	6.800
Napoli (S. M. E.)	1.000	1.250	1.000	1.250
Sagittario (F. S.)	28.200	37.500	20.000	25.000
Champagne (S. A. N. A.)	2.500	3.000	2.500	3.000
Trento (Trentina)	1.500	1.800	1.500	1.800
Brunico (A. E. M.)	300	350	300	350
TOTALE...	41.660	53.900	30.740	38.200

NB. — Le centrali di energia alimentanti la direttissima Bologna-Firenze e Porrettana sono comprese nello specchio riguardante la rete ferroviaria a 16,7 periodi.

POTENZA COMPLESSIVA DELLE DIVERSE CENTRALI

	POTENZA DEL MACCHINARIO			
	Installato per le F. S.		Funzionante per le F. S.	
	kW	kVA	kW	kVA
Energia idraulica	282.410	381.700	178.040	237.750
Energia termica	40.680	54.050	—	—
TOTALE...	323.090	435.750	178.040	237.750

33. **Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1935.** — Al 30 giugno 1935 erano in corso i seguenti lavori di elettrificazione, da attivarsi il 28 ottobre 1935.

- 1) *Linea Carmagnola-Bra-Ceva* (km. 70,2).
- 2) *Roma-Firenze* (km. 310,1).
- 3) *Linea Roma-Aversa, diramazione Campoleone-Nettuno e raccordo S. Marcellino-Gricignano* (km. 226,8).
- 4) *Udine-Tarvisio* (km. 93,6).
- 5) *Trasformazione in corrente continua 3000 Volt del tronco trifase Roma Prenestina-Mandela* (km. 51).
- 6) *Trasformazione in corrente continua 3000 Volt del tronco di linea cc. 3^a rotaia 750 Volt Napoli-Villa Literno* (km. 33).

Al 30 giugno del 1935 erano pure in corso i seguenti lavori di elettrificazione che si attiveranno nel 1936: Trieste C.-Cervignano, Bivio San Polo-Gorizia-Udine, Bivio Galleria-Opicina, Bivio Aurisina-Bivio Viadotto (km. 112,2), Opicina-Postumia, San Pietro del Carso-Fiume (km. 108,4).

Al 30 giugno 1935 era stato inoltre eseguito il progetto definitivo per l'elettrificazione della linea Salerno-Reggio Calabria (km. 419,4); erano stati appaltati i lavori per le condutture primarie, preparati i capitolati per l'appalto dei rimanenti lavori ed era in corso l'ordinazione dei macchinari per le sottostazioni.

Pei lavori approvati nei precedenti esercizi si aveva al 30 giugno 1935 la seguente situazione:

a) *Sistemazione della centrale della Chiappella.* — Eseguite le fondazioni per la posa dei due convertitori di frequenza da 42/50 a 16,7 periodi; iniziata la trasformazione delle attrezzature della vecchia centrale termoelettrica in sottostazione di conversione.

b) *Sottocentrale di Collegno.* — Quasi ultimata la costruzione del fabbricato; in corso la consegna del macchinario e relativa apparecchiatura elettrica.

c) *Ripartitore del carico.* — Eseguito l'impianto degli apparecchi nelle varie località di produzione e di consegna dell'energia. Ultimata la sistemazione dei locali e la posa in opera dell'apparecchiatura ricevente alla centrale della Chiappella. In corso le prove e la messa a punto dell'impianto.

d) *Conduttura primaria ad una terna 120 kV. da Trento a Bologna.* — Eseguite in gran parte le fondazioni dei sostegni della linea ed in avanzato corso il montaggio dei sostegni stessi.

e) *Conduttura primaria ad una terna 120 kV. da Larderello a Ponticino.* — Tale primaria, da attivarsi il 28 ottobre 1935, è stata costruita per portare direttamente sulla linea Roma-Firenze l'energia fornita dalla Centrale di Larderello.

OFFICINE E CANTIERI DEL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

34. **Officina del materiale fisso di Pontassieve.** — L'importo dei lavori eseguiti dall'Officina nel 1934-35 fu di lire 3.949.501 (con una diminuzione di lire 453.568 rispetto all'esercizio precedente dipendente in gran parte dal minore costo dei materiali prelevati).

Le spese generali di officina risultarono dell'85 % della mano d'opera, come nello scorso esercizio.

35. Cantiere iniezione legnami di Livorno e treno cantiere mobile. — Durante l'esercizio 1934-35 il cantiere iniezione legnami di Livorno ha provveduto alla iniezione di **535.544** traverse e di mc. **4.077** di legnami speciali, con una produzione di **142.414** traverse e di mc. **1.317** in più di quelli dello scorso esercizio.

Il treno cantiere mobile ha iniettato **325.822** traverse e mc. **9.765** di legnami a Reggio Calabria, e cioè in prossimità dei centri di produzione e di consegna delle traverse da parte dei fornitori.

Il prezzo di addebito delle operazioni di iniezione e di manipolazione delle traverse, tanto per il cantiere fisso, quanto per quello mobile, è stato di lire **1,30** per traversa, come per lo scorso esercizio.

L'officina per la riparazione del materiale metallico d'armamento, annessa al cantiere iniezione legnami, ha ricostruito con materiali dichiarati fuori uso **258** deviatori completi e **940** tonn. di altro materiale (rotaie, cuori, piastre, chavarde, ecc.). Ha costruito inoltre **1.000** sbarre di ferro girevoli per la chiusura di passaggi a livello.

NOTIZIE VARIE

36. Appalti e contratti. — Per la esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria, è stato provveduto in gran parte mediante trattative svolte annualmente, stipulando poi convenzioni di cottimo, lettere commerciali o commettendo i lavori a mezzo ordinativi.

Per i lavori inerenti alle opere metalliche (travate, pensiline e coperture) si è provveduto a mezzo della squadra ponti in ferro.

Per la restante minor parte di detti lavori di ordinaria manutenzione si stipularono contratti in seguito a gare a licitazione privata.

Alla fornitura del pietrisco, abolendo il sistema prima in uso di piccoli cottimi, è stato provveduto per la quasi totalità del fabbisogno mediante gare a licitazione o trattativa privata.

Per quei lavori di manutenzione dell'armamento e della sede stradale, a cui si è potuto far fronte con le squadre cantonieri, data la deficienza di personale verificatasi in questi ultimi tempi, si è proseguito nel sistema degli appalti a licitazione privata.

Per i lavori in conto speciale si seguì, come d'uso, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo nei casi che, per precedenti impegni o per peculiari condi-

zioni, convenne l'appalto a trattativa privata in base a regolari contratti od a cottimo mediante convenzioni o lettere commerciali preventivamente autorizzate.

Il numero complessivo delle gare a licitazione privata fu di **961** per un ammontare di lire **230.209.543**; **855** furono aggiudicate per un ammontare di lire **194.228.731**; delle altre gare, **59** furono dichiarate senza effetto e **47** furono annullate per un ammontare di lire **35.980.812** ed i lavori relativi vennero appaltati parte mediante nuove gare a licitazione e parte a trattativa privata.

Furono dalle autorità competenti approvati **870** contratti stipulati in seguito a licitazione privata per un importo di lire **195.122.923,15** e **139** contratti in seguito a trattativa privata per un importo di lire **43.610.405**.

Di detti contratti **29** furono stipulati con Cooperative o con Consorzi di Cooperative per un importo di lire **5.721.536**.

Vennero stipulati **526** atti addizionali riferentisi alle riduzioni dei prezzi concordati con le Ditte aggiudicatarie, dai quali derivò una economia di lire **2.382.670,17**.

Vennero stipulati inoltre **149** atti addizionali per lire **10.517.314** e **402** tariffe suppletorie per lire **384.899,45**.

Furono infine stipulate **120** Convenzioni di cottimo per un ammontare di lire **7.476.545,92** e **1.989** lettere commerciali per un ammontare di lire **34.451.220**.

37. Controversie con gli appaltatori. — Durante l'esercizio 1934-35 furono presentati dagli appaltatori **181** memoriali per compensi, per l'ammontare complessivo di lire **15.087.050** e per condono di multe per l'ammontare complessivo di lire **355.340**.

Di tali vertenze, **39** per le quali era stata richiesta la somma di lire 992.403 furono risolte con la corresponsione della somma complessiva di lire **205.682** ivi comprese lire 102.912 per condono di multe.

Fra le vertenze aperte negli esercizi precedenti ne furono amichevolmente composte **80** per le quali erano state richieste lire **8.419.631** accordando compensi per lire **1.419.480** ivi comprese lire 590.327 per condono multe.

Altre **47** vertenze furono definite respingendo le domande di compensi che ammontavano a lire **1.042.875**.

Complessivamente, quindi, nello scorso esercizio furono definite **166** vertenze, per le quali era stata richiesta una somma complessiva di lire **10.454.909** mediante corresponsione di compensi per lire **1.625.162** corrispondenti ad una quota del **15,46** % delle somme richieste.

38. 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 **2.661** liquidazioni finali per un importo di lire **397.866.960,38**.

Inoltre sono state presentate ed approvate, con effetto di liquidazione finale, sugli stanziamenti degli anzidetti conti, **52** proposte di annullamento di impegno per lire **52.522.235** e **304** proposte di riduzione di impegno per lire **62.346.240,21**.

39. Incendi. — Gli incendi denunciati nelle proprietà private limitrofe alla ferrovia ed attribuibili al passaggio delle locomotive, furono, complessivamente, **579** per un danno presunto in complessive lire **917.826** ma per la maggior parte dei casi non venne riconosciuta la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria. Gli indennizzi liquidati per incendi avvenuti nell'esercizio 1934-35 e nei precedenti, in via amichevole od a seguito di giudizio, ammontarono complessivamente a lire **118.234**.

40. Concessioni diverse. — Vennero concluse **527** convenzioni, di cui **276** per concessioni di attraversamenti elettrici; **140** per attraversamenti con condutture di acqua; **62** per impianti a distanza ridotta e **49** per attraversamenti diversi.

Per altre **701** domande per concessioni del genere erano in corso le relative istruttorie al 30 giugno 1935.

41. Vendite, permuta ed acquisti. — Si procedette a **38** vendite di terreni non necessari per l'esercizio ferroviario, per una superficie complessiva di metri quadrati **331.841** e per il prezzo complessivo di lire **50.495.934**.

42. Consegna dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — Vennero stipulate, nell'anno finanziario 1934-35, **33** convenzioni per consegne a Comuni di piazzali esterni e strade di accesso alle stazioni ferroviarie ed al 30 giugno 1935 erano in corso **144** trattative per altre consegne del genere.

43. Affitti attivi e passivi. - Proventi diversi. — Al 30 giugno 1935 erano in corso **8.485** contratti per la concessione a terzi di terreni e fabbricati di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria per canoni ammontanti, complessivamente, a lire **2.881.342**.

Erano altresì in corso **77** contratti per l'affitto di fabbricati e terreni, di proprietà di terzi, per canoni ammontanti, complessivamente a lire **358.901,30**, e **22.420** concessioni di alloggio al personale, ai sensi del Capo V delle disposi-

zioni sulle competenze accessorie, per canoni ammontanti, complessivamente, a lire **8.284.078**.

Gli sfalci di erba e lo scalvo siepi delle scarpate ferroviarie diedero un provento di lire **198.330**.

PROGETTI E LAVORI
CHE VENGONO ESEGUITI PER CONTO DELL'AMMINISTRAZIONE
DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

44. Progetti e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici. — Durante l'esercizio 1934-35, le ferrovie dello Stato avevano già ultimati o avevano in corso di costruzione per conto della Direzione Generale delle Poste e Telegrafi i seguenti lavori:

Nuovi edifici postali ad Abetone (ultimato); Agrigento (in corso); Alessandria stazione (ultimato); Bari stazione (ultimato); Bari città (ultimato); Benevento (ultimato); Belluno (in corso); Bergamo (ultimato); Bologna stazione (ultimato); Brescia stazione (in corso); Bolzano (ampl.) (ultimato); Caltanissetta (ultimato); Carrara (ultimato); Cuneo (ultimato); Enna (ampl.) (ultimato); Ferrara (ultimato); Forlì (ultimato); Imperia (in corso); Gorizia (ultimato); Grosseto (ultimato); Lido di Roma (ultimato); Littoria (ultimato); Lucca (ultimato); Massa (ultimato); Napoli stazione (in corso); Napoli (in corso); Novara stazione (ultimato); Novara (ultimato); Palermo (ultimato); Pisa (ultimato); Pescara (ultimato); Pistoia (in corso); Pola (in corso); Rieti (ultimato); Roma Tuscolana (capannone) (ultimato); Roma (4 palazzi) (in corso); S. Anna dei Valdieri (ultimato); Sabaudia (ultimato); Savona (ultimato); Salerno (ultimato); Taranto città (in corso); Taranto stazione (ampl.) (in corso); Varese (ultimato); Vicenza (in corso); Verona (ultimato); Viterbo (in corso).

Al 30 giugno 1935 erano in corso di studio i progetti per gli Uffici postali nelle città di: Augusta, Catania stazione (ampliamento), Frosinone, Noto, Pontinia, Ragusa, Terni e Lecce stazione.

45. Case economiche per i postelegrafonici. — Le ferrovie dello Stato al 30 giugno 1935 avevano inoltre già ultimato per conto delle Poste e Telegrafi le case a: Bolzano, Brescia, Bologna, Cosenza, Firenze, Ferrara, Forlì, Genova, Grosseto, Lucca, Livorno, Modena, Macerata, Milano, Napoli, Modica, Nuoro, Piacenza,

Ragusa, Reggio Emilia, Rovigo, Roma, Salerno, Torino, Trieste, Venezia ed avevano in corso di esecuzione le nuove case nelle seguenti località: Genova e Siracusa.

46. Impianti elettrici ed elettromeccanici per conto delle RR. Poste e Telegrafi. —

Durante l'esercizio 1934-35 furono eseguiti vari impianti per conto dell'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi; precisamente:

illuminazione, forza motrice, suonerie, orologi elettrici, telefoni interni, serrature elettriche, per un importo complessivo di lire **426.000** circa;

posta pneumatica per un importo complessivo di lire **10.000** circa;

meccanizzazione dei servizi postali e telegrafici per un importo complessivo di lire **506.000** circa;

meccanismi di sollevamento (ascensori, montacarichi, monta-documenti, ecc.) per un importo complessivo di lire **111.000** circa.

Si è provveduto inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione elettrica (circa 51.000 lampade ad incandescenza installate) nonchè di vari impianti elettromeccanici e di orologi elettrici in edifici della Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi.

CAPO V
TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE

PERCORRENZE E CONSUMI

1. Percorrenza dei treni e delle locomotive. — La percorrenza dei treni e quella delle locomotive e delle automotrici a vapore, elettriche e con motore a combustione interna (allegati 39 e 42) dell'intera rete, esercitata a scartamento normale, raffrontata a quella dei precedenti esercizi, risulta dal seguente prospetto:

	1913-14	1932-33	1933-34	1934-35	
Percorrenza treni	a vapore km.	115.617.676	112.018.208	117.981.826	119.248.563
	elettrici (1) . . . »	3.069.295	26.435.792	27.745.779	31.663.713
	con automotrici con motore a combustione interna e Diesel-elettriche (2) »	—	117.071	108.007	73.544
	con automotrici con motore a combustione interna (3) »	—	67.185	1.795.614	5.285.651
	In complesso . . . km.	118.686.971	138.638.256	147.631.226	156.271.471
Percorrenza locomotive ed automotrici in corsa coi treni ed isolate (escluse le corse di prova)	a vapore km.	133.000.194	123.034.837	131.669.691	133.328.803
	elettrici (1) . . . »	4.767.155	32.097.144	33.850.824	37.359.984
	con automotrici con motore a combustione interna e Diesel-elettriche (2) »	—	118.021	112.726	75.399
	con automotrici con motore a combustione interna (3) »	—	67.329	1.823.406	5.506.179
	In complesso . . . km.	137.767.349	155.317.331	167.456.647	176.270.365

(1) Compresi i percorsi effettuati sulla linea « Brunico-Campo Tures ».
(2) Atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale di treni normali.
(3) Non atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale di treni normali.

2. Percorrenza delle locomotive di manovra. — La percorrenza delle locomotive di manovra, computata a 6 chilometri l'ora (allegato 42) e raffrontata con i precedenti esercizi, fu la seguente:

	1913-14	1932-33	1933-34	1934-35
Con locomotive a vapore km.	20.604.516	15.807.792	15.506.182	15.551.330
Id. elettriche »	23.790	284.274 (1)	273.474 (1)	305.230 (1)
In complesso . . . km.	20.628.306	16.092.066	15.779.656	15.856.560

(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	1932-33	1933-34	1934-35	
Km. locomotive virtuali	a trazione a vapore ...	169.966.198	154.035.081	163.448.675	165.014.998
	a trazione elettrica (1)	8.371.230	47.853.333	50.393.456	54.131.999
In complesso km.	178.337.428	201.888.414	213.842.131	219.146.997	
Tonn.-km. virtuali rimorchiate	a trazione a vapore ...	34.956.819.300	38.198.808.700	39.019.017.000	38.465.032.500
	a trazione elettrica (1)	1.033.326.400	12.539.086.200	12.752.156.900	13.667.633.500
In complesso km.	35.990.145.700	50.737.894.900	51.771.173.900	52.132.666.000	
Tonn.-km. reali rimorchiate	a trazione a vapore ...	28.442.000.000	32.972.567.500	33.428.140.700	33.159.943.400
	a trazione elettrica (1)	601.000.000 ⁽²⁾	8.859.793.400 ⁽³⁾	8.898.935.000 ⁽³⁾	9.785.429.500 ⁽³⁾
In complesso km.	29.043.000.000	41.832.360.900	42.327.075.700	42.945.372.900	

(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.
(3) Dati effettivi per i due sistemi di trazione.

Il rapporto fra la percorrenza virtuale e la reale per la trazione a vapore diminuì rispetto al 1933-34 da 1,241 a 1,238. Anche per la trazione elettrica il rapporto medesimo diminuì da 1,492 a 1,452.

4. **Peso medio per treno e per locomotiva.** — I pesi medi rimorchiate e quelli medi per treno, sia della trazione a vapore, che della trazione elettrica, risultano i seguenti:

	1913-14	1932-33	1933-34	1934-35	
Peso medio rimorchiato per locomotiva od automotrice in tonn.	a vapore	205,7	248,0	238,7	233,1
	elettrico	123,4	262,0	253,0	252,5
Peso medio per treno in tonn.	a vapore	235,1	272,4	266,4	260,6
	elettrico	191,6	318,3	308,8	298,0

Le medie suesposte sono ricavate sulla base delle tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate e delle percorrenze virtuali.

La differenza fra il peso medio rimorchiato da ogni locomotiva ed 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.

I treni di cui alla tabella qui sopra riportata non comprendono quelli effettuati con automotrici.

La diminuzione del peso medio dei treni sia a vapore che elettrici deriva principalmente dalla progressiva estensione dei treni leggeri viaggiatori e merci.

5. Combustibili. — Durante il 1934-35 si ricevettero carboni esteri di diverse provenienze e per ogni piroscavo e per ciascuna pezzatura furono eseguiti i consueti controlli tecnici all'arrivo, oltrechè, beninteso, i controlli analitici al luogo d'origine.

Avendo i carboni di nuova provenienza dato origine a maggiori consumi unitari, il servizio della trazione ha svolto assidua opera perchè il personale di macchina osservasse scrupolosamente le norme stabilite per il razionale impiego di detti carboni e ne ha già ottenuti risultati favorevoli.

Speciali cure sono state dedicate allo studio riguardante l'impiego dei combustibili nazionali.

Gli ovuli di antracite nazionale (in miscela col litantrace), già utilizzati in via di esperimento nel precedente esercizio per locomotive di manovra, vengono usati normalmente in molte località dei Compartimenti di Torino e di Genova.

Le mattonelle di lignite senza agglomerante, prodotte dalla Società di S. Giovanni Valdarno, dopo congrui periodi di esperimento, sono state adottate definitivamente nel servizio delle locomotive di manovra di parecchi scali del Compartimento di Firenze.

L'antracite nazionale in natura e la lignite essiccata in pezzi di S. Giovanni Valdarno vengono utilizzate in vari impianti fissi di riscaldamento.

Infine il carbone dell'Arsa è stato oggetto di un accurato esperimento, eseguito nella nuova centrale termica di Firenze, con esito soddisfacente.

I dati sul consumo di combustibile, ragguagliato a litantrace, che si è avuto nel 1934-35 e nel 1933-34 nel servizio delle locomotive ed automotrici a vapore, risultano dagli allegati 34 e 36 e vengono riassunti nel seguente quadro.

		1913-14	1932-33	1933-34	1934-35	Differenza per cento dei dati del 1934-35 rispetto agli esercizi		
						1913-14	1932-33	1933-34
Per il servizio dei treni	In totale .. tonnellate	1.885.836	1.917.265	2.016.195	2.066.106	+ 9,5	+ 7,8	+ 2,5
	per 1000 tonnellate km. virtuali rimorchiate. kg.	53,9	50,2	51,7	53,7	- 0,4	+ 7,0	+ 3,9
	per 1000 tonnellate km. reali rimorchiate.. »	66,3	58,1	60,3	62,3	- 6,0	+ 7,2	+ 3,3
	per 1000 tonnellate km. virtuali (incluso locomotiva e tender) »	32,2	30,2	30,5	31,4	- 2,5	+ 4,0	+ 2,9
	per km.locomotiva »	14,18	15,58	15,31	15,50	+ 9,3	- 0,5	+ 1,2
	per km.-treno »	16,21	17,11	17,09	17,33	+ 6,9	+ 1,3	+ 1,4
Per le manovre	In totale... tonnellate	204.599 (1)	180.877 (2)	179.145 (2)	192.160 (2)	- 6,1 (2)	+ 6,2 (2)	+ 7,3 (2)
	per ora di manovra..... kg.	59,58	68,65	69,32	86,96	+ 45,9	+ 6,2	+ 7,4
In complesso	In totale... tonnellate	2.090.435	2.098.142	2.195.340	2.258.266	+ 8,0	+ 7,6	+ 2,9
	per km.locomotiva in marcia e manovra..... kg.	13,61	15,11	14,92	15,17	+ 11,5	+ 0,4	+ 1,7
	per km.-treno »	18,00	18,73	18,61	18,94	+ 5,2	+ 1,1	+ 1,8

(1) Permanenti ed eventuali.
(2) Solo manovre permanenti.

Negli allegati 34, 35, 36, 37 e 38 risultano dettagliatamente tutti i dati relativi ai consumi ed alla spesa di combustibile e materie d'ungimento e di illuminazione per le locomotive ed automotrici a vapore, elettriche e con motore a combustione interna.

L'aumento dei consumi unitari di carbone per il servizio treni che si è verificato nel 1934-35 rispetto all'esercizio precedente, è dovuto in parte alla diminuzione del peso medio dei treni e in parte all'impiego di qualità di carbone meno adatte.

L'aumento invece dei consumi unitari di combustibile per i servizi di manovra è dovuto alla riduzione delle locomotive addette a tali servizi e, quindi, alla loro più intensa utilizzazione.

I consumi totali di carburanti per le automotrici a combustione interna, furono di circa 2.000 tonnellate rispetto a 691 dell'esercizio precedente (vedi allegati 37 e 38).

6. Lubrificanti. — I risultati raggiunti nei consumi di lubrificanti per il servizio delle locomotive nel precedente anno finanziario, si sono mantenuti buoni durante l'esercizio 1934-35.

TRAZIONE ELETTRICA

7. Traffico delle linee a trazione elettrica e relativo consumo di energia. —

Come si è detto al Capo IV, nell'esercizio 1934-35 è stato attivato l'esercizio a trazione elettrica sulle linee: Trento-Bolzano, Bolzano-Merano, Trofarello-Cuneo, Fossano-Ceva, Napoli-Salerno, Torre Annunziata-Gragnano, Bivio Codola-Codola e San Dalmazzo di Tenda-Piena, di complessivi km. **290,4** di cui km. **202,2** a doppio binario.

Inoltre è stato riattivato l'esercizio a trazione elettrica dei tronchi Bologna-Borgo Panigale e Pistoia-Prato ed effettuato il cambio del sistema trifase in corrente continua della Borgo Panigale-Pistoia.

Il 15 aprile 1935 però si è sospeso l'esercizio elettrico sul tronco Roma Prenestina-Tivoli per il cambio del sistema trifase 10.000 Volt, 45 periodi, in quello a corrente continua 3.000 Volt.

Il traffico servito con la trazione elettrica sulle ferrovie esercitate dall'Amministrazione, che era stato di 12.752 milioni di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate nel 1933-34, è salito nell'esercizio 1934-35 a **13.668** milioni in relazione specialmente all'attivazione dell'esercizio elettrico sulle dette nuove linee.

L'energia elettrica erogata dalle centrali dell'Amministrazione e quella fornita dalle Società private nell'esercizio 1934-35 è indicata nei due seguenti quadri:

**ENERGIA ELETTRICA EROGATA DALLE CENTRALI DI PROPRIETÀ
DELLE FERROVIE DELLO STATO**

CENTRALI	Esercizio 1934-35	Esercizio 1933-34
	kWh	kWh
<i>Morbegno</i> (idroelettrica) a 16,7 periodi :		
a) per la trazione elettrica	40.469.135	40.633.891
b) ceduta alla Società Alta Valtellina.....	992.865	952.809
TOTALE...	41.462.000	41.586.700
<i>Bardonecchia</i> (idroelettrica) :		
a) prodotta a 16,7 periodi	39.891.853	39.445.737
b) prodotta a 50 periodi (1)	786.586	828.042
TOTALE...	40.678.439	40.273.779
<i>Sagittario</i> (idroelettrica) a 45 periodi :		
a) per la trazione elettrica.....	69.869.282	53.044.693
b) ceduta all'Azienda Elettrica Governatoriale	54.176	183.909
c) ceduta alla Società Meridionale di Elettricità...	—	—
d) per i servizi ausiliari	898.475	934.480
TOTALE...	70.821.933	54.163.082
<i>Chiappella</i> (termoelettrica) a 16,7 periodi :		
a) di sussidio agli altri impianti.....	—	—
<i>Pavana</i> (idroelettrica) :		
a) a 16,7 periodi.....	3.038.300	16.840.900
b) a 50 periodi (2).....	67.834	738.126
TOTALE...	3.106.134	17.579.026
<i>Suviana</i> :		
a) a 16,7 periodi	20.870.400	—
b) a 42,5 periodi	2.431.992	—
c) per i servizi ausiliari	412.620	—
TOTALE...	23.715.012	—
TOTALE GENERALE...	179.783.518	153.602.587

(1) Utilizzata per i servizi ausiliari della centrale.
(2) 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 1934-35	Esercizio 1933-34
	kWh	kWh
<i>C. I. E. L. I. (ex Maira, Negri).</i>		
Centrali idrauliche (S. Dalmazzo, Acceglio e Prazzo) a 16,7 periodi	89.035.333	87.947.032
Centrale termica (Savona) a 16,7 periodi.....	—	—
<i>Edison.</i>		
Centrale di Robbiate a 16,7 periodi.....	6.822.024	5.626.313
Centrale di Pallanzeno attraverso Arquata a 16,7 periodi.....	31.661.920	28.937.440
<i>Dinamo.</i>		
Centrali di Varzo e Piedimulera a 42 periodi.....	19.061.283	18.525.880
<i>Azienda Elettrica Municipale di Torino.</i>		
Attraverso la centrale di Bardonecchia a 16,7 pe- riodi.....	—	—
<i>Cisalпина (ex Adamello).</i>		
Centrali di Predare e Ligonchio a 16,7 periodi....	33.601.916	34.513.516
<i>Cisalпина (ex Interregionale).</i>		
Attraverso Bologna a 16,7 periodi	18.234.018	12.588.017
<i>Adriatica.</i>		
Attraverso Bologna a 16,7 periodi	15.749.446	11.104.314
<i>Azienda Elettrica Governatorato di Roma.</i>		
Centrali varie a 45 periodi.....	24.049	52.951
<i>Meridionale di Elettricità.</i>		
Centrali varie a 45 periodi:		
Napoli-Pozzuoli	3.503.000	4.056.300
Salerno-Napoli-Foggia	3.994.171	3.672.727
<i>S. E. L. T.</i>		
Centrale di Livorno a 16,7 periodi	2.161.540 (1)	5.352.280 (1)
<i>Cisalпина (ex Vizzo e S. G. E. T.).</i>		
Centrali di Prati e Mezocorona a 16,7 periodi	9.206.920	6.063.507
<i>S. I. D. I.</i>		
Centrale di Cardano a 16,7 periodi.....	11.235.400	7.436.500
<i>Azienda Città di Brunico.</i>		
Centrale di Brunico (a corrente continua 800 V.)..	149.010	158.580
<i>Industriale Trentina.</i>		
Centrale di Trento (a corrente continua 800 V.) ...	1.330.434	1.298.604
<i>S. A. N. A.</i>		
Centrale di Champagne a 50 periodi.....	851.100	764.800
<i>Acciaierie e Ferriere Lombarde.</i>		
Centrale di Teglia a 16,7 periodi.....	24.560.000	25.815.000
<i>Boracifera.</i>		
Centrale di Larderello (a 16,7 periodi attraverso la SELT a Livorno).....	11.444.060	9.346.240
TOTALE...	282.625.624	263.260.001

(1) Tutti idraulici.

Dell'energia totale di kWh **179.783.518**, prodotta dalle centrali di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria nell'esercizio 1934-35, kWh **176.570.962** vennero utilizzati per la trazione elettrica, kWh **1.047.041** vennero venduti a Società private e kWh **2.165.515** vennero consumati nei servizi interni delle centrali e nel cantiere trazione elettrica di Roma Prenestina.

Circa la produzione di energia delle nostre centrali è da tener presente che:

a) le produzioni delle centrali di Morbegno e di Bardonecchia si sono mantenute all'incirca eguali a quelle dell'esercizio precedente;

b) la centrale del Sagittario ha potuto sfruttare, ancor meglio che nell'esercizio precedente, la propria disponibilità idrica, aumentando notevolmente la produzione in dipendenza dell'accresciuto consumo per l'attivazione della Napoli-Salerno;

c) la centrale di Pavana ha limitata la propria produzione perchè, dai primi di gennaio, ha cessato il regolare servizio per l'attivazione della centrale di Suviana, che, oltre agli stessi bacini imbriferi dell'alto Reno e Limentra di Sambuca, sfrutta anche quello della Limentra di Treppio.

La centrale di Pavana viene mantenuta in normale efficienza per servizi di riserva e per utilizzare eventuali eccedenze d'acqua che non fosse possibile sfruttare completamente nella centrale di Suviana.

Con l'energia fornita dalle Società private durante l'esercizio 1934-35 (**282.625.624 kWh**) e con quella delle centrali dell'Amministrazione (**176.570.962 kWh**) si ha un consumo complessivo per la trazione elettrica di kWh **459.196.586**.

Pertanto rispetto ai kWh 413.225.222 dell'esercizio precedente, si ebbe un aumento di kWh 45.971.364 dovuto soprattutto alle nuove linee entrate in esercizio elettrico.

Il consumo medio di energia per tonnellata-chilometro virtuale rimorchiata è risultato di **33,6** Wattore.

Il costo complessivo di kWh **459.196.586** di energia consumata per la trazione elettrica è risultato di lire **76.859.459**, (1) corrispondente ad un prezzo medio di lire **0,167** al kWh per energia misurata sull'alta tensione ai luoghi di consegna, mentre era stato di lire 0,169 nell'esercizio 1933-34.

Se si considera soltanto l'energia prodotta dagli impianti idroelettrici di proprietà dell'Amministrazione, tenuto conto delle spese annuali per interessi e am-

(1) La spesa esposta per questo titolo nel bilancio consuntivo (vedi allegato 10) è di lire 77.947.495,44 perchè è stato compreso in questa cifra l'importo di arretrati ed altre spese riferentisi ad altri servizi fatte da alcune Società fornitrici di energia.

mortamenti dei capitali impiegati, delle quote per rinnovamenti e delle spese per manutenzione ed esercizio, risulta un costo medio di lire **0,145** al kWh di fronte a quello di lire 0,137 avutosi nel 1933-34. L'aumento di costo deriva dall'aver incluso nelle spese annuali complessive oltre l'onere della centrale di Pavana, anche gli oneri relativi alla rimanente parte degli impianti idroelettrici del Reno e Limentre.

8. Inconvenienti nel servizio con la trazione elettrica. — Il funzionamento di tutti gli impianti di produzione, trasporto, trasformazione, conversione e somministrazione dell'energia elettrica si è mantenuto regolare, salvo qualche disturbo limitato a poche località della riviera ligure e derivato da eccezionali condizioni atmosferiche e forti mareggiate.

Qualche danno alle condutture di contatto si è avuto per impigliamento degli archetti dei locomotori con conseguente ritardo alla marcia dei treni.

I danni e gli inconvenienti sopra accennati però sono stati sempre prontamente riparati o rimossi e nel suo complesso si può affermare che il servizio a trazione elettrica non è stato inferiore, quanto a regolarità, a quello svolto con locomotive a vapore.

DOTAZIONE DI MATERIALE ROTABILE

9. Consistenza del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1935. — Durante l'esercizio 1934-35 il materiale a scartamento normale del parco delle ferrovie dello Stato ebbe le variazioni risultanti dall'allegato 25, per le quali entrarono a far parte del parco stesso i seguenti rotabili di nuova costruzione: **109** locomotive elettriche, **1** automotrice elettrica, **71** automotrici con motore a combustione interna, **6** autofurgoni con motore a combustione interna, **1** rimorchio per automotrice elettrica, **12** carrozze, **9** postali e **75** carri.

Inoltre entrarono **19** carri serbatoio trasporto acqua per i bisogni della trazione, provenienti da tender di locomotive demolite, **3** carri serbatoio acquistati dal Ministero della guerra, **1** carro già scaricato precedentemente e ripreso in carico nel presente esercizio.

Uscirono complessivamente: **79** locomotive a vapore, **1** automotrice con motore a combustione interna e **5.588** veicoli a scartamento normale.

Il materiale a scartamento ridotto è diminuito durante l'esercizio di **4** locomotive a vapore e **80** carri che sono stati ceduti al Ministero delle colonie per le ferrovie dell'Africa Orientale.

In seguito a quanto sopra, la consistenza del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1935 risultava quella indicata dal seguente prospetto:

TIPO DEI ROTABILI	MATERIALE FF. SS.		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.....	4.380	115	468	26	4.848
Automotrici a vapore.....	3	—	—	—	3	—
Locomotive elettriche.....	1.008	—	—	—	1.008	—
Automotrici elettriche.....	55	—	2	14	57	14
Automotrici con motore a combustione interna e Diesel-elettriche (1).....	5	3	—	—	5	3
Automotrici con motore a combustione interna (2).....	147	—	—	—	147	—
Autofurgoni con motore a combustione interna (2).....	6	—	—	—	6	—
Gru automobile a benzina....	1	—	—	—	1	—
Carrozze.....	7.039	141	61	57	7.100	198
Bagagliai e postali.....	4.562	21	17	15	4.579	36
Carri.....	116.969	552	10.850	276	127.819	828

(1) Atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale di treni normali.
(2) Non atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale di treni normali.

Il quadro che segue mostra, per il materiale a scartamento normale, le variazioni avvenute nella consistenza complessiva del parco al 30 giugno 1935, rispetto a quella esistente alla stessa data dell'anno 1934, sia in valore assoluto, sia relativamente alla lunghezza della rete esercitata:

TIPO DEI ROTABILI	CONSISTENZA COMPLESSIVA DEL PARCO FF. SS.				Variazioni al 30 giugno 1935 rispetto al 30 giugno 1934	
	al 30 giugno 1935		al 30 giugno 1934		assoluta	per km. esercitato
	assoluta	per km. esercitato	assoluta	per km. esercitato		
Locomotive ed automotrici a vapore.....	4.851	—	4.930	—	79	—
Locomotive ed automotrici elettriche.....	1.065	—	955	+	110	—
Automotrici con motore a combustione interna e Diesel-elettriche (1).....	5	0,373	6	0,368	—	+ 0,007
Automotrici con motore a combustione interna (2).....	147	—	77	+	70	—
Autofurgoni con motore a combustione interna (2).....	6	—	—	+	6	—
Carrozze.....	7.100	0,437	7.483	0,461	—	383 — 0,024
Bagagliai e postali.....	4.579	0,282	4.600	0,283	—	21 — 0,001
Carri.....	127.819	7,859	132.883	0,187	—	5.064 — 0,311

(1) Atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale di treni normali.
(2) Non atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale di treni normali.

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 1935 era iscritto nel parco delle ferrovie dello Stato anche il seguente materiale appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato o a Ditte private diverse:

A scartamento normale:

- 2 carri del Ministero dell'interno;
- 104 » del Ministero della marina;
- 14 » del Ministero della guerra;
- 15 » del Ministero dell'aeronautica;
- 7.817 » appartenenti a Ditte private diverse.

A scartamento ridotto:

- 13 carri appartenenti a Ditte private diverse.

In totale **7.952** carri a scartamento normale e **13** a scartamento ridotto.

Comprendendo anche questo materiale, la consistenza complessiva dei veicoli delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1935, confrontata con quella dell'anno precedente, assume i valori risultanti dal seguente prospetto:

	Al 30 giugno 1935		Al 30 giugno 1934		Variazioni del 1935 rispetto al 1934	
	a	a	a	a	a	a
	scartamento normale	scartamento ridotto	scartamento normale	scartamento ridotto	scartamento normale	scartamento ridotto
Carrozze	7.100	198	7.483	198	— 383	—
Bagagliai e Postali	4.579	36	4.600	36	— 21	—
Carri	135.771	841	140.814	921	— 5.043	— 80

L'allegato 26 contiene dettagli sulla dotazione e i dati tecnici più interessanti del parco veicoli.

Il valore inventariale del materiale rotabile risulta dall'allegato 5.

11. Radiazioni ed alienazioni. — Il materiale radiato, demolito o alienato dal parco delle ferrovie dello Stato, nell'esercizio 1934-35, risulta dallo specchio seguente:

LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI

T I P O	Radiate o demolite	Allenate	TOTALE
<i>A scartamento normale</i>			
Locomotive a vapore FF. SS.....	71	1	72
" " ex austriache.....	7	—	7
" elettriche	—	—	—
Automotrici con motore a combustione interna ...	1	—	1
TOTALE...	79	1	80
<i>A scartamento ridotto</i>			
Locomotive a vapore.....	—	4	4
TOTALE COMPLESSIVO...	79	5	84

VEICOLI

A SCANTAMENTO NORMALE		A SCANTAMENTO RIDOTTO	
Tipo	Radiati o demoliti	Tipo	Radiati o demoliti
<i>Materiale FF. SS. :</i>		<i>Materiale FF. SS. :</i>	
Carrozze.....	172	Carrozze.....	—
Bagagliai.....	15	Bagagliai	—
Postali.....	7	Postali.....	—
Carri.....	3.534	Carri.....	80
TOTALE...	3.728	TOTALE...	80
<i>Materiale ex austriaco :</i>		<i>Materiale ex austriaco :</i>	
Carrozze	28	Carrozze.....	—
Bagagliai	4	Bagagliai	—
Postali	4	Postali	—
Carri.....	1.824	Carri	—
TOTALE...	1.860	TOTALE...	—
TOTALE COMPLESSIVO...	5.588	TOTALE COMPLESSIVO...	80

12. **Costruzione di nuovi rotabili.** — Al 30 giugno 1934 si trovavano in costruzione per entrare a far parte del parco a scartamento normale: 158 locomotive elettriche, 2 automotrici elettriche, 80 automotrici con motore a combu

stione interna, 6 autofurgoni con motore a combustione interna, 2 rimorchi per automotrici elettriche, 2 carrozze salone, 10 carrozze ordinarie, 30 postali e 141 carri.

Le costruzioni dei nuovi rotabili si svolsero durante l'esercizio 1934-35 come risulta dal prospetto seguente:

TIPO DEI ROTABILI	QUANTITÀ DEI ROTABILI		DIFFERENZA CONSEGNE	
	che dovevano essere consegnati entro il 30 giugno 1935	che furono effettivamente consegnati entro il 30 giugno 1935	in più	in meno
Locomotive elettriche.....	126	109	—	17
Automotrici elettriche	2	1	—	1
Rimorchi per dette.....	2	1	—	1
Automotrici con motore a combustione interna	76	71	—	5
Autofurgoni con motore a combustione interna	6	6	—	—
Carrozze saloni	2	2	—	—
Carrozze.....	10	10	—	—
Postali	30	9	—	21
Carri	76	75	—	1

Tenuto conto di quanto sopra e degli ultimi rotabili ordinati nel corso dell'esercizio 1934-35, come sarà meglio specificato nel punto seguente, il quantitativo dei rotabili in costruzione al 30 giugno 1935 risultò quello qui appresso indicato:

locomotive elettriche	101
automotrici elettriche.....	1
automotrici con motore a combustione interna	165
autotreni con motore a combustione interna	9
elettrotreni.....	6
rimorchi per automotrici elettriche.....	1
carrozze	30
carrozze postali.....	21
carrozze cellulari.....	10
bagagliai	30
carri.....	166

Gli allegati 29 e 30 indicano i particolari delle costruzioni di locomotive e veicoli ordinati all'industria privata.

13. **Nuove ordinazioni passate durante l'esercizio 1934-35.** — Furono ordinati all'industria privata i rotabili indicati nel seguente quadro:

DITTE COSTRUTTRICI	Locomotive elettriche	Automotrici con motore a combustione interna	Autotreni con motore a combustione interna	Elettrotreni	Carrozze	Cellulari	Bagagliai	Carri serbatoio
Officine Meccaniche — <i>Milano</i>	4	6	—	—	15	—	—	—
Officine Ferroviarie Meridionali — <i>Napoli</i>	—	3	—	—	—	—	—	—
Società Italiana E. Breda — <i>Milano</i>	14	22	—	6	—	—	—	—
Tecnomasio Italiano Brown-Boveri — <i>Milano</i>	7	—	—	—	—	—	—	—
Ercole Marelli — <i>Milano</i>	10	—	—	—	—	—	—	—
Officine Elettro Ferroviarie Tallero — <i>Milano</i>	—	—	—	—	—	10	—	—
Società Anonima Ansaldo — <i>Genova</i>	10	—	—	—	—	—	—	—
Officine Meccaniche Italiane — <i>Reggio Emilia</i>	—	—	—	—	15	—	—	100
Officine di Savigliano — <i>Torino</i>	7	—	—	—	—	—	—	—
FIAT - Sezione Materiale Ferroviaria <i>Torino</i>	—	125	9	—	—	—	30	—
TOTALE...	52	156	9	6	30	10	30	100

Sono stati inoltre ordinati: alla Ditta Carminati e Toselli di Milano, 10 carri speciali per trasporto di carri ferroviari su strada ordinaria.

Le aggiudicazioni si effettuarono: a trattativa privata per le locomotive elettriche, le automotrici, gli autotreni e gli elettrotreni; a licitazione privata per le carrozze, i bagagliai ed i carri.

14. **Quantità media delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche atte al servizio.** — *Trazione a vapore.* — La quantità media di locomotive ed automotrici a vapore atte al servizio fu nell'esercizio 1934-35 di 4.370 unità contro 4.554 avutesi nell'esercizio precedente.

Nel prospetto seguente sono riportati i dati relativi alla quantità media delle locomotive ed automotrici atte al servizio rispetto alla dotazione media del parco dall'esercizio 1924-25 in poi.

ESERCIZIO	Dotazione media locomotive ed automotrici a vapore	QUANTITÀ MEDIA DEL MATERIALE ATTO AL SERVIZIO		
		Complessiva	% sulla dotazione media	Per km. di lunghezza media 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	70,3	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
1933-34	5.000	4.554	91,1	0,324
1934-35	4.861	4.370	89,8	0,311

La lieve diminuzione della percentuale delle locomotive atte al servizio, verificatasi nell'ultimo esercizio, rispetto all'esercizio precedente, è dipesa dall'incompleto svolgimento dei programmi di riparazioni cicliche delle locomotive, essendosi ritenuto opportuno soprassedere alla riparazione di un'aliquota di locomotive da treni merci e manovre di cui si avrà larga disponibilità, rispetto ai bisogni dell'esercizio, coll'estensione del servizio a trazione elettrica.

Durante l'esercizio 1934-35 rimasero in media accantonate **1.178** unità, contro 1.393 avutesi nell'esercizio precedente.

La diminuzione delle locomotive accantonate è dovuta all'aumentato traffico di treni merci straordinari per trasporti militari, alla diminuita consistenza del parco in conseguenza dello svolgimento del programma di demolizione di vecchie unità ed infine alla necessità di sostituire con locomotive accantonate le unità rimaste fuori servizio, in conseguenza dell'incompleto svolgimento dei programmi di riparazioni cicliche delle locomotive.

Come si rileva dal seguente prospetto, nell'esercizio 1934-35 si è conseguito un ulteriore miglioramento nella regolarità del servizio.

**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
1933-34	1.130	132	1.262	0,769	0,083	0,852
1934-35	1.102	117	1.219	0,737	0,078	0,815

(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.

Trazione elettrica. — La quantità media di locomotive ed automotrici elettriche atte al servizio fu nel 1934-35 quella risultante dal seguente prospetto:

ESERCIZIO	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	90,2	0,410
1933-34	930	839	90,2	0,397
1934-35	987	896	90,8	0,374

La dotazione media delle 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 ed appropriati, come ad esempio le nuove automotrici a corrente continua a bassa tensione per le linee Varesine.

Al 30 giugno 1935 le locomotive ed automotrici elettriche accantonate erano:

- 221** locomotive trifasi a bassa frequenza;
- 12** locomotive a corrente continua a bassa tensione;
- 38** locomotive a corrente continua ad alta tensione;
- 4** automotrici a corrente continua a bassa tensione.

La limitazione dell'esercizio elettrico trifase al tratto di valico della Firenze-Bologna e la successiva trasformazione di questo dal sistema trifase a quello a corrente continua hanno reso successivamente disponibili le locomotive trifasi del gruppo *E. 432* ed *E. 554* che sono state assegnate ai depositi della rete Ligure-Piemontese ad integrazione dei mezzi già disponibili per l'esercizio della Trofarello-Cuneo e Fossano-Ceva, eccettuate 3 locomotive del gruppo *E. 432* assegnate al deposito di Bolzano per garantire i servizi viaggiatori più importanti tra Trento e Brennero. Per lo stesso deposito di Bolzano è stata completata la dotazione di locomotive a grande velocità del gruppo *E. 333* portandola ad 11 unità; sono state inoltre disaccantonate e messe in circolazione locomotive del gruppo *E. 554* istituendo un turno a semplice personale allo scopo di poter disporre, in caso di trasporti eccezionali ed urgenti sulla linea Trento-Brennero, di un sufficiente numero di locomotive in piena efficienza.

Sempre sulla rete esercitata col sistema trifase, è stata decisa la sostituzione di locomotive gruppo *E. 550* con tutte le locomotive del gruppo *E. 554* ancora disponibili allo scopo di beneficiare dei vantaggi offerti da quest'ultimo tipo di costruzione più recente e perfezionata in rapporto al maggior ciclo di utilizzazione consentito fra due riparazioni generali ed al minor numero di inconvenienti, specialmente ai motori di trazione, e conseguente economia nelle spese di manutenzione.

Nell'assegnazione delle locomotive gruppo *E. 554* è stato provveduto ad una unificazione dei gruppi di locomotive a 5 assi accoppiati presso i vari impianti, in modo da avere, a spostamenti ultimati, dotazione esclusiva del gruppo *E. 554* nei depositi di Cuneo-Bussoleno-Alessandria-Novì-Genova Brignole-Bolzano.

Dotazione del gruppo *E. 551* nei depositi di Savona-Campasso-Spezia e Livorno.

Dotazione del gruppo *E.* 550 nei depositi di Torino e Lecco.

Dotazione mista di gruppi *E.* 554, *E.* 551 ed *E.* 552 nel deposito di Rivarolo.

Con la entrata in servizio del nuovo deposito di Sulmona, la intera dotazione di locomotive a frequenza industriale dei gruppi *E.* 470, *E.* 472, *E.* 570 è stata trasferita da Roma San Lorenzo al predetto deposito.

Sulla rete esercitata col sistema a corrente continua 3000 volt si è provveduto ad unificare, in quanto possibile, i tipi di locomotive in dotazione agli impianti o in corso di assegnazione per far fronte ai nuovi servizi dipendenti dalla elettrificazione della Firenze-Roma-Napoli: in particolare sono state concentrate nei depositi di Napoli Sperone e Foggia tutte le locomotive del gruppo *E.* 626 dal 015 al 099 munite di motogeneratore e aventi caratteristiche simili, ripartendole inoltre fra i due depositi in modo da avere in uno stesso impianto macchine di uguale provenienza comè ditta fornitrice.

Sono in corso le assegnazioni delle locomotive del gruppo *E.* 626 dal 100 in poi, nonchè di quelle dei gruppi *E.* 326 ed *E.* 428 ai depositi di Udine, Firenze, Roma San Lorenzo e Napoli Sperone con uguale criterio.

In relazione alla decisione di ridurre ad un minimo il servizio sulla linea Napoli Via Gianturco-Pozzuoli, sono state accantonate tutte le automotrici a corrente continua 750 Volt del gruppo *E.* 10 del deposito di Napoli Campi Flegrei.

**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
1933-34	381	20	401	1,117	0,058	1,175
1934-35	341	24	365	0,973	0,064	1,037

MANUTENZIONE

15. **Quantità di locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche fuori servizio per riparazioni.** - *Trazione a vapore.* - Il quantitativo delle locomotive ed automotrici giornalmente fuori servizio per riparazioni è salito, nell'esercizio 1934-35, a **491** unità, contro 446 avutesi nell'esercizio 1933-34.

Nel prospetto seguente sono riassunti i dati relativi alla quantità media delle locomotive fuori servizio dal 1924-25 in poi:

E S E R C I Z I O	Dotazione media locomotive ed automotrici a vapore	QUANTITÀ MEDIA LOCOMOTIVE 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
1933-34.....	5.000	446	8,9
1934-35.....	4.861	491	10,2

Rispetto alla dotazione del parco la percentuale delle locomotive fuori servizio è stata, nell'esercizio 1934-35, di **10,2** contro 8,9 dell'esercizio precedente. L'aumento è dovuto essenzialmente alla mancata riparazione di 104 unità, messe fuori servizio a tutto il 30 giugno 1935 e non comprese nei programmi di riparazione delle officine e dei depositi locomotive.

Tenuto conto dell'esuberanza del parco delle locomotive a vapore rispetto al fabbisogno dell'esercizio ed in vista della prossima attivazione della trazione

elettrica su alcune grandi linee (Firenze-Roma, Roma-Napoli e Tarvisio-Udine), si è ritenuto opportuno ridurre i programmi di lavoro delle officine e dei depositi locomotive, soprassedendo alle riparazioni cicliche (grandi e medie) di 104 unità appartenenti a gruppi normalmente adibiti a servizi merci e manovre, di cui già si aveva una larga scorta in accantonamento.

Occorrendo, si potrà in seguito provvedere, gradualmente, in tutto o in parte alla riparazione delle anzidette locomotive in relazione ai futuri bisogni dell'esercizio.

Dedotte le locomotive accantonate che non influiscono sul numero delle unità giacenti in riparazione, la percentuale media delle locomotive, contemporaneamente fuori servizio per riparazioni, riferita al totale delle locomotive adibite all'esercizio, risulta del **13,1** rispetto a 12,4 registratasi nell'esercizio 1933-34.

Trazione elettrica. — La quantità media giornaliera delle locomotive ed automotrici elettriche fuori servizio per riparazioni nell'esercizio 1934-35, 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 DI LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI 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	16,0
1930-31.....	809	76	9,4
1931-32.....	851	80	9,4
1932-33.....	912	83	9,1
1933-34.....	930	91	9,8
1934-35.....	987	91	9,2

16. **Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni.** — Nel prospetto seguente è indicata la media giornaliera dei veicoli fuori servizio per guasti, nell'esercizio 1934-35, 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	45,5	1.434	29,9	21.672	13,6
1926-27.....	1.548	30,5	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
1933-34.....	762	12,1	97	8,7	560	12,3	8.579	6,2
1934-35.....	786	12,7	73	10,8	671	14,7	9.564	7,3

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 che, nell'esercizio 1934-35, la percentuale dei veicoli fuori servizio per guasti è stata un po' maggiore di quella dell'esercizio precedente, ma sempre notevolmente inferiore a quella dell'esercizio 1925-26. Infatti dette percentuali sono scese dal 28 al **12,7** per le carrozze a carrelli, dal 45,5 al **10,8** per le carrozze a 2 e 3 sale, dal 29,9 al **14,7** per i bagagliai e le postali e dal 13,6 al **7,3** per i carri.

In continua diminuzione è pure la quantità complessiva di riscaldi verificatisi ai veicoli per ogni milione di assi-Km. 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 1925-26 e successivi.

QUANTITÀ DEI RISCALDI PER OGNI MILIONE DI ASSI-KILOMETRO DI PERCORRENZA RIFERITA AL TOTALE DEI VEICOLI DEL PARCO								
1913-14	1925-26	1927-28	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33	1933-34	1934-35
3,917	6,748	3,666	1,777	1,206	0,997	0,817	0,778	0,594

La quantità di riscaldi verificatisi alle varie specie di veicoli per ogni milione di assi-km. di percorrenza, negli stessi esercizi finanziari, risulta dal prospetto seguente :

SPECIE DEI VEICOLI	1913-14	1925-26	1927-28	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33	1933-34	1934-35
Carrozze.....	1,185	1,225	1,401	0,459	0,309	0,367	0,235	0,200	0,149
Bagagliai e postali.....	3,028	2,442	1,342	0,518	0,266	0,267	0,278	0,307	0,242
Carri.....	5,710	9,973	5,134	2,617	1,802	1,454	1,277	1,277	0,984

17. Riparazione delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche nei depositi. — *Trazione a vapore.* — Allo scopo di conseguire un più perfetto coordinamento delle riparazioni cicliche con rialzo delle locomotive (medie riparazioni) ed una migliore utilizzazione dei macchinari e mezzi d'opera dei depositi locomotive è stato disposto il concentramento delle riparazioni stesse presso gli impianti di maggiore importanza, dotati di mezzi adeguati e personale di dirigenza specializzato.

Ai depositi di minore importanza è rimasta di massima affidata la sola esecuzione dei riordini e della manutenzione corrente delle proprie locomotive.

PERCORRENZA MEDIA LOCOMOTIVE FRA DUE RIPARAZIONI CICLICHE

ESERCIZIO	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 tradotte 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
1933-34.....	107.873	85.400	72.808	71.441	68.532	24.813	82.851
1934-35.....	116.092	88.420	75.917	81.353	74.576	29.203	92.482

I perfezionamenti conseguiti nella riparazione e manutenzione delle locomotive hanno consentito un ulteriore sensibile aumento della percorrenza media delle locomotive fra due riparazioni cicliche con rialzo, che per le locomotive riparate nell'esercizio 1934-35 ha raggiunto km. **92.482** in confronto a km. 82.851 dell'esercizio 1933-34.

Varie locomotive a grande velocità hanno raggiunto km. 180.000 di percorrenza fra due successive riparazioni con rialzo.

Le riparazioni medie ed importanti eseguite dai depositi locomotive furono, rispettivamente, **718** e **2.001** nell'esercizio 1934-35, in confronto a 793 e 2.085 nell'esercizio 1933-34.

La durata media delle medie riparazioni nei depositi locomotive fu di giorni **28**; quella delle riparazioni importanti di giorni **15**.

La diminuzione delle riparazioni cicliche presso i depositi locomotive è discesa dal maggiore impegno di mano d'opera per manutenzione corrente, in relazione all'aumentata percorrenza complessiva delle locomotive.

L'indice operaio-anno per ogni 100.000 chilometri di percorrenza delle locomotive, riferito ai soli operai adibiti alla manutenzione e riparazione delle locomotive, è disceso a **2,10** contro 2,18 dell'esercizio 1933-34.

Trazione elettrica. — Per le locomotive ed automotrici elettriche nelle Officine dei Depositi di trazione elettrica, oltre alla manutenzione ordinaria, nell'esercizio 1934-35 si eseguirono **128** riparazioni generali e **717** riparazioni speciali di entità tale da implicare una sosta in officina non inferiore a 5 giorni, mentre nell'esercizio precedente furono eseguite dai Depositi trazione elettrica 188 riparazioni generali e 702 riparazioni speciali di entità come sopra.

La durata media delle riparazioni generali nei Depositi trazione elettrica fu di giorni **42**, e quella delle riparazioni speciali di giorni **17,4** nell'esercizio 1934-35, di fronte a giorni 42,2 per riparazioni generali e 15,8 per riparazioni speciali nell'esercizio precedente.

Il progressivo e sensibile miglioramento delle percorrenze delle locomotive e le condizioni del traffico hanno permesso di utilizzare una parte della mano d'opera già addetta alle riparazioni trazione elettrica per la trazione a vapore. Così, presso il Deposito di Alessandria, nel secondo semestre dell'esercizio, si è cessato di eseguire riparazioni generali, passando queste ad altri impianti. Inoltre, seguendo un criterio di accentramento delle riparazioni generali trazione elettrica, si è passato parte delle maestranze dei Depositi di Novi, Bussoleno e Savona alle officine di Rivarolo e Torino, cessando presso i detti Depositi la effettuazione delle riparazioni generali e rendendo così disponibile del macchinario che potrà essere impiegato presso altri impianti.

**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.....	94.196	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
1933-34.....	136.754	76.574	137.052
1934-35.....	143.938	78.129	165.666

Riparazione dei motori di trazione. — Durante l'esercizio 1934-35, nei riguardi dei motori di trazione, si sono eseguite 123 riparazioni agli statori e 407 riparazioni ai rotori, mentre, nell'esercizio precedente, tali riparazioni furono 150 e 348 rispettivamente.

Il quantitativo di motori di trazione guastatisi durante l'esercizio 1934-35 fu di 205 statori e 416 rotori, contro 159 e 381 rispettivamente avutisi durante l'esercizio precedente. Il quantitativo medio di tali motori, non atti al servizio durante l'esercizio 1934-35 e precedenti fino al 1930-31, risulta dal seguente prospetto:

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 dota- zione media		Quantità	% sulla dota- zione media
1930-31.....	Statori ...	1.861	31	1,66	1.486	31	2,09
	Rotori ...	1.895	44	2,32	1.520	44	2,89
1931-32.....	Statori ...	2.127	21	0,99	1.743	21	1,20
	Rotori ...	2.162	61	2,82	1.778	61	3,43
1932-33.....	Statori ...	2.560	25	0,97	1.935	25	1,29
	Rotori ...	2.613	63	2,41	1.988	63	3,16
1933-34.....	Statori ...	2.592	32	1,23	1.928	32	1,65
	Rotori ...	2.647	96	3,62	1.983	96	4,84
1934-35.....	Statori ...	2.868	40	1,39	2.256	40	1,77
	Rotori ...	2.987	105	3,51	2.373	105	4,42

18. Riparazione delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione. —

Il numero delle locomotive a vapore riparate nell'esercizio 1934-35 è stato di **738** contro 715 locomotive riparate nell'esercizio precedente.

Nell'esercizio 1934-35 sono state pure riparate **30** caldaie sciolte di locomotive, **21** caldaie da impianti fissi, **71** carri Vir, e sono state disaccantonate **66** locomotive di quelle accantonate in officina.

Nelle riparazioni eseguite durante l'esercizio il numero delle locomotive di tipo complesso e complesso speciale è stato l'**81,16** % del totale delle locomotive riparate; quello delle locomotive di tipo semplice è stato il **18,84** %, mentre nell'esercizio precedente il numero delle locomotive di tipo complesso e complesso speciale e quello delle locomotive di tipo semplice fu rispettivamente il 78,05 e il 21,95 del totale delle locomotive riparate.

Le grandi riparazioni rispetto al totale hanno rappresentato la percentuale del **76,69** mentre nell'esercizio precedente furono il 73,98.

La percentuale delle medie ed assimilate rispetto al totale è stata del **23,31** contro il 26,02 dell'esercizio precedente.

La media delle locomotive a vapore, contemporaneamente giacenti in officina per riparazione o demolizione, è stata di **116** unità.

La giacenza media in riparazione delle locomotive è risultata di giorni **38** per le grandi, rispetto a giorni 39 dell'esercizio precedente, mantenendo di massima il criterio di riparare le locomotive con la propria caldaia originaria.

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, nell'esercizio 1934-35, **1.297** unità ragguagliate contro 1.199 unità ragguagliate prodotte nell'esercizio 1933-34.

L'indice operaio-anno per locomotiva ragguagliata prodotta è stato di **2,50**, mentre, nell'esercizio precedente, risultò di 2,60.

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 stato di **1,80** rispetto a 1,86 dell'esercizio 1933-34.

Le Officine di Genova Rivarolo hanno riparato **102** locomotori di riparazione generale contro 106 dell'esercizio precedente, con una giacenza di giorni **38** contro 36 dell'esercizio 1933-34.

Le Officine di Torino hanno riparato **52** locomotori di riparazione generale ed **1** di riparazione speciale contro 34 di riparazione generale ed 1 di riparazione speciale dell'esercizio precedente, con una giacenza media di giorni **42** contro 43 giorni dell'esercizio 1933-34.

19. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — Le locomotive a vapore riparate nelle Officine dell'industria privata durante l'esercizio 1934-35 furono (v. allegato 32) **49** di fronte a 60 nell'esercizio 1933-34.

Assumendo come unità di lavoro la radicale e la grande riparazione di una locomotiva di tipo semplice e ragguagliando a tale numero tutte le altre riparazioni eseguite, risulta che nell'esercizio 1934-35 furono riparate **61** unità, in confronto a 112,5 unità nell'esercizio 1933-34.

La durata media di giacenza in officina delle locomotive riparate nell'esercizio 1934-35 fu di giorni **75** di fronte a giorni 84 dell'esercizio 1933-34.

Nell'esercizio 1934-35 furono riparate **13** caldaie sciolte, mentre, nell'esercizio 1933-34, non ne fu riparata nessuna.

Inoltre, nell'esercizio 1934-35, nessuna locomotiva fu trasformata nelle officine dell'industria privata, mentre, nell'esercizio 1933-34, furono trasformate **11** locomotive.

20. Riparazione tachimetri per locomotive. — È continuato presso l'officina tachimetri il lavoro di unificazione dei tipi di apparecchi registratori, lavoro connesso con l'adozione di pezzi completamente intercambiabili. La costruzione dei pezzi di ricambio viene sempre eseguita integralmente presso l'officina tachimetri, curando i procedimenti costruttivi in modo da migliorarli sempre più, sia dal punto di vista tecnico, che sotto l'aspetto economico.

Si è esteso il procedimento di unificazione ai tachimetri Hausshälter di costruzione Seidel e Neumann, apparecchi che presentano maggiori differenze rispetto all'Hasler, sicchè il lavoro risulta notevolmente maggiore, ma tanto più utile in quanto si tratta in molta parte di apparecchi bottino di guerra in condizioni di conservazione tali da imporre notevoli spese di manutenzione.

Il totale di apparecchi unificati durante l'esercizio 1934-35 è risultato di **168** ed il totale complessivo a tutto il 30 giugno 1935 è salito a **650**.

21. Riparazione dei veicoli nelle squadre rialzo. — Dall'allegato 33 si rileva che, nell'esercizio 1934-35, furono riparati **28.879** carrozze, **15.148** bagagliai e postali e **168.475** carri, mentre nell'esercizio precedente erano stati riparati **31.875** carrozze, **16.292** bagagliai e postali e **178.923** carri.

Nel complesso nel 1934-35 furono riparati **212.502** veicoli (oltre a **658.353** piccole riparazioni di manutenzione corrente), in confronto a **227.090** veicoli riparati nel 1933-34 (oltre a **687.680** piccole riparazioni di manutenzione corrente).

La quantità media giornaliera di veicoli fuori servizio per guasti è stata contenuta in limiti assai ristretti sebbene alquanto maggiori di quelli dello scorso

anno. Mentre nell'esercizio 1933-34 tale quantità media è stata di 859 carrozze, 560 bagagliai e postali e 8.579 carri, nell'esercizio 1934-35 la quantità media di veicoli fuori servizio risulta di **859 carrozze, 671 bagagliai e 9.564 carri.**

Nell'allegato 31 risultano le quantità di veicoli fuori servizio per guasti al 30 giugno 1935 in confronto delle corrispondenti quantità al 30 giugno 1934.

22. Riparazione dei veicoli nelle grandi officine dell'Amministrazione. — Il complesso delle riparazioni eseguite dalle Officine delle ferrovie dello Stato durante il 1934-35 fu di **7.660** veicoli (**2.991** carri, **624** bagagliai e **4.045** carrozze delle quali **3.866** a carrelli), di fronte a **7.817** veicoli riparati nell'esercizio precedente (**2.763** carri, **650** bagagliai e **4.404** carrozze delle quali **4.140** a carrelli) — (allegato 33).

Nei quantitativi suesposti sono comprese **29** carrozze a carrelli a cui venne rinnovata la cassa con importanti modifiche. Il numero delle carrozze rinnovate a tutto l'esercizio 1934-35 è così salito a **589**.

Sono inoltre comprese **47** casse di carrozze automotrici con motore a combustione interna.

Traducendo la produzione delle officine delle ferrovie dello Stato in assi ragguagliati, si rileva che nell'esercizio 1934-35 essa fu di **587.614** assi ragguagliati di fronte a **620.074** assi nell'esercizio precedente.

Se si riferisce la produzione in assi ragguagliati agli operai addetti esclusivamente alla riparazione veicoli, risulta che nell'esercizio 1934-35 ciascun operaio riparò **260** assi ragguagliati contro **253** nell'esercizio 1933-34, e che il rapporto operaio-anno per 1000 assi ragguagliati è stato di **3,85** per l'esercizio 1934-35 contro **3,95** nell'esercizio 1933-34.

23. Riparazione veicoli nelle officine private. — Dalle officine private furono (v. allegato 33) riparati durante l'esercizio 1934-35, **20.024** veicoli di fronte a **19.106** veicoli riparati nell'esercizio 1933-34, e cioè:

	Esercizio 1934-35	Esercizio 1933-34
Carri	16.446	16.147
Bagagliai	1.832	1.819
Carrozze	1.746 (1)	1.140 (2)
(1) Delle quali 1.699 a carrelli. — (2) Delle quali 970 a carrelli.		

Inoltre furono trasformati, durante l'esercizio 1934-35, 3.160 veicoli di fronte a 3.643 veicoli trasformati nell'esercizio 1933-34, e cioè:

	Esercizio 1934-35	Esercizio 1933-34
Carri	3.075	3.381
Bagagliai	64	135
Carrozze.....	21 (1)	127 (2)

(1) Tutte a carrelli. — (2) Delle quali 113 a carrelli.

Complessivamente perciò nell'esercizio 1934-35 furono riparati e trasformati 23.184 veicoli di fronte a 22.749 veicoli riparati e trasformati nell'esercizio 1933-34, e, cioè:

	Esercizio 1934-35	Esercizio 1933-34
Carri	19.521	19.528
Bagagliai	1.896	1.954
Carrozze.....	1.767 (1)	1.267 (2)

(1) Delle quali 1.720 a carrelli. — (2) Delle quali 1.083 a carrelli.

24. Costo unitario delle riparazioni e delle trasformazioni. — Per le riparazioni e trasformazioni eseguite nelle officine private, i costi medi furono i seguenti:

COSTO DELLE RIPARAZIONI NELLE OFFICINE PRIVATE

	1934-35	1933-34
Costo medio per locomotiva	54.755	73.800
» » » caldaia	16.692	—
» » » asse-carrozza	1.454	2.211
» » » asse-bagagliaio.....	1.212	1.430
» » » asse-carro	652	691

COSTO DELLE TRASFORMAZIONI NELLE OFFICINE PRIVATE
(compresa la quota parte in conto patrimoniale)

	1934-35	1933-34
Costo medio per locomotiva	—	74.090
» » » asse-carrozza	27.083	29.785
» » » asse-bagagliaio.....	24.563	24.563
» » » asse-carro	5.778	6.056

COSTO COMPLESSIVO DELLE RIPARAZIONI E TRASFORMAZIONI
(esclusa la quota parte in conto patrimoniale)

	OFFICINE STATO		OFFICINE PRIVATE		COMPLESSIVAMENTE	
	1934-35	1933-34	1934-35	1933-34	1934-35	1933-34
	milioni					
Locomotive ed automotrici a vapore	147,3	154,4	3,1	2,8	150,4	157,2
Locomotive ed automotrici elettriche e relative apparecchiature.....	34 -	34,3	0,5	—	34,5	34,3
Automotrici con motore a combustione interna	2,5	—	—	—	2,5	—
Carrozze.....	60,4	69,6	8,5	4,9	68,9	74,5
Bagagliai	6,5	8,9	5,7	5 -	12,2	13,9
Carri	44 -	50,6	61,7	76,1	105,7	126,7
TOTALI...	294,7	317,8	79,5	88,8	374,2	406,6

STUDI ED ESPERIMENTI
25. Studi di nuove locomotive a vapore e miglioramenti a quelle esistenti. —

Sono state studiate modifiche per le nuove locomotive « Mallet » 441 a vapore saturo destinate alle linee delle Colonie.

È stato continuato lo studio relativo alla unificazione dei pezzi di ricambio delle locomotive.

In seguito al risultato delle prove eseguite per ottenere una maggiore potenza vaporizzante delle locomotive che saranno utilizzate anche dopo l'elettrificazione delle linee principali della rete, è stato deciso di modificare lo scappamento ad alcune locomotive del gruppo 685.

26. Studi di nuove locomotive elettriche e miglioramenti a quelle esistenti. — Si sono completati i disegni costruttivi degli elettrotreni a corrente continua a 3000 Volt e iniziato lo studio di un nuovo elettrotreno a classe unica.

Si sono iniziati e compilati i progetti di tre tipi di elettromotrici a 3000 Volt corrente continua.

Si è studiato un sistema di riscaldamento elettrico delle carrozze con commutazione a 3000, 1500 e 1000 Volt.

Si sono studiate le attrezzature per la riparazione e il controllo delle apparecchiature delle locomotive elettriche.

Si sono effettuate prove sulle automotrici E. 24.

27. Automotrici con motore a combustione interna ed elettriche. — L'impiego delle automotrici con motore a combustione interna è stato esteso per l'entrata in servizio di complessivamente 71 automotrici costruite dalle Ditte Fiat e Breda.

La situazione per i vari gruppi di macchine e sulle varie linee risulta come appresso:

a) in Sicilia è rimasta in servizio una sola automotrice vecchio tipo Diesel elettrica di costruzione Fiat sulla Piazza Armerina-Caltagirone. Sono state riordinate, per cederle al Ministero delle colonie, 2 automotrici di tale tipo a scartamento ridotto;

b) altre automotrici, pure vecchio tipo Diesel elettriche Fiat a scartamento normale, hanno prestato servizio saltuario sulla Pontedera-Lucca-Pistoia; ma entro l'anno si è dovuto metterne una in grande riparazione;

c) sulla Livorno-Colle Salvetti e sulla Livorno-Calambrone continuano a prestare servizio le tre automotrici Camsa con motore a combustione interna, sussidiate, quando occorre, dalle automotrici Fiat dei nuovi tipi in dotazione al deposito di Livorno;

d) sulla Margherita di Savoia-Ofantino hanno prestato servizio le due automotrici con motore a combustione interna gruppo ALb 25;

e) le automotrici nuovo tipo del gruppo ALb 80 hanno prestato servizio sulla linea Firenze-Livorno-Piombino, sussidiate da automotrici gruppo ALb 64; durante l'inverno una automotrice di questo stesso gruppo, opportunamente attrezzata, con posti di 1^a e 2^a classe, ha prestato servizio tra Oulx e Ventimiglia;

f) le automotrici Fiat dei gruppi ALb 48 - ALb 64 continuano a prestare servizio sulle linee dei Compartimenti di Bari, Ancona, Firenze e Torino. Quelle del gruppo ALb 64, assegnate al Compartimento di Napoli, sono state sostituite con altre di nuova fornitura;

g) le automotrici di nuova fornitura ALn 56 Fiat prestano servizio: sulle linee del Piemonte (insieme con le ALb64), e del Compartimento di Roma. In particolare è notevole il servizio Roma-Ancona (km. 300) in attivazione dal 1° giugno;

h) le automotrici Fiat ALb 56 di nuova fornitura sono state distribuite fra i Compartimenti di Bari (servizio di montagna), Napoli e Ancona (Foligno). Notevole l'impiego di tre di queste macchine nelle quali la prima marcia è stata modificata per effettuare il servizio della Lucera-Lucera Città, che ha pendenze fino al 60 % ;

i) le automotrici Breda ALn 56 sono state assegnate al Deposito di Fabriano per le linee di Urbino e di Macerata-P. Civitanova, che per ora assicurano il servizio insieme con automotrici Fiat del Deposito di Foligno;

l) le automotrici Breda ALb 56, consegnate nelle ultime settimane dell'esercizio, sono destinate alle linee del Compartimento di Bologna;

m) gli autotreni Fiat ALDb prestano servizio a Foggia;

n) gli autotreni Breda ALDb prestano servizio su linee del Compartimento di Bologna.

Il percorso complessivo delle automotrici con motore a combustione interna durante l'esercizio è stato di 5.359.000 di treni-chilometro.

Nell'ultimo mese il servizio di turno importava per i vari Compartimenti giornalmente treni-km.-viaggiatori 19.500.

Questa percorrenza corrisponde a circa 7 milioni di treni-km.-viaggiatori all'anno.

Per l'estensione del servizio con automotrici sono state ordinate automotrici veloci ALn 40, ALn 56 alla ditta Fiat ed automotrici elettriche.

Inoltre sono stati ordinati alcuni esemplari di autotreni a tre elementi e di elettrotreni pure a tre elementi. Ambedue questi tipi potranno raggiungere la velocità di 160 chilometri.

Il servizio con automotrici si svolge parziale o totale sulle seguenti linee :

Torino-Aosta; Varallo-Novara; Asti-Castagnole-Alba; Asti-Casale-Mortara; Vercelli-Casale-Alessandria; Chivasso-Asti-Casale; Santhià-Vercelli-Novara; Asti-Acqui; Livorno-Firenze; Firenze-Siena; Livorno-Campiglia; Pisa-Saline di Volterra; Campiglia-Piombino; Livorno-Colle Salvetti; Roma-Ancona; Terontola-Perugia-Foligno; Portocivitanova-Macerata-Fabriano; Fabriano-Urbino; Ancona-Rimini; Napoli-Castellammare di Stabia; Termoli-Foggia-Bari-Lecce; Foggia-Potenza; Foggia - Lucera; Foggia - Manfredonia; Cerignola Camp. - Cerignola; Ofantino-Margherita di Savoia; Barletta-Spinazzola; Rocchetta-Gioia del Colle; Bari-Taranto; Taranto-Brindisi.

Per provvedere alla estensione di questo servizio si sono assunti, in seguito ad esami, nuovi operai specializzati e si è continuato ad abilitare altri fuochisti alla condotta delle automotrici, dopo la frequenza degli appositi corsi che si sono tenuti a Torino, Firenze e Foggia.

28. Carrelli di manovra con motore a combustione interna. — In relazione al programma tracciato lo scorso anno, si è esteso l'uso dei carrelli automotori ad un primo gruppo di 70 stazioni, opportunamente scelte, per eseguire manovre ed anche piccole tradotte. Ciascuno dei carrelli è posto sotto la sorveglianza tecnica di un prossimo deposito locomotive che ne cura anche le riparazioni correnti, mentre le periodiche grandi riparazioni sono accentrate in un unico impianto (Firenze) dotato di mezzi idonei e di personale già specializzato.

I depositi anzidetti dispongono di agenti che sono stati istruiti presso il detto impianto di Firenze con appositi corsi teorico-pratici.

I risultati pratici, tecnici e finanziari che si stanno ottenendo con l'uso di questi carrelli, sono per ora assai soddisfacenti.

29. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — Si sono predisposti i progetti per la ricostruzione di carrozze metalliche di 2^a classe e di 3^a classe su telai di carrozze a carrelli con cassa di legno e di carri chiusi a cassa metallica su telai di carri già muniti di cassa di legno.

Le suddette carrozze di 2^a classe sono a corridoio laterale; quelle di 3^a classe sono invece a corridoio centrale, ma entrambe sono state mantenute del tipo a numerose porte laterali al fine di renderle particolarmente atte per i treni che fanno frequenti e brevi fermate e nei quali è, pertanto, requisito indispensabile la possibilità di un rapido sfollamento dei viaggiatori.

I suddetti carri chiusi sono stati studiati in modo da poter servire, oltre che per il trasporto delle ordinarie merci che si spediscono in carri chiusi, anche per il trasporto di grosso bestiame vivo, per il quale prima si usavano sempre carri espressamente costruiti a tale scopo.

Si prevede pertanto una più intensa utilizzazione di questi nuovi carri.

In considerazione del crescente sviluppo delle linee elettrificate, sono stati predisposti i progetti di nuovi carri riscaldatori interamente metallici e presentanti notevoli differenze costruttive rispetto a quelli precedenti, intese ad ottenere, da una parte, un profilo esteriore meno discordante con quello delle carrozze con le quali andranno in composizione e, dall'altra, un sensibile aumento della capacità d'acqua disponibile e dello spazio riservato al fuochista. Per poter trasportare i cereali alla rinfusa ed effettuare il carico e lo scarico con i mezzi

di cui i moderni meccanici silos sono provvisti e rendere così il trasporto di tale merce più economico, sono stati progettati dei nuovi carri interamente metallici in cui il grano è caricato dall'alto e scaricato automaticamente dal basso.

D'altro canto, per poter trasportare le derrate deperibili a distanze sempre maggiori e in condizioni di ottima conservazione, sono stati predisposti i progetti per la costruzione di nuovi carri refrigeranti a coibenza maggiore di quella posseduta dai carri attualmente in servizio. Carri analoghi, ma solamente isotermici, e cioè senza la refrigerazione a mezzo del ghiaccio d'acqua, sono stati studiati pure per la Rete a scartamento ridotto dell'Eritrea e Somalia.

Allo scopo di dare la possibilità agli speditori, che si valgono di autocarri e rimorchi anche per lunghi viaggi, d'effettuare per ferrovia la maggior parte del percorso e di ridurre quello su strada ordinaria al solo tragitto compreso tra il domicilio del mittente e il più vicino scalo ferroviario; e tra questo e il domicilio del destinatario, sono stati studiati dei carri a piano di carico molto ribassato, muniti di una speciale apparecchiatura a mezzo della quale l'autocarro o il rimorchio può rapidamente e agevolmente essere caricato sul carro e da questo scaricato.

Sempre allo scopo di rendere possibili i trasporti da porta a porta, senza bisogno di trasbordare la merce, furono studiati vari nuovi tipi di casse mobili di dimensioni e tipi adeguati ai vari bisogni che possono presentarsi nella pratica, e varie attrezzature intese a facilitare le operazioni di trasbordo delle casse mobili dai carri ferroviari ai veicoli stradali e viceversa.

Furono fatti inoltre importanti studi nel campo dell'equipaggiamento del freno automatico, tra i quali i seguenti: l'applicazione alle carrozze adibite ai servizi internazionali del freno « Breda », tipo viaggiatori, che permette di soddisfare alle necessità delle differenti Amministrazioni senza ricorrere all'acquisto di apparecchi esteri; un'apparecchiatura speciale intesa ad ottenere un'alta pressione sui ceppi, come è necessario per mantenere i percorsi d'arresto nei limiti attuali anche nel caso di elevate velocità di marcia; un tipo di freno automatico e moderabile per automotrici con motore a combustione interna; un apparecchio per la variazione meccanica del rapporto di moltiplicazione della timoneria del freno, utilizzabile tanto per i carri muniti della frenatura del carico, quanto per le carrozze munite di freno per alta velocità.

30. Miglioramenti in genere nel servizio di trazione. — Sono continuati i sistematici controlli sull'utilizzazione delle locomotive nei diversi servizi ed è stata intensificata la sorveglianza sull'andamento dei treni con particolare riguardo ai treni diretti, direttissimi, rapidi ed assimilati. L'esame sistematico e rigoroso delle avarie alle locomotive, che più frequentemente hanno causato perturbamento nella marcia

dei treni, ha permesso di adottare in alcuni casi opportuni provvedimenti per prevenire le cause degli inconvenienti, sia mediante l'istituzione di nuove visite periodiche di controllo, sia mediante perfezionamenti nelle caratteristiche costruttive o nelle modalità di riparazione di determinati organi delle locomotive stesse.

L'aumento del traffico coi treni viaggiatori ordinari e straordinari ad elevata velocità ha reso necessario il massimo sfruttamento delle locomotive dei gruppi 685, 691 e 746 nei servizi a lungo percorso. In particolare è stato affidato alle locomotive gruppo 746 il servizio dei treni diretti e direttissimi di maggiore importanza della linea Paola-Reggio Calabria, per aumentare la possibilità di ricuperi con i treni stessi, dato che essi sono soggetti a sensibili ritardi in corsa, a causa dei lavori di elettrificazione e sistemazione della linea stessa.

È continuato lo svolgimento del programma di demolizione di vecchie unità e la sostituzione delle medesime con altre più adatte per velocità, potenza e rendimento. L'utilizzazione generale dei mezzi di trazione è stata ulteriormente migliorata, come risulta evidente dal seguente prospetto:

D A T A	NUMERO DEI TURNI			NUMERO LOCOMOTIVE IN TURNO			Percentuale locomotive a doppia coppia rispetto al totale delle locomotive in turno	Percentuale percorrenza locomotive in turno a doppia coppia rispetto al totale delle locomotive in turno	Percorrenza 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	150,3
30 giugno 1933	104	108	212	1.067	900	1.967	45,7	42,4	162,3
30 giugno 1934	99	122	221	1.179	842	2.021	41,6	38,3	162,7
30 giugno 1935	127	84	211	1.229	751	1.980	37,9	36,6	163,4

Nell'ottobre 1934 è stata istituita sulla Torino-Pisa una coppia di treni rapidi con fermate esclusivamente a Genova e alla Spezia.

Tali comunicazioni, su di un percorso di 331 chilometri notevolmente difficoltoso, comprendendo il valico dei Giovi ed il tratto sinuosissimo fra Genova e Spezia, hanno una velocità commerciale di 74,5 chilometri, relativamente bassa, anche perchè è stato previsto un margine di 10, 15" per consentire un sicuro ricupero di eventuali ritardi per cause varie.

Comunque, si è potuto abbreviare a sole ore 8,50' il percorso nei due sensi fra Roma e Torino ad una media commerciale, sull'intero percorso di 667 chilometri, di 75,5 chilometri-ora.

I Servizi Materiale e Trazione e Lavori hanno eseguito un ampio studio per aumentare le velocità massime raggiungibili sulle linee con i diversi tipi di materiale rotabile in dotazione. Fu stabilito il criterio delle velocità massime multiple e cioè di avere, per ogni linea, diversi tipi di velocità, secondo le caratteristiche del materiale in esse circolante.

Tale principio fu applicato per una prima estensione di esercizio, creando, per ogni linea, *due velocità* massime distinte, vevoli, rispettivamente, la prima per i treni costituiti da materiale normale e la seconda per le automotrici con motore a combustione interna e per gli autotreni con motore a combustione interna od elettrotreni ad elevata velocità.

Le velocità massime che questi ultimi possono raggiungere, a parità di tracciato della linea, sono più elevate di quelle permesse per i treni normali, perchè i nuovi tipi di rotabili veloci, a basso peso unitario e a non elevato centro di gravità, consentono di percorrere le curve con un eccesso di accelerazione centrifuga, non compensata dall'effetto della sopraelevazione, maggiore di quello consentito dal materiale di tipo normale.

Per aumentare la velocità nelle curve, fu inoltre deciso di elevare la sopraelevazione massima di esse da m. 0,14 a m. 0,16. Tale lavoro è già in corso di attuazione nelle linee principali.

In seguito all'ottima riuscita delle prove internazionali del freno continuo « Breda », nell'attesa di passare all'applicazione di esso al materiale del parco, si sono proseguiti gli esperimenti relativi ad esso per il perfezionamento di dettagli costruttivi. Sono stati iniziati gli esperimenti di un dispositivo per la frenatura dei treni ad altissima velocità.

È stato istituito un turno speciale con locomotive del gruppo *E. 550* del Deposito di Torino provviste di apparecchio di sicurezza « uomo morto » tipo Breda e condotte da un solo agente. Analoga applicazione è stata fatta sulla Bolzano-Merano e sulla Monza-Lecco-Sondrio con 4 locomotive del gruppo *E. 333*.

I risultati ottenuti sono stati soddisfacenti.

Sono in corso esperimenti con contatori per il controllo della energia di ricupero.

31. Utilizzazione e consumo di combustibili e lubrificanti delle locomotive di manovra. — Sono state eseguite verifiche, anche a mezzo degli speciali dispositivi registratori e di controllo, sull'utilizzazione delle locomotive di manovra e sui relativi consumi di combustibili e lubrificanti.

Si procede ai controlli ogni qualvolta si abbia la sensazione che i mezzi impiegati possono essere ridotti in relazione alle effettive necessità del servizio, sia per diminuzione di tali necessità e sia per aumento verificatosi negli impegni. L'utilità delle verifiche viene confermata dalle riduzioni che, sia pure in misure differenti secondo i casi, si viene sempre a realizzare, sia nell'impegno delle locomotive che in quello del personale di trazione e del movimento.

32. Vomeri spartineve. — Allo scopo di migliorare il servizio di sgombramento effettuato a mezzo delle locomotive, si è provveduto ad aumentare da 800 a 1.400 apparecchi la dotazione di vomeri spartineve assegnata ai vari depositi della rete, con particolare riguardo a quelli interessanti le linee della Valle Padana, ove più frequentemente si ripetono da vari anni eccezionali nevicate.

33. Ripetitore di segnali in locomotiva. — È continuato l'esperimento coi dispositivi ripetitori di segnali installati sulla linea Bologna-Milano e corrispondentemente su alcune locomotive del Deposito di Bologna.

Saranno continuati gli studi per la definizione del tipo e del costo delle nuove apparecchiature per ripetizione di tre segnalazioni da adottare in occasione dell'estensione dell'esperimento.

34. Carrozza dinamometrica. — È stata passata la ordinazione a Ditte specializzate dell'apparecchiatura completa di nuovi e moderni strumenti per misure elettriche e meccaniche da applicarsi alla carrozza dinamometrica, in sostituzione dei vecchi strumenti non più adatti alle moderne necessità sperimentali, specialmente per le aumentate potenze dei mezzi di trazione.

Le nuove apparecchiature, che entreranno in servizio entro il prossimo esercizio, costituiscono quanto di più moderno e completo esiste attualmente in tale materia specializzata; esse permetteranno di estendere il campo sperimentale dello studio dei treni in moto, specialmente nelle analisi, non ancora approfondite, dei moti vibratorii ed oscillatori dei rotabili lanciati ad elevate velocità.

CAPO VI

TRAFFICO

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI

1. **Entità traffico viaggiatori.** — Nell'esercizio 1934-35 il quantitativo dei biglietti venduti, esclusi i biglietti d'abbonamento e quelli dei viaggi effettuati a *forfait*, fu di **81.816.283** in confronto di 79.392.357 dell'esercizio precedente, con un aumento quindi del **3,05 %**.

Nei dati complessivi esposti sopra sono stati, come negli altri anni, compresi anche i biglietti per la Metropolitana Napoli-Pozzuoli (**2.536.800** di fronte a 2.470.082 del 1933-34) e quelli relativi al servizio internazionale (**1.348.798** di fronte a 1.545.784 del 1933-34).

Per quanto riguarda le diverse classi, i biglietti venduti risultarono ripartiti come segue:

	QUANTITATIVO DEI BIGLIETTI VENDUTI		
	1934-35	1933-34	Variazioni %
Classe I	1.153.484	1.349.965	— 14,55
Classe II	7.718.829	8.307.215	— 7,08
Classe III	72.943.970	69.735.177	+ 4,60
TOTALI ...	81.816.283	79.392.357	+ 3,05

Dopo la sosta verificatasi nel 1933-34, nell'esercizio 1934-35 si è nuovamente manifestato il fenomeno detto declassamento e, cioè, il progressivo spostamento dei viaggiatori verso le classi inferiori, come risulta dal seguente specchio:

	Percentuale dei viaggiatori		
	I classe	II classe	III 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
1933-34	1,70	10,44	87,86
1934-35	1,40	9,44	89,16

I biglietti d'abbonamento, venduti nel 1934-35, ma che non sono compresi nei dati di cui sopra, furono **166.259** in confronto di 169.682 dell'esercizio precedente.

Il quantitativo dei viaggiatori - km. risultò nel 1934-35 di **7.698** rispetto a 6.991 milioni dell'esercizio precedente (vedi allegato 43) con un aumento del **10,11%**.

2. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — La percorrenza complessiva giornaliera dei treni ordinari viaggiatori nell'esercizio 1934-35 ha subito le seguenti variazioni :

PERCORRENZA giornaliera in km. al		TRENI PERMANENTI									Treni temporanei	Treni merci con viaggiatori
		Scartamento			Leggeri A fino ad 8 assi		Automotrici con motore a com- bustione interna	TOTALE Km. con Trazione		IN COMPLESSO		
		Normale		Ridotto	Trazione			a vapore	elettrica			
		Trazione		Trazione	Trazione							
		a vapore	elettrica	a vapore	a vapore	elettrica	a vapore	elettrica				
1° luglio	1934.....	172.936	49.613	4.233	39.544	2.021	13.852	230.565	51.634	282.199	11.153	13.039
1° agosto	1934.....	172.431	49.442	4.233	40.343	2.021	14.466	231.473	51.463	282.936	11.848	13.145
1° settembre	1934.....	172.345	49.442	4.233	40.623	2.021	14.432	231.633	51.463	283.096	11.549	13.196
1° ottobre	1934.....	172.335	49.470	4.233	40.633	2.021	14.538	231.739	51.491	283.230	4.155	13.358
28 ottobre	1934.....	168.732	56.212	4.233	38.534	4.424	15.125	226.624	60.636	287.260	2.924	13.193
1° dicembre	1934.....	168.441	56.819	4.233	38.511	4.776	15.114	226.299	61.595	287.894	2.071	13.180
1° gennaio	1935.....	167.958	56.819	4.233	38.774	4.803	15.252	226.217	61.622	287.839	3.060	13.180
1° febbraio	1935.....	167.902	56.890	4.325	38.958	4.835	15.288	226.473	61.725	288.198	3.166	13.182
1° marzo	1935.....	167.980	56.810	4.325	39.262	4.835	15.756	227.323	61.645	288.968	3.164	13.182
1° aprile	1935.....	167.840	56.808	4.325	39.310	4.835	15.940	227.415	61.643	289.058	2.424	13.164
15 maggio	1935.....	167.975	55.482	4.197	37.743	5.887	19.597	229.512	61.369	290.881	2.041	13.040
1° giugno	1935.....	167.975	55.819	4.197	37.987	5.887	20.191	230.350	61.706	292.056	2.439	12.896

Analogamente a quanto si era verificato nell'anno precedente, anche nel 1934-35 la percorrenza dei treni viaggiatori permanenti è andata progressivamente crescendo

fino a raggiungere al 1 giugno 1935 un valore che superava del 3,5 % quello relativo al 1° luglio 1934.

Come può rilevarsi dal prospetto surriportato, l'aumento complessivo dei treni permanenti è stato di circa 10.000 chilometri giornalieri.

Di questi, 1.245 chilometri si riferiscono ai treni ordinari, i quali sono cresciuti in seguito all'apertura all'esercizio della linea Motta S. Antonio-Schetino, a maggiori servizi istituiti nelle linee di nuova elettrificazione quali la Trento-Merano, la Napoli-Salerno e Torre A.-Gragnano, ecc., ma principalmente per l'attuazione di nuovi treni rapidi fra Torino e Livorno, fra Brennero e Bolzano e fra Roma e Reggio Calabria.

I treni leggeri a vapore ed a trazione elettrica hanno avuto un incremento di 2.309 chilometri giornalieri e ciò per migliorare il servizio di alcune linee.

L'aumento più forte però si è verificato nei servizi delle automotrici (6.339 chilometri giornalieri in più) ai quali l'Amministrazione tende a dare sempre maggiore estensione.

La percorrenza annuale di tutti i treni viaggiatori e misti nell'esercizio 1934-35 risultò di 108,7 milioni di chilometri di fronte a 103,4 dell'esercizio precedente.

La percorrenza dei treni merci con viaggiatori risultò di 2,4 milioni rispetto a 2,6 dell'esercizio precedente.

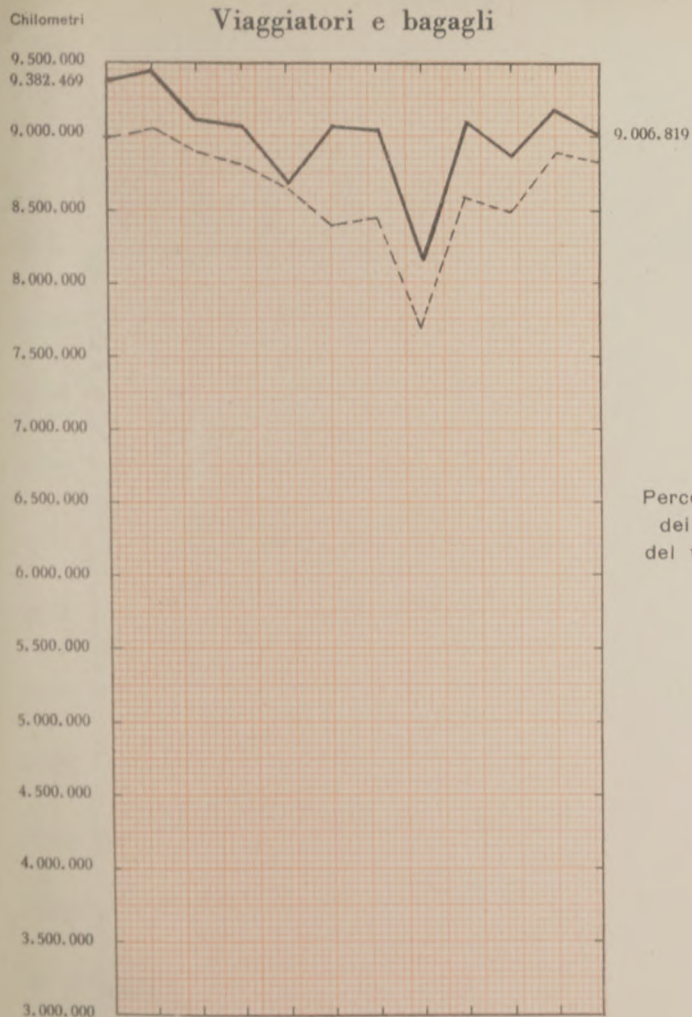
3. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — La percorrenza delle carrozze nell'esercizio 1934-35 fu di 1.845 milioni di assi-chilometro su tutta la rete a scartamento normale e ridotto di fronte a 1.828 dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di 17 milioni di assi-chilometro (pari al 0,9%).

Il quantitativo medio di assi-chilometro-carrozze per ogni treno-chilometro-viaggiatori risultò nel 1934-35 di assi 17,02 di fronte a 17,68 del 1933-34.

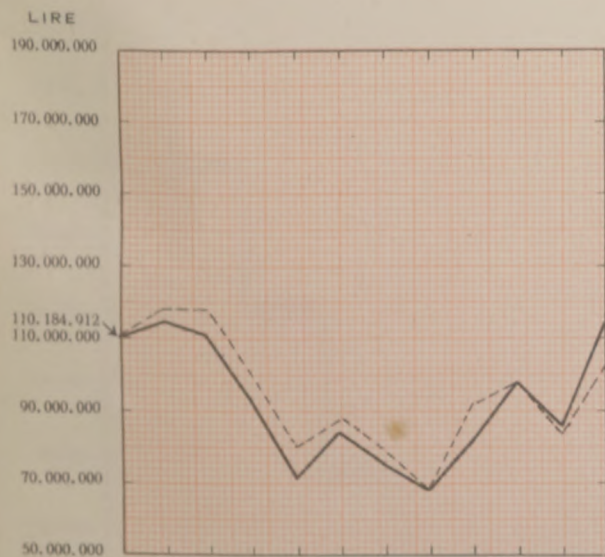
Il quantitativo medio di viaggiatori per treno (rapporto fra viaggiatori-chilometro e treni-chilometro) risultò nel 1934-35 di 71 di fronte a 68 dell'esercizio precedente, con un aumento del 5,05 %

4. Prodotto del servizio viaggiatori. — Il prodotto del traffico viaggiatori risultò nel 1934-35 di 1.073 milioni di fronte a 1.111 milioni dell'esercizio precedente.

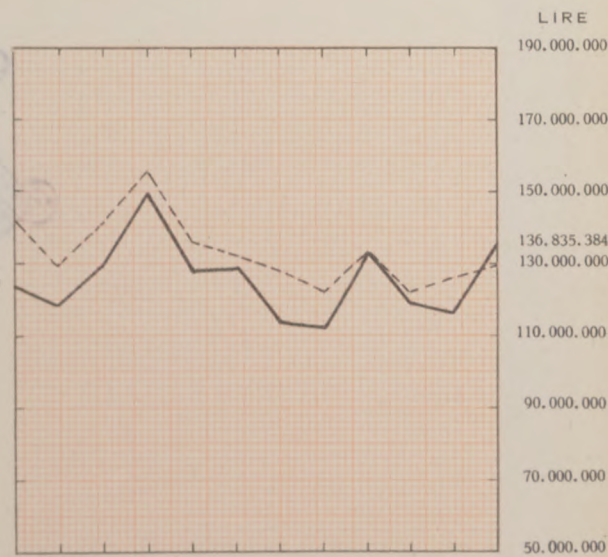
Si è avuto quindi una diminuzione di prodotti del 3,45 % la quale è dovuta in parte al declassamento di cui si è fatto cenno più sopra, alla riduzione verificatasi



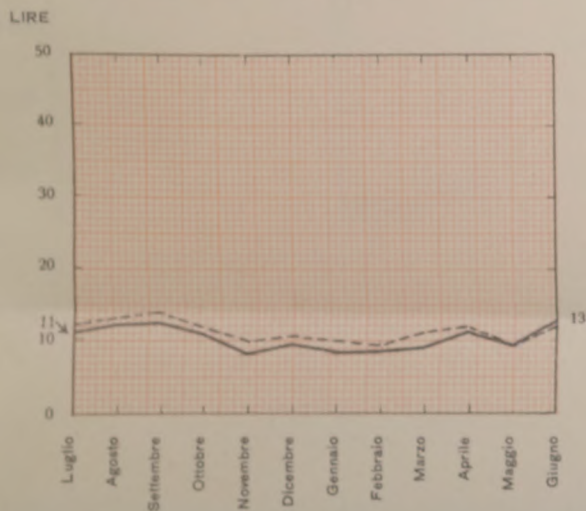
Percorrenze
dei treni
del traffico



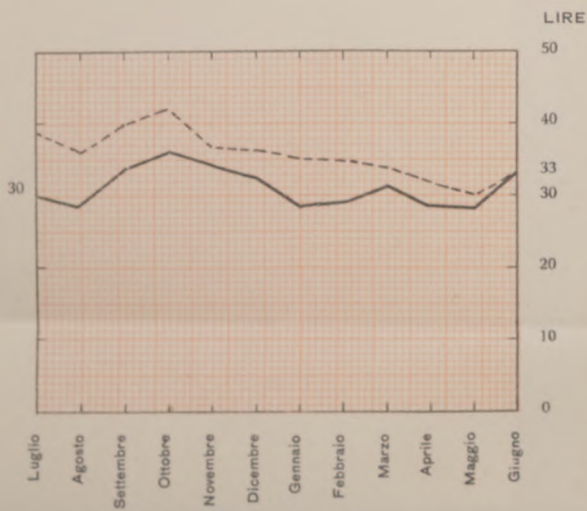
Prodotti
del
traffico

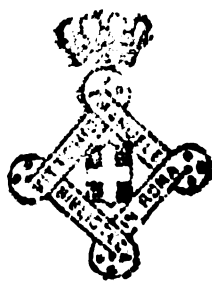


Prodotti
del
traffico

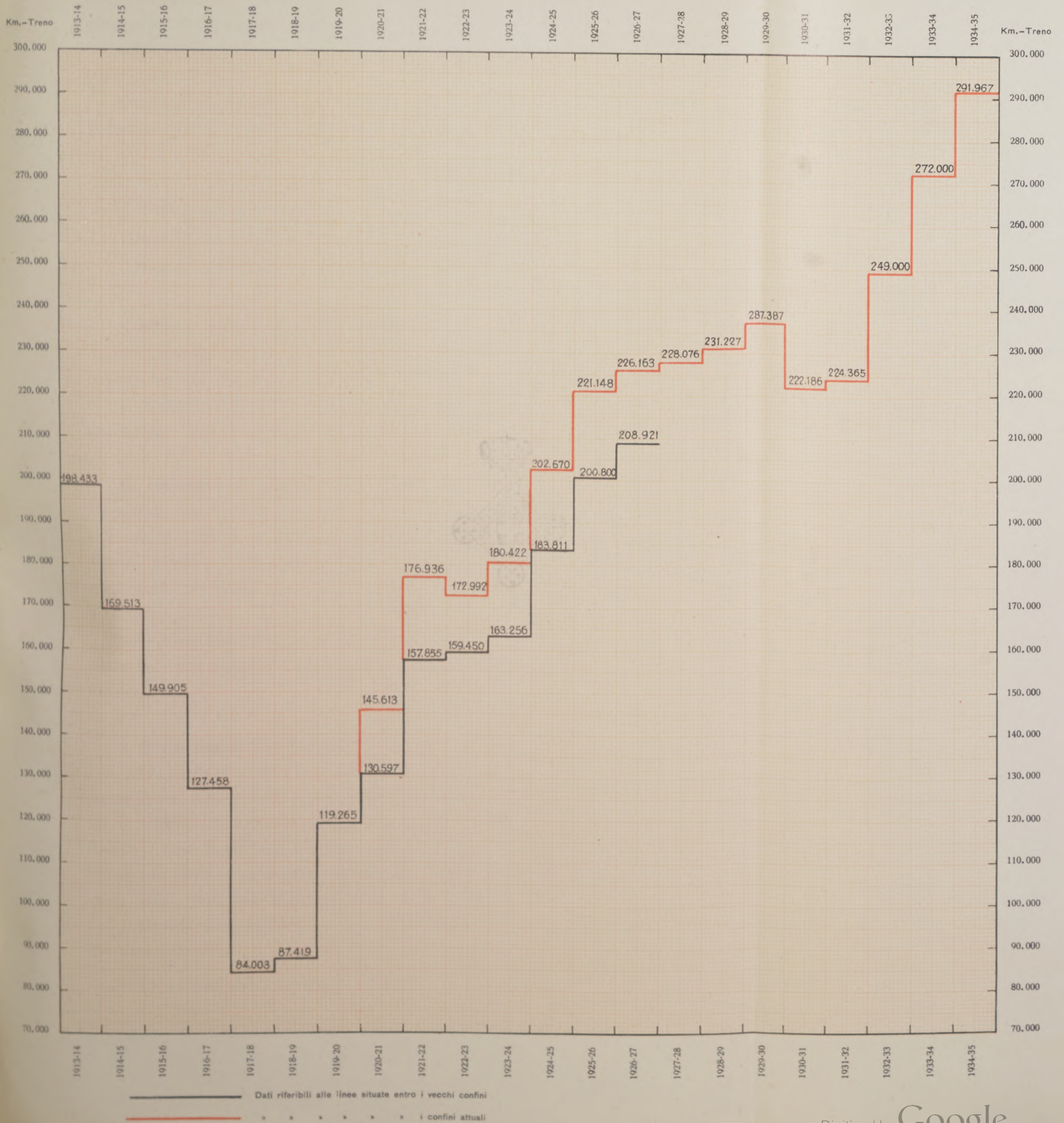


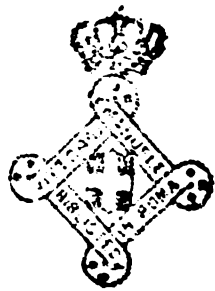
Prodotti
del
treno - km.





Medie annuali delle percorrenze giornaliere dei treni viaggiatori (in base all'orario di servizio)





nella percorrenza media dei viaggi e in modo speciale alle facilitazioni di tariffa che hanno preso maggiore sviluppo nell'esercizio 1934-35.

Nell'allegato 43 vengono specificati i prodotti viaggiatori distinti per classe e per genere di tariffa.

Qui appresso si indicano i prodotti medi generali per treno-chilometro-viaggiatori, per asse-chilometro-carrozza e per viaggiatore-chilometro.

	1934-35	1933-34	differ. %
Prodotti per treno-chilometro L.	9,90	10,75	— 7,89
Prodotti per asse-chilometro »	0,58	0,61	— 4,32
Prodotti per viaggiatore-chilometro »	0,139	0,159	— 12,31

5. Entità e prodotto del servizio bagagli. — Le spedizioni di bagagli effettuate durante l'esercizio 1934-35 furono di **1.615.994** contro 1.653.954 dell'esercizio precedente con una diminuzione del **2,30 %**.

Il prodotto relativo fu di **27,8** milioni di fronte a 31,2 milioni dell'anno precedente con una diminuzione quindi del **10,87 %**.

6. Comunicazioni interne. — Le varianti introdotte nell'orario dei treni viaggiatori, fra il 1° luglio 1934 ed il 15 maggio 1935, hanno avuto principalmente lo scopo di accelerare le relazioni internazionali fra Parigi e Roma, Monaco e Roma e Ventimiglia, Milano e la Svizzera e migliorare le interne, specie quelle mattutine da Genova a Torino, da Venezia a Milano, da Milano a Genova.

Sulle linee Roma-Ancona, Ancona-Pescara e su altre secondarie l'acceleramento delle comunicazioni è stato facilitato dall'istituzione del servizio con automotrici.

7. Servizi speciali treni viaggiatori. — Durante l'esercizio 1934-35, si effettuarono **5.763** treni straordinari, dei quali **76** per la Real Casa, **10** per personaggi ragguardevoli, **2.873** per gite popolari effettuate nei mesi di luglio, agosto e settembre 1934 (invece di 2.156 fatte nell'esercizio precedente), **285** per sports invernali durante i mesi di gennaio, febbraio, marzo e aprile 1935 e **2.519** per pellegrinaggi in genere e partecipanti ad adunate, congressi, commemorazioni, esposizioni, feste e fiere, nonchè per bagnanti ed escursionisti.

Il servizio di questi treni si svolse regolarmente, senza perturbare la marcia dei treni ordinari.

8. Servizi con carrozze della Compagnia Internazionale Wagons-Lits. —

Nell'esercizio 1934-35, il quantitativo dei servizi interni di carrozze letti, affidati alla citata Compagnia, ebbe una lieve diminuzione, come risulta dal seguente elenco :

SERVIZI EFFETTUATI	Esercizio 1934-35		ESERCIZIO 1933-34	
	Carrozze in ogni treno	Treni	Carrozze in ogni treno	Treni
Genova-Trieste	1	230-189-612/45-190-163	1	280-189-612/45 190-163
Genova-Roma	1	15/6	1	15/6
Torino-Roma	2	15/14	3	15/14
Torino-Roma	1	7/6	1	7/6
Milano-S. Candido (servizio estivo)	1	419-438-540/549 2119-190	1	419-438-540/540 2119-190
Domodossola-Milano-Roma	1	209-19/18-216	1	209-19/10-216
Milano-Sarzana-Roma	4	19/18	4	19/18
Milano-Genova-Napoli P. G. ...	1	177-7-7E/6-162	1	177-7-75/6-162
Bolzano-Roma (servizio estivo)	1	69-41/44-64	1	69-41/44-64
Venezia-Roma	1	43/44	1	43/44
Venezia-Roma	1	479-39/44	1	479-39/44
Venezia-Roma (servizio bisettimanale)	—	—	1	43/4 ² -470
Trieste-Roma	1	45/42-612	1	45/42-470-612
Bologna-Ancona-Roma	—	—	1	153-75/76-1786
Roma-Brindisi M.	1	91-91A/92A-92	1	91-91A/92A-92
Roma-Napoli-Brindisi M.	—	—	1	95-3921-91-91A/150 1890-794
Roma-Reggio C.	1	95/94	1	95/94
Roma-Palermo (servizio invernale)	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	89/80
TOTALI (andata e ritorno)...	44		52	

Per le carrozze salone, tipo Pullman, si ebbe il mantenimento, anche durante l'inverno, dei treni di lusso MN-NM fra Milano e Nizza.

I servizi interni giornalieri di carrozze ristorante effettuati dalla stessa Compagnia nel 1934-35, furono 38 in 83 treni, in confronto a 42 in 86 treni del precedente esercizio.

Gli introiti per tutti i detti servizi, da ripartirsi tra le ferrovie dello Stato e la Compagnia, nell'esercizio 1934-35, sono stati i seguenti:

Introiti per i viaggiatori dei W. L. nei treni ordinari	L.	18.623.429
Introiti per i viaggiatori nei treni di lusso e Pullman	»	2.737.727
		<hr/>
In complesso...	L.	21.361.156

9. **Prenotazione posti.** — Le stazioni ammesse alla prenotazione dei posti nei treni viaggiatori durante l'esercizio 1934-35 sono state **16** e le carrozze prenotabili **193**.

La tassa di prenotazione è stata compresa nelle nuove Tariffe (edizione 1° gennaio 1935) ed i posti prenotati dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935 sono stati **11.807** per la prima classe e **37.614** per la seconda con un introito complessivo di lire **171.877**.

I dati corrispondenti dell'esercizio precedente furono rispettivamente: posti 21.454 e 60.366 con un introito complessivo di lire 288.368.

SERVIZIO MERCI

10. **Entità del traffico merci.** — Durante l'esercizio 1934-35 si effettuarono **14.567.700** spedizioni di merci a grande ed a piccola velocità, contro 17.317.960 dell'esercizio precedente con una diminuzione del **15,88 %**.

Nel quantitativo suddetto non sono compresi, come non erano compresi nell'esercizio 1933-34, i trasporti a *forfait* e quelli in conto corrente coi vari Ministeri (in complesso **553.447** spedizioni in confronto a 514.554 dell'esercizio precedente).

Si effettuarono inoltre **486.054** spedizioni di « colli espressi » contro 491.755 dell'esercizio precedente con una diminuzione dell'**1,16 %**.

Le quantità di merci accettate pel trasporto durante l'esercizio 1934-35 furono complessivamente le seguenti, confrontate con quelle dell'esercizio 1933-34:

		1934-35	1933-34	Differenza
Merci del pubblico.....	tonn.	33.851.695	33.660.745	+ 0,57 %
Merci dell'Amministrazione....	»	9.158.526	6.796.100	+ 34,76 %
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTALE...	tonn.	43.010.221	40.456.845	+ 6,31 %

Nel 1934-35 si caricarono, inoltre, **81.073** carri di bestiame vivo, in confronto a 86.195 caricati nel 1933-34, rispetto al quale si ebbe, quindi, una diminuzione del **5,94 %**.

Per comodità di confronto si riportano nel seguente prospetto i dati relativi al traffico delle merci ed al carico dei carri (escluso il bestiame) verificatisi negli esercizi 1933-34 e 1934-35, per conto del pubblico, nonchè il carico medio per asse:

	TONNELLATE CARICATE		Diffe- renza %	CARRI CARICATI		Diffe- renza %	CARICO MEDIO PER ASSE-CARRO IN TONN.		Diffe- renza %
	1934-35	1933-34		1934-35	1933-34		1934-35	1933-34	
<i>Linee a scartamento normale:</i>									
a carro	30.948.449	30.461.653	+ 1,60	2.321.305	2.313.723	+ 0,33	6,56	6,49	+ 1,08
in collettame	2.716.777	2.982.766	- 8,92	1.503.098	1.653.283	- 9,08	1,47	1,46	+ 0,68
TOTALE ...	33.665.226	33.444.419	+ 0,66	3.824.403	3.967.006	- 3,59	5,13	4,97	+ 3,22
<i>Linee a scartamento ridotto:</i>									
a carro	155.197	184.478	- 14,25	15.845	18.809	- 15,76	4,78	4,69	+ 1,92
in collettame	28.272	31.848	- 11,23	10.383	11.920	- 12,89	1,46	1,50	- 2,66
TOTALE ...	183.469	216.326	- 13,80	26.228	30.729	- 14,65	3,56	3,57	- 0,28
<i>In complesso:</i>									
a carro	31.106.646	30.646.131	+ 1,50	2.337.150	2.332.532	+ 0,20	6,55	6,47	+ 1,24
in collettame	2.745.049	3.014.614	- 8,94	1.513.481	1.665.203	- 9,11	1,47	1,46	+ 0,68
TOTALE ...	33.851.695	33.660.745	+ 0,57	3.850.631	3.997.735	- 3,68	5,11	4,95	+ 5,22

Nell'altro prospetto seguente sono riportati i dati relativi alle percorrenze dei carri impiegati per i trasporti del pubblico e le tonnellate-chilometro delle merci trasportate, sempre escluso il bestiame:

Carico settimanale delle merci sulla rete a scartamento normale compresi i trasporti in servizio



	PERCORRENZA DEI CARRI CARICHI IN ASSI-KM.		Differenza %	TONN.-KM. (1) DI MERCI TRASPORTATE		Differenza %
	1934-35	1933-34		1934-35	1933-34	
	<i>Linee a scartamento normale:</i>					
carri completi	1.095.819.600	1.114.719.200	— 1,70	7.179.827.747	7.238.533.733	— 0,81
carri misti	469.925.700	503.579.600	— 6,68	691.016.783	737.688.644	— 6,33
TOTALE ...	1.565.745.300	1.618.298.800	— 3,25	7.870.844.530	7.976.222.377	— 1,32
<i>Linee a scartamento ridotto:</i>						
carri completi	1.970.100	2.286.000	— 13,82	9.411.168	11.210.544	— 16,05
carri misti	1.984.100	2.071.900	— 4,24	2.904.722	3.242.524	— 10,42
TOTALE ...	3.954.200	4.357.900	— 9,26	12.315.890	14.453.068	— 14,79
<i>In complesso:</i>						
carri completi	1.097.789.700	1.117.005.200	— 1,72	7.189.238.915	7.249.744.277	— 0,83
carri misti	471.909.800	505.651.500	— 6,67	693.921.505	740.931.168	— 6,34
TOTALE ...	1.569.699.500	1.622.656.700	— 3,26	7.883.160.420	7.990.675.445	— 1,35

(1) Le tonnellate-chilometro sono state calcolate moltiplicando il percorso complessivo dei carri (in assi-km.), 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.

Si trasportarono, altresì, per conto dell'Amministrazione, sulla rete a scartamento normale, **775.587.838** tonnellate-chilometro di merci, e sulla rete a scartamento ridotto altre **3.441.070** tonnellate-chilometro di merci.

Quindi, in complesso, si trasportarono sulla rete delle ferrovie dello Stato a scartamento normale ed a scartamento ridotto, negli ultimi due esercizi, le seguenti tonnellate-chilometro di merci:

	1934-35	1933-34
per il pubblico	7.883.160.420	7.990.675.445
per servizio	779.028.908	626.493.193
TOTALE...	8.662.189.328	8.617.168.638

Come si vede, il traffico merci per il pubblico ha subito una diminuzione (1,34%) mentre quello totale ha subito un aumento (0,52%).

II. Percorrenza dei treni merci e dei carri. — La percorrenza dei treni merci sulle linee a scartamento normale e ridotto, nell'esercizio 1934-35, fu di chilo-

metri **48.824.396** (e compresi i treni di servizio chilometri **50.084.509**) di fronte a km. 45.324.602, (compresi i treni di servizio km. 46.380.227) dell'esercizio precedente. Si ebbe quindi nel 1934-35, di fronte all'esercizio precedente, un aumento di km. **3.499.794**, pari al **7,7 %** (con i treni di servizio un aumento di km. **3.704.282**, pari all' **8 %**).

La percorrenza dei carri carichi e vuoti con i treni del traffico risultò di **2.497.421.500** assi-chilometro di fronte a 2.540.502.900 assi-chilometro dell'esercizio precedente, con una diminuzione dell'**1,70 %**.

Il quantitativo di assi-carro per treno scese da 56,05 a **51,15** con una diminuzione dell'**8,74 %**.

Il carico medio utile di ciascun treno merci, compresi i trasporti di servizio, discese da tonnellate 186 a tonnellate **173** di merce trasportata, e, calcolando solo i trasporti per il pubblico, da tonnellate 176 a tonnellate **161**.

Tale diminuzione deriva in gran parte dalla maggiore estensione che è stata data ai treni merci leggeri.

12. Prodotto del servizio merci. — Il prodotto del traffico merci nell'esercizio 1934-35 sulle linee a scartamento normale e ridotto risultò di lire **1.514.521.347** (compresi **24** milioni per trasporto bestiame) di fronte a lire 1.603.452.068 avute nel 1933-34.

Esso presentò quindi una diminuzione di lire **88.930.721** (pari al **5,55 %**).

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.

PRODOTTI MERCI

	1934-35	1933-34
Per treno-chilometro.....	31,02	35,38
Per asse-chilometro di carro (carico e vuoto).....	0,60	0,63
Per tonnellata-chilometro di merce (escluso bestiame)..	0,189	0,197

13. Ripartizione del traffico merci. — Considerando i trasporti secondo la provenienza e la destinazione, il tonnellaggio delle merci ed il quantitativo dei carri a scartamento normale caricati di merci e bestiame per conto del pubblico, e della Amministrazione, vanno così ripartiti:

PROVENIENZA DEI TRASPORTI

	1934-35		1933-34		Differenza	
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
Carico nelle stazioni interne	23.233.752	3.251.517	23.934.936	3.418.100	- 701.184	- 166.583
Carico nei porti.....	14.692.824	948.441	11.649.811	780.296	+ 3.043.013	+ 168.145
In arrivo dalle ferrovie confinanti italiane	1.172.677	105.952	1.213.433	108.485	- 40.756	- 2.533
In arrivo dalle ferrovie confinanti estere..	3.697.224	258.322	3.415.816	246.106	+ 281.408	+ 12.216
TOTALI...	42.796.477	4.564.232	40.213.996	4.552.987	+ 2.582.481	+ 11.245

DESTINAZIONE DEI TRASPORTI

	1934-35		1933-34		Differenza	
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
Scarico nelle stazioni interne	35.590.828	3.972.651	33.365.204	3.968.045	+ 2.225.624	+ 4.606
Scarico nei porti.....	3.298.868	247.477	2.958.868	224.838	+ 340.000	+ 22.639
In uscita per le ferrovie confinanti italiane	1.868.590	158.461	1.939.152	170.479	- 70.562	- 12.018
In uscita per le ferrovie confinanti estere..	2.038.191	105.643	1.950.772	189.625	+ 87.419	- 3.982
TOTALI...	42.796.477	4.564.232	40.213.996	4.552.987	+ 2.582.481	+ 11.245

14. **Traffico nelle stazioni di confine.** — Il traffico verificatosi nelle stazioni di confine durante il 1934-35 risulta dal seguente specchio paragonato con quello dell'anno precedente:

ESERCIZIO	ENTRATE IN ITALIA (tonn.)		USCITE DALL' ITALIA (tonn.)	
1933-34.....	3.415.816		1.950.772	
1934-35.....	3.697.224	+ 8,24 %	2.038.191	+ 4,48 %

15. **Traffico ai porti.** — Nel seguente prospetto sono riportati i principali dati relativi al carico di merci effettuato ai porti più importanti del Regno. I dati di dettaglio si trovano negli allegati 55 a 58.

		Tonnellate	Percentuale di variazione del 1934-35 rispetto al 1933-34	
Per conto del pubblico	1934-35	10.847.977	+	10, 82
	1933-34	9.787.955		
Per conto dell'Amministrazione	1934-35	3.844.847	+	106, 51
	1933-34	1.861.856		
TOTALE delle merci caricate.....	1934-35	14.692.824	+	26, 12
	1933-34	11.649.811		
di cui:				
Carbone fossile del pubblico	1934-35	5.752.731	+	13, 56
	1933-34	5.065.688		
Cereali per l'interno e per l'estero.....	1934-35	500.468	+	30, 59
	1933-34	383.232		
Cotoni per l'interno e per l'estero.....	1934-35	143.498	+	8, 48
	1933-34	132.279		
Fosfati e concimi chimici	1934-35	582.703	—	0, 95
	1933-34	588.292		
Oli minerali	1934-35	468.173	—	4, 87
	1933-34	492.164		

Per i porti maggiori si ebbero i seguenti risultati.

A Genova, si caricarono complessivamente **4.629.418** tonnellate di merci, di cui **4.008.098** dei privati e **621.320** dell'Amministrazione. Rispetto all'esercizio precedente, si ebbe un aumento del **12,17 %** nel carico dei privati, del **162,22 %** nel carico di servizio e del **21,50 %** nel carico complessivo.

A Venezia Marittima ed allo scalo di Marghera si caricarono complessivamente **1.749.926** tonnellate di merci, di cui **1.112.569** del pubblico e **637.357** dell'Amministrazione. Rispetto all'esercizio precedente, si ebbe una diminuzione del **2,94 %** nel carico dei privati, un aumento del **147,92 %** in quello di servizio, ed un aumento del **24,69 %** nel carico complessivo.

A Trieste si ebbe un aumento del **40,57 %** nel carico complessivo e del **29,25 %** nel carico dei privati; a Fiume, invece, si verificò una diminuzione del **15,85 %** nel carico totale e del **17,39 %** nel carico dei privati; a Savona si ebbe un aumento nel carico complessivo del **32,47 %** e del **25,15 %** nel carico del pubblico.

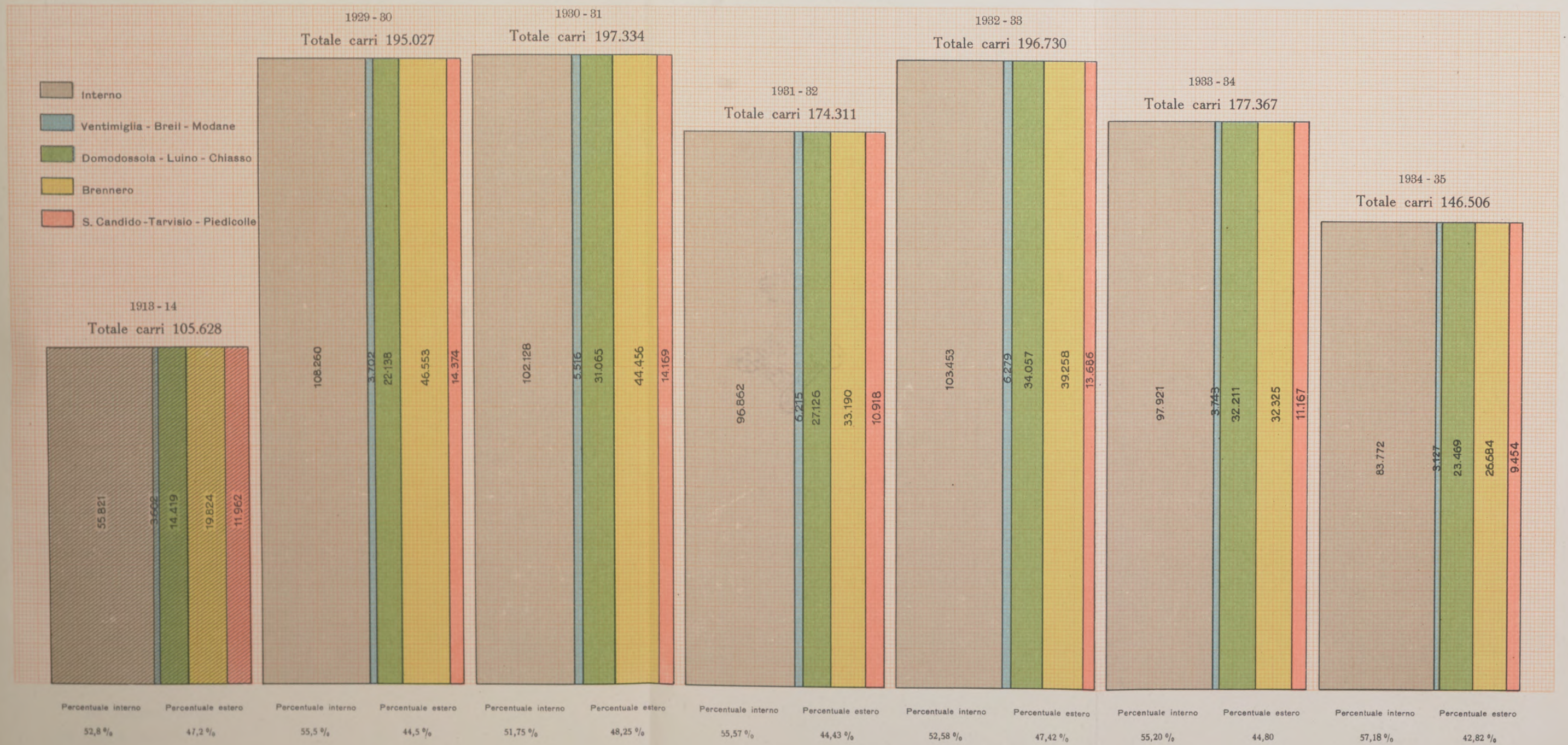
Aumenti nel carico complessivo si ebbero pure nei seguenti impianti: alle Funivie di S. Giuseppe di Cairo del **30,48 %**; a Livorno del **18,63 %**; a La Spezia del **32,93 %**; ad Ancona del **16,82 %**; a Civitavecchia del **9,76 %**; a Napoli del **73,95 %**.

16. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — Nell'allegato 52 sono messi in evidenza i dati relativi a voci delle principali merci trasportate a carro completo.

Raffronto del movimento delle derrate a carro completo nell'interno e per l'estero negli esercizi

1913-14 e 1929-30; 1930-31; 1931-32; 1932-33; 1933-34; 1934-35

Scala: 1 mm.² = 25 carri



Qui appresso si indicano le categorie di merci che hanno dato i più forti introiti:

	Introiti in milioni di lire	
	1934-35	1933-34
Combustibili.....	193	179
Materiali da costruzione.....	58	80
Legnami.....	39	62
Metalli e macchine.....	126	123
Cereali e farine.....	56	82
Vino e prodotti agricoli diversi.....	169	237
Oli, petroli, ecc.....	76	80
Bestiame vivo e carni macellate.....	24	29

17. **Trasporti derrate.** — Nell'esercizio 1934-35 si caricarono nella rete **146.506** carri completi di derrate a grande velocità; di essi **62.734** furono diretti all'estero.

In confronto dell'esercizio 1933-34, si ebbe un minor carico complessivo di **30.861** carri.

Dal prospetto che segue si rileva la ripartizione del carico per i vari transiti di confine ed il confronto con l'esercizio precedente.

TRANSITI	Esercizio 1934-35	Esercizio 1933-34	Differenza
Ventimiglia.....	334	463	— 129
Breil.....	—	39	— 39
Modane.....	2.793	3.241	— 448
Domodossola.....	3.088	4.634	— 1.546
Luino.....	892	836	+ 56
Chiasso.....	19.489	26.741	— 7.252
Brennero.....	26.684	32.325	— 5.641
S. Candido.....	40	147	— 107
Tarvisio.....	8.025	9.317	— 1.292
Piedicolle.....	49	87	— 38
Postumia.....	1.339	1.545	— 206
Fiume.....	1	71	— 70
Estero ...	62.734	79.446	— 16.712
Interno...	83.772	97.921	— 14.149
TOTALI...	146.506	177.367	— 30.861

18. **Trasporti vinicoli.** — Nel periodo che va dal 1° settembre al 30 novembre del 1934 si utilizzarono per i trasporti della campagna vendemmiale **22.591** carri,

dei quali **19.361** pel carico di uva, mosto e vino e **3.230** di recipienti vuoti. I dati corrispondenti dell'anno precedente furono 29.220, 25.449 e 3.771 (allegato 53).

Nel 1934 si ebbe, pertanto, rispetto al 1933, una diminuzione del **23,92 %** nei carri carichi di prodotti vendemmiali e del **14,35** per cento nei trasporti di recipienti vuoti. La sensibile diminuzione dipese dalla scarsità del raccolto e dalla concorrenza automobilistica.

19. Trasporto di agrumi. — In Sicilia ed in Calabria si caricarono nel 1934-35 e nel 1933-34 i seguenti carri di agrumi (allegato 54).

Carri carichi per l'estero	{	1934-35	11.587	+ 4,54 %
		1933-34	11.084	
Carri carichi per l'Italia continentale	{	1934-35	20.908	+ 0,73 %
		1933-34	20.757	
Carri carichi per località della Sicilia	{	1934-35	6.677	+ 4,88 %
		1933-34	6.366	
Carri carichi in complesso	{	1934-35	39.172	+ 2,53 %
		1933-34	38.207	

20. Trasporti fiori freschi. — Nell'esercizio 1934-35 vennero spediti complessivamente dalla Riviera di Ponente kg. **8.352.494** di fiori freschi, con un aumento di kg. **764.629** rispetto all'esercizio 1933-34.

Le dette spedizioni erano destinate come segue :

		Aumento rispetto al 1933-34
per l'interno	kg. 3.844.230	kg. 306.204
e per l'estero	» 4.508.264	» 458.425

In confronto all'esercizio 1933-34, nei riguardi dei singoli transiti, si ebbe quindi un aumento di kg. **295.389** per Chiasso, di kg. **121.443** per Tarvisio, di kg. **152.523** per i transiti minori e una diminuzione di kg. **54.172** per Ventimiglia, di kg. **12.288** per Brennero, di kg. **25.016** per Postumia, di kg. **19.454** per Domo-dossola.

21. Trasporti di bestiame vivo e disinfezione carri. — Per il trasporto del bestiame vivo si utilizzarono complessivamente **81.073** carri, in confronto a 86.125 carri del 1933-34.

I carri lavati e disinfettati furono **91.127** di cui **2.517** a gabbia attrezzati per il trasporto di ovini, suini e pollame, in confronto rispettivamente di 98.607 e 3.186 dell'esercizio precedente.

Il servizio di disinfezione venne eseguito in **72** stazioni, in **39** delle quali a mezzo di apposite imprese, che complessivamente disinfettarono **69.482** carri.

22. **Campagna saccarifera.** — Durante la campagna saccarifera del 1934 furono spediti sulla rete **21.615** carri di bietole e di residui per un peso complessivo di quintali **3.033.826**, mentre nel 1933 furono spediti carri **18.581** per un peso di quintali **2.621.999**. Si ebbe quindi un aumento dell'**11,50** % nel peso trasportato.

23. **Campagna bacologica.** — Durante la campagna bacologica del 1934 si sono trasportati:

- kg. **153.842** di bozzoli;
- » **2.765** di seme bachi;
- » **2.257** di foglie di gelso;
- » **14.198** di sgorboni vuoti;

complessivamente kg. **173.062**, mentre nella precedente campagna del 1933 si trasportarono in totale kg. **239.270**.

Si ebbe quindi una diminuzione del **27,7** % che devesi attribuire alla contrazione delle vendite ed alla concorrenza degli automezzi.

24. **Carri disponibili pel traffico.** — La quantità media giornaliera dei carri adibiti al trasporto delle merci, presenti sulla rete a scartamento normale (compresi i carri provenienti dalla guerra, quelli di altre ferrovie italiane ed estere ed esclusi i carri fuori servizio per guasti, quelli accantonati per essere demoliti o trasformati, i fuori rete ed i carri accantonati perchè non occorrenti ai bisogni del traffico) fu di **92.469**, contro **93.372** dell'esercizio 1933-34 (allegato 49).

Per ogni 100 carri disponibili se ne caricarono giornalmente, in media, **16,21** contro **16,03** caricati nell'esercizio precedente.

25. **Carico medio per asse e portata carri.** — Sulla rete a scartamento normale per ogni asse di carro utilizzato si caricarono mediamente tonnellate **5,415** di merci del pubblico e di servizio, escluso il bestiame vivo, in confronto a tonnellate **5,192** caricate nell'esercizio 1933-34 (allegato 47).

La portata media dei carri in dotazione, esclusi i carri specializzati per il servizio interno dell'Amministrazione, risultò di tonnellate **18,96**, contro tonnellate **18,75** del 1933-34.

26. **Ciclo medio dei carri sulla rete.** — Il ciclo medio dei carri sulla rete a scartamento normale fu di giorni 6 ed ore 4, contro giorni 6 ed ore 6 dell'esercizio 1933-34 (allegato 49).

27. **Percorso medio per trasporto.** — Il percorso medio dei trasporti di merci (esclusi quelli di bestiame) sulla rete a scartamento normale fu di km. **171,91**, contro km. 188,88 dell'esercizio 1933-34 e km. 196,54 del 1932-33.

28. **Carico medio per giorno lavorativo.** — Sulla rete a scartamento normale si caricarono mediamente, per ogni giorno lavorativo, **14.986** carri e **140.547** tonnellate di merci, in confronto a carri 14.968 e tonnellate 132.283 caricati nel 1933-34, rispetto al quale si verificò, quindi, un aumento rispettivamente del 0,12 e del 6,25 per cento. Nel seguente prospetto si sono riportate, per comodità di confronto, le medie del carico per giorno lavorativo in ciascun mese degli esercizi 1933-34 e 1934-35, nonché quelle complessive degli esercizi medesimi.

M E S E	MEDIA GIORNALIERA DEI CARRI CARICATI CON MERCI E BESTIAME		MEDIA GIORNALIERA DI TONNELLATE DI MERCÌ ACCETTATE PEL TRASPORTO	
	1934-35	1933-34	1934-35	1933-34
Luglio	15.006	15.198	137.425	132.938
Agosto	15.370	15.032	142.727	133.306
Settembre	16.108	16.031	152.312	143.032
Ottobre	16.357	16.629	153.234	145.437
Novembre	15.620	15.016	146.742	130.376
Dicembre	15.163	14.351	138.862	122.710
Gennaio	13.363	14.047	123.127	122.491
Febbraio	13.882	14.635	129.192	131.576
Marzo	15.179	14.808	142.851	130.361
Aprile	14.678	14.488	141.334	128.322
Maggio	13.986	14.530	132.241	131.641
Giugno	15.129	14.861	146.381	134.173
Medie	14.986	14.968	140.547	132.283
Percentuali di variazione	+ 0,12%	—	+ 6,25%	—

29. **Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata.** — Nel prospetto seguente sono state riportate le medie dei carri e delle tonnellate di merci caricati per ogni giorno lavorativo e per ogni chilometro di rete a scartamento normale in esercizio :

	1934-35	1933-34	Variazioni del 1934-35 rispetto al 1933-34
Carri	0,924	0,929	— 0,54%
Tonnellate	8,665	8,214	+ 5,49%

30. **Utilizzazione treni merci.** — La percentuale media di utilizzazione della forza di trazione offerta dalle locomotive dei treni merci circolanti sull'intera Rete è risultata nell'esercizio finanziario 1934-35 del **79,9%** in confronto dell'82,1% ottenutasi nell'esercizio finanziario 1933-34.

31. **Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi.** — Nell'esercizio 1934-35 si è mantenuta quasi integralmente la rete dei treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi in genere. Tale rete di **9.599** treni-chilometro e **383** ore-treno al giorno, è stata migliorata elevandone la velocità commerciale e perfezionando le coincidenze sia nei transiti interni, sia in quelli di confine, mediante opportuni accordi internazionali.

Si è raggiunta la velocità commerciale media di circa **km. 25** all'ora.

Sono stati mantenuti anche quasi tutti i treni merci diretti a lungo percorso che, insieme ai rapidi, costituiscono le più importanti comunicazioni interne ed internazionali, portate a conoscenza degli speditori mediante opportune pubblicazioni interne ed internazionali. Tali comunicazioni, apprezzate dal ceto commerciale, permettono di accelerare sensibilmente la resa dei trasporti e contribuiscono a mantenere basso il ciclo medio del carro.

32. **Treni rapidi collettame.** — Al 30 giugno 1934 i treni rapidi collettame circolavano sulle linee:

Torino-Milano-Venezia-Trieste; Venezia-Udine; Bolzano G.-Bologna; Bologna-Padova; Torino-Genova-Pisa-Roma; Pisa-Firenze; Alessandria-Piacenza; Milano-Genova-Ventimiglia; Milano-Bologna-Ancona-Foggia-Bari; Ancona-Roma; Bologna-Firenze-Roma-Napoli;

compiendo giornalmente un percorso di **km. 9.610** in **539** ore (velocità commerciale media **km. 17,8** all'ora).

Nell'esercizio 1934-35 detti treni furono estesi alle linee Torino-Savona; Parma-Sarzana; Novara-Alessandria; Milano-Chiasso; Milano-Domodossola; Torino-Modane; Napoli-Foggia e Napoli-Battipaglia, cosicchè al 30 giugno 1935 essi percorrevano giornalmente un totale di **km. 11.362** in **632** ore (velocità commerciale media **km. 18** all'ora). L'attivazione di questi treni è stata sempre accompagnata dalla soppressione dei raccoglitori o dalla loro trasformazione in treni merci diretti od omnibus con abbreviazioni delle fermate nelle stazioni intermedie (e quindi con vantaggio anche per la resa dei trasporti a carro); di guisa che, nonostante l'accrescimento dei treni-chilometro, non si è avuto aumento di treni-ore.

I treni rapidi collettame — che si sono dimostrati molto vantaggiosi per la resa dei trasporti e per l'utilizzazione del materiale — verranno ulteriormente estesi

ad alcune altre linee aventi un notevole traffico di collettame ed ove si esplica una forte concorrenza camionistica o costituiscono importanti allacciamenti con le linee principali già servite da questi treni.

33. **Autofurgoni.** — Sulle linee Foggia-Potenza Inferiore e Rocchetta Sant'Antonio - Gioia del Colle è stato sperimentato, con buoni risultati, l'inoltro del collettame a mezzo di autocarri su rotaia (autofurgoni). L'esperimento verrà esteso ad altre linee di secondaria importanza e di medio traffico.

34. **Impiego locomotive di manovra.** — Nell'esercizio 1934-35 le locomotive di manovra effettuarono complessivamente **2.766.948** ore di manovra (di cui **129.267** per conto di terzi e quindi a rimborso di spesa), con **28.387.498** veicoli manovrati, in confronto a 2.746.102 ore (di cui 125.769 per conto terzi) e 28.598.890 veicoli, risultanti rispettivamente nell'esercizio precedente.

Il rendimento medio di lavoro per ciascuna ora di manovra fu pertanto di veicoli **10,7**, lievemente minore a quello di 10,9 verificatosi nell'esercizio precedente.

Alla fine dell'esercizio 1934-35 si aveva un impiego di locomotive *permanenti* di manovra di **385** unità per **6.024** ore rispetto ad altrettante unità per 6.191 ore avutesi alla fine del precedente esercizio.

35. **Trasporti 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 sovratassa del 70%	2.828
con treni accelerati, carri paganti la sovratassa del 40%	15.034

Dei detti trasporti sono stati destinati all'estero:

paganti sovratasse con i treni diretti, carri	584
con treni accelerati	2.786

L'entità dei trasporti in collettame paganti sovratasse del 70% e del 40% risulta dai seguenti dati:

spediti con i treni diretti colli 1.208.244, q.li 244.272;
spediti con i treni accelerati colli 3.539.045, q.li 1.045.649.

Colli espressi:

da kg. 5 a kg. 40, n. 488.715.

TRASPORTI SPECIALI

36. **Trasporti militari.** — Questi trasporti nell'anno 1934-35 furono assai superiori a quelli dell'esercizio precedente. Oltre ai soliti trasporti di reclute,

richiamati e congedandi, si ebbero i trasporti per le grandi manovre che assunsero in quest'anno maggiore importanza, e si iniziarono i trasporti speciali per l' A. O.

In complesso furono trasportati sulle ferrovie dello Stato 37.369 ufficiali, 1.302.717 militari di truppa, 68.246 quadrupedi, più artiglierie, carriaggi, munizioni, ecc.

Questo imponente movimento si è svolto senza il minimo disturbo del servizio pubblico, che in alcuni periodi ha raggiunto la massima intensità, per effettuazione di treni straordinari per comitive, pellegrinaggi, treni popolari, colonie estive, adunate, ecc.

Nessun inconveniente si è verificato nè durante i carichi, anche notturni, di quadrupedi e materiali pesanti, nè durante la marcia dei treni militari e le manovre nelle stazioni di carico, ricomposizione e scarico; tutti i trasporti, molti dei quali furono richiesti a brevissima distanza di tempo dall'effettuazione, partirono e giunsero nei limiti di tempo stabiliti dall'autorità militare, in perfetto orario.

37. Trasporti postali. — Il servizio di trasporto dei dispacci e pacchi in consegna al personale ferroviario, durante l'esercizio 1934-35, ha richiesto giornalmente l'utilizzazione di **1.570** treni con una percorrenza di km. **150.000**, così distinti: treni **542** con km. **44.400** per il trasporto dei dispacci, treni **436** con km. **65.300** per quello dei pacchi e treni **592** con km. **40.300** per il trasporto promiscuo dei dispacci e pacchi.

Inoltre furono trasportati **28.103** veicoli carichi di effetti postali, di cui **8.046** con treni diretti e **20.057** con treni accelerati viaggiatori.

Il quantitativo dei pacchi trasportati sulle ferrovie dello Stato o comunque spediti è stato di **13.618.101** in confronto di 13.296.667 pacchi dell'esercizio 1933-34.

38. Binari di raccordo e carico e scarico in punto determinato. — Per le **1.471** concessioni di raccordi industriali della nostra rete, durante l'anno finanziario 1934-35, si è verificato un movimento di **1.280.958** carri, con un aumento di **103.455** unità rispetto all'esercizio precedente.

Le stesse concessioni, tenuto conto anche degli arretrati riscossi, hanno dato un gettito di lire **1.302.105** per canoni e di lire **7.872.315** per tasse di esercizio, di tradotta e simili, in confronto, rispettivamente, di lire **1.207.869** e di lire **6.290.163** realizzate per gli stessi titoli nell'esercizio precedente. Si è avuto quindi un maggior introito complessivo di lire **1.676.388**.

Il sensibile maggior movimento di carri è dovuto in parte a trasporti d'interesse militare o inerenti a lavori per l'elettificazione delle linee ed in parte

a riacquisizione di traffici. Le differenze in più si sono verificate in modo notevole nei compartimenti di Torino (15.476), Milano (18.105), Venezia (6.231), Trieste (3.699), Genova (15.848), Firenze (27.211), Ancona (8.296), Napoli (5.622), Cagliari (2.561).

Il maggior importo dei canoni è dovuto invece a ricupero di arretrati.

Le concessioni di carico e scarico in punto determinato, con o senza accesso speciale, durante l'anno finanziario sono state 1.415, in confronto delle 1.410 dell'esercizio precedente ed hanno avuto un movimento complessivo di 206.851 carri, con un aumento di 5.066 unità, rispetto all'anno finanziario precedente (201.785).

Per canoni inerenti a queste concessioni, sono state introitate lire 587.915 e per tasse di esercizio lire 940.751 in confronto, rispettivamente, di lire 532.827 e di lire 1.027.216 realizzate nell'esercizio 1933-34.

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 1934-35 e nell'esercizio precedente ed il quantitativo di persone morte e ferite negli accidenti stessi. Il quantitativo complessivo di accidenti verificatisi sulla Rete è risultato inferiore a quello dell'anno precedente.

Il quantitativo complessivo dei morti, in occasione di detti accidenti, è diminuito di 36 rispetto a quello dello scorso anno ed il quantitativo di feriti, che sono sempre quelli giudicati guaribili oltre i cinque giorni, è diminuito da 632 a 455.

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	Per 100 mila treni-km. viaggiatori e merci	sviamenti di locomotive e carri in manovra	urti in manovra	incendi nei treni	incendi nelle stazioni	cadute di persone dai treni	sassi lanciati contro i treni con danni		attentati	Totale	Per 100 mila treni-km. viaggiatori e merci
						presenziati	non presenziati												
1934-35																			
Rete a scartamento normale	42	11	53 0,03	5	27	38	39	109 0,07	31	30	5	2	73	13	—	—	154	—	316
Rete a scartamento ridotto.	28	1	27 1,28	1	—	—	3	4 0,19	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	32
1933-34																			
Rete a scartamento normale	32	18	50 0,03	19	37	25	98	179 0,12	33	44	5	4	85	14	1	—	186 0,13	—	415
Rete a scartamento ridotto.	15	—	15 0,72	—	—	1	8	9 0,43	—	1	—	—	—	3	1	—	5 0,24	—	29

I dati di questa tabella comprendono soltanto gli accidenti che hanno causato danni superiori alle 5000 lire, morti o ferimenti di persone guaribili oltre i 5 giorni.

PERSONE INFORTUNATE

ESERCIZIO	VIAGIATORI					AGENTI					ESTRANEI					Complesso Per 100 mila treni-km. (viaggiatori, merci e servizio)					
	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 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 1 milione di viaggiatori trasportati	per 100 mila treni-km. viaggiatori	per 100 mila treni-km. viaggiatori e merci						
Rete a scartamento normale:																					
1934-35	morti.....	2	8	—	1	11	0,13	0,01	0,01	6	28	—	24	58	12	140	—	18	170	233	0,15
	feriti.....	93	51	6	23	173	2,12	0,17	0,11	61	34	5	47	147	25	89	—	17	131	451	0,29
	totale.....	95	59	6	24	184	2,25	0,18	0,12	67	62	5	71	205	37	229	—	35	301	680	0,44
1933-34	morti.....	14	5	—	—	19	0,24	0,02	0,01	13	30	—	23	66	8	168	—	15	191	276	0,18
	feriti.....	189	53	9	17	268	3,42	0,26	0,19	72	36	—	35	143	14	165	—	26	205	616	0,42
	totale.....	203	58	9	17	287	3,66	0,28	0,20	85	66	—	58	209	22	333	—	41	396	892	0,60
Rete a scartamento ridotto:																					
1934-35	morti.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	2	0,09
	feriti.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	4	0,18
	totale.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	6	6	0,27
1933-34	morti.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	0,05
	feriti.....	1	2	1	—	4	—	—	—	1	—	2	—	3	—	9	—	—	9	16	0,75
	totale.....	1	2	1	—	4	—	—	—	1	—	2	—	3	—	10	—	—	10	17	0,80
Rete a scartamento normale e ridotto:																					
1934-35	morti.....	2	8	—	1	11	0,13	0,01	0,01	6	28	—	24	58	12	141	—	19	172	241	0,15
	feriti.....	93	51	6	23	173	2,12	0,17	0,11	61	34	5	47	147	25	93	—	17	135	455	0,30
	totale.....	95	59	6	24	184	2,25	0,18	0,12	67	62	5	71	205	37	234	—	36	307	690	0,48
1933-34	morti.....	14	5	—	—	19	0,24	0,02	0,01	13	30	—	23	66	8	169	—	15	192	277	0,19
	feriti.....	190	55	10	17	272	3,42	0,27	0,19	72	37	—	37	146	14	174	—	26	214	632	0,42
	totale.....	204	60	10	17	291	3,66	0,29	0,20	85	67	—	60	212	22	343	—	41	406	909	0,61

CAPO VII

SERVIZI COMMERCIALI

CONCORRENZA ED ACQUISIZIONE DEI TRAFFICI

1. Traffico dei viaggiatori. — Nel 1934-35 il traffico dei viaggiatori ha risentito, come nell'esercizio precedente, gli effetti di tutta la serie di provvedimenti presi dall'Amministrazione per favorire il movimento ferroviario, sia in via permanente che per determinate manifestazioni.

Le agevolazioni di tariffa concesse al riguardo sono particolarmente illustrate ai successivi punti **IO** e **II**.

2. Treni popolari. — Speciale importanza nel movimento viaggiatori hanno avuto, anche durante il 1934-35, i trasporti coi *treni popolari* i quali vanno sempre più guadagnando la simpatia del pubblico.

Qui appresso si indica il servizio effettuato nell'estate 1935 (dal giugno al settembre) ed i risultati ottenuti.

Ricorrenze festive, nelle quali furono effettuati i treni popolari, **22**.

Coppie di treni speciali effettuate **1.318** che percorsero in complesso **485.767** chilometri.

Furono inoltre utilizzati per viaggiatori fruanti delle stesse facilitazioni dei treni popolari, **460** coppie di treni ordinari.

Percorso medio dei viaggi (andata e ritorno) km. **360**. Numero complessivo di viaggiatori trasportati **1.064.262**. Frequentazione media dei treni speciali **705** viaggiatori per treno.

3. Traffico delle merci. — Durante l'esercizio 1934-35 la concorrenza esercitata da altri mezzi di trasporto, e soprattutto dagli autocarri, si è maggiormente intensificata, con quotazioni sempre più basse nei noli. In conseguenza anche l'azione di difesa dell'Amministrazione è cresciuta di intensità. Sono state notevolmente estese le concessioni speciali di prezzi ridotti mediante convenzioni con determinate Ditte, ed hanno avuto particolare estensione i così detti prezzi concessionali di concorrenza, ossia prezzi ridotti a disposizione di tutte le Ditte che garantiscono un minimo sia pure limitato di traffico in determinate zone e per determinati traffici.

Le concessioni accordate a mezzo di contratto annuale sono state **756** con un impegno minimo di tonnellate **11.284.278** ed un introito approssimativo di lire **461.573.338**, in confronto di 778, per tonnellate 7.458.275 con un prodotto di lire 406.025.206 dell'esercizio precedente.

Le concessioni per trasporti occasionali sono state **1.235**, per tonnellate **509.893**, con un introito approssimativo di lire **15.114.666**, in confronto a 1.142 per tonnellate 602.268 con un introito di lire 17.489.935 dell'esercizio precedente.

Infine i « prezzi concessionali di concorrenza » dianzi accennati hanno dato luogo ad un impegno minimo di tonnellate **1.747.405**, con un prodotto presunto di lire **79.081.747**.

Durante l'esercizio 1934-35 sono state così accordate concessioni annuali e occasionali **1.991** per un impegno minimo di tonnellate **11.794.171**, con un introito di lire **476.688.004**, in confronto a concessioni 1.920 per tonnellate 8.060.543 con un introito di lire 423.515.141 dell'esercizio precedente.

Aggiungendo i trasporti relativi ai « prezzi concessionali di concorrenza » si ha complessivamente un impegno minimo di tonnellate **13.541.576** con un importo approssimativo di lire **555.769.751**.

La riduzione media sulle tariffe normali è stata del 26,17% superiore a quella dell'esercizio precedente.

Dal traffico minimo complessivo di tonnellate 13.541.576 assicurato all'Amministrazione, tonnellate 10.538.645 riguardano la concorrenza camionistica, tonnellate 2.165.379 la concorrenza marittima fluviale e di altri mezzi e tonnellate 837.552 vanno riportate ad acquisizione di nuovo traffico.

4. Istituto Nazionale trasporti. — L'I.N.T. ha continuato nella sua opera di collaborazione per la difesa e l'acquisizione dei traffici.

Tale Istituto ha provveduto nel 1934-35, in base a concessioni di speciali prezzi ridotti di concorrenza, alle seguenti spedizioni:

tonnellate **279.979** (tonnellate 355.575 nel 1933-34) di merci varie a carro (*groupage*) con un introito di lire **17.534.303** (lire 19.830.868 nel 1933-34);

tonnellate **399.481** (tonnellate 54.893 nel 1933-34) di merci a carro completo con un introito di lire **8.537.517** (lire 1.927.205 nel 1933-34);

133.256 capi di bestiame in **5.595** carri (carri 4.769 nel 1933-34) con un introito di lire **2.361.942** (lire 2.072.639 nel 1933-34).

Le Agenzie di città al 30 giugno 1935 erano **363** (360 al 30 giugno 1934) con **663** recapiti alcuni dei quali stabiliti in località suburbane o comunque lontani dagli scali, ma collegate alle ferrovie a mezzo di autotrasporti.

L'I.N.T. ha continuato la gestione diretta dell'Agenzia di città di Milano.

Le merci a tariffa normale ferroviaria ed i bagagli presi o consegnati a domicilio risultano di tonnellate **280.645** contro tonnellate 280.159 dell'anno finanziario precedente.

L'I.N.T. ha continuato anche a gestire le linee automobilistiche viaggiatori Giulianova - Teramo e Porto D'Ascoli - Ascoli Piceno. Dal 1° luglio 1934 ha assunto l'esercizio dell'autolinea Ascoli-Teramo e dal 1° agosto 1934 quello delle autolinee Teramo-Aquila, Teramo-Castelli, Roseto-Castelli e Paranesi-Teramo.

Nella zona dell'Istria Occidentale dal 1° giugno 1935 ha assunto l'esercizio dell'autolinea Trieste-Montona e dal giorno 10 stesso mese anche quello della linea di gran turismo Trieste-Portorose.

5. Servizio a domicilio dei bagagli e dei colli espressi. — Con l'estensione del servizio di presa e consegna dei bagagli a domicilio a tutte le Agenzie di città, iniziatasi lo scorso anno, il servizio stesso si è sempre più affermato, avendone il pubblico riconosciuta la praticità e la convenienza.

Pertanto a partire dal 15 febbraio 1935 i servizi di presa, prima limitati ai soli effetti personali, sono stati estesi a qualsiasi spedizione a bagaglio, ivi comprese biciclette, motociclette, animali e merci.

In via di esperimento poi, dal 1° dicembre 1934 è stata anche istituita da e per le principali città italiane e francesi la presa e consegna a domicilio dei bagagli in servizio diretto — via Modane e Ventimiglia — limitatamente ai soli trasporti delle cose di uso personale del viaggiatore.

Il servizio dei colli espressi alla fine dell'esercizio corrente era stato esteso a **315** località contro 290 dell'esercizio precedente.

6. Servizio di collegamento ferroviario-automobilistico per il trasporto delle merci. — Questo servizio ha dato, anche nell'esercizio finanziario 1934-35, risultati soddisfacenti per lo sviluppo raggiunto.

I colli trasportati sono saliti a **767.889** contro 269.279 dell'esercizio precedente per un peso di quintali **324.983** contro 129.561.

A tale traffico corrisponde anche un aumento della rete stradale percorsa che da 12.000 chilometri nello scorso esercizio è salita a chilometri **14.500** circa nell'attuale con **2.735** località servite in confronto a 2.342 dello scorso anno.

7. Impiego delle casse mobili e di carrelli pel trasporto di carri ferroviari su strada. — L'Amministrazione ha assunto in proprio la gestione delle casse mobili precedentemente affidata alla Società Italiana Casse Mobili (*Containers*) S. I. C. O. N. che ha cessato la propria attività. Nel contempo, per lo studio dei problemi ine-

renti a tale modo di trasporto, è stato nominato un « Comitato consultivo delle casse mobili ferroviarie e delle stazioni refrigeranti » in seno al quale sono stati chiamati anche rappresentanti dei Ministeri della Guerra, dell'Agricoltura e delle Corporazioni nonché rappresentanti dell'Istituto Nazionale per l'exportazione e dell'Istituto Nazionale Trasporti.

È stato deliberato un aumento di dotazione di casse mobili e dei relativi mezzi sussidiari di carico e scarico, nonché l'acquisto dei mezzi occorrenti per il trasporto delle casse mobili su strada ordinaria. Tale materiale è in corso di costruzione.

L'Amministrazione ha partecipato, a mezzo dei propri delegati, ai lavori delle Commissioni costituite in seno al Bureau International des Containers circa la risoluzione dei problemi tecnici, doganali e tariffari inerenti ai trasporti internazionali in casse mobili.

Per effettuare il trasporto dei carri ferroviari su strada ordinaria onde rendere possibile i trasporti di merci che si sogliono chiamare da porta a porta, è stato studiato, costruito ed utilmente sperimentato un tipo di carrello speciale a sedici ruote semipneumatiche, trainato da apposita autotrattrice. Dieci di questi carrelli sono già in esercizio con buoni risultati.

8. Traffici internazionali. — Durante l'esercizio 1934-35 è continuata intensamente da parte delle ferrovie estere l'opera di accaparramento dei trasporti, sia a mezzo di disposizioni generali con le quali viene assicurata agli speditori la tassazione più economica, sia a mezzo di altre facilitazioni. Le ferrovie italiane dello Stato, pur collaborando alla conclusione ed al perfezionamento di accordi con le dette ferrovie estere per mettere, se non fine, almeno un freno alla dannosa reciproca concorrenza, hanno dovuto adottare le necessarie misure di difesa del traffico di loro competenza.

Dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935 sono state approvate **132** concessioni speciali per un impegno di tonnellate **240.605** corrispondenti ad un prodotto di circa lire **6.829.352** con una riduzione media, rispetto alla tariffa normale, del **43,48%** circa.

Si deve inoltre tener conto dei traffici acquisiti a tariffa normale in base ad accordi internazionali e del traffico acquisito mediante concessioni tariffarie non vincolate a minimi d'impegno.

Dopo lunghe e laboriose trattative è stato possibile concludere un accordo con le ferrovie francesi della P. L. M. per mettere fine alla concorrenza tra i porti di Genova e Marsiglia nei traffici con la Svizzera, e per assicurare una collaborazione tra le due Amministrazioni per l'acquisizione di traffico ai porti del Mediterraneo in concorrenza coi porti del Nord. L'accordo assicura al porto di Genova ed

alle nostre linee una larga partecipazione al traffico della Svizzera consolidando i vantaggi ottenuti in questi ultimi anni mediante una oculata ed attiva politica tariffaria. Inoltre, l'accordo, evitando ogni artificioso spostamento di traffico tra i due porti, tiene largo conto degli interessi del porto di Genova e della nostra marina mercantile.

9. **Traffici adriatici.** — Oggetto di particolari cure sono state le tariffe merci dirette adriatiche, ripristinate nel dopoguerra in base ai trattati di pace e aventi lo scopo di convogliare ai porti di Trieste e di Fiume il traffico dell'Europa Centrale. Tale traffico è stato esposto anche nell'esercizio 1934-35 ad una accanita concorrenza da parte dei porti germanici del mare del Nord, dei porti polacchi (Danzica e Gdynia), delle vie combinate ferro-fluviali (Elba, Danubio, ecc.).

Tuttavia, nonostante il perdurare della crisi economica nei Paesi che formano il retroterra naturale dei porti adriatici e le difficoltà frapposte agli scambi internazionali, si è avuto nel 1934-35 un leggero miglioramento dei traffici adriatici in confronto del precedente esercizio e ciò in grazia dei provvedimenti concessionali da noi adottati.

Infatti il movimento ferroviario svoltosi in base alle tariffe adriatiche fu nel 1934 di tonnellate **1.120.000** con un aumento del 16% sul movimento ferroviario del 1933 (938.000 tonnellate) e del 14% su quello del 1932 (956.000 tonnellate). I relativi prodotti di lire **16.247.000** segnano un aumento del 15% su quelli del 1933 (13.850.000) e dell'1% su quelli del 1932 (15.990.000).

I provvedimenti concessionali attivati nei singoli servizi per acquisire o conservare ai porti di Trieste e di Fiume correnti di traffico soggette alla concorrenza di altre vie, hanno assicurato alle nostre linee un traffico di circa **140.000** tonnellate corrispondente ad un introito di lire **1.176.000** con una riduzione del 46% sui prezzi normali della tariffa adriatica.

TARIFFE

10. **Servizi interni per viaggiatori e bagagli.** — Durante l'esercizio 1934-35 è stato provveduto ad un generale riordino delle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone, assolvendo così l'obbligo fatto alle ferrovie dello Stato dall'art. 5 comma a) del R. decreto-legge 12 novembre 1921, n. 1585.

Le innovazioni introdotte in materia di condizioni e di prezzi concernono essenzialmente i seguenti punti:

- a) semplificazioni delle condizioni di trasporto;
- b) estensione dei biglietti di andata-ritorno fino alla distanza di 250 chilometri;

c) revisione e consolidamento delle riduzioni già concesse entro il raggio di 250 chilometri per i viaggi di fine settimana e festivi e per l'affluenza ai mercati rurali;

d) riduzioni per comitive, stabilendo un minimo di 8 persone in comitiva per il titolo al ribasso e graduando la misura della riduzione;

e) concessione della riduzione del 30% sull'acquisto delle carte per viaggi a metà prezzo e del 10% sui prezzi degli abbonamenti per l'intera rete;

f) per il trasporto dei ragazzi, è stato ammesso il trasporto gratuito fino a 4 anni ed il trasporto a metà prezzo per ragazzi dai 4 ai 10 anni;

g) per gli studenti sono stati estesi gli speciali abbonamenti settimanali e festivi già ammessi per i lavoratori e gli impiegati;

h) per famiglie viaggianti in gruppo, si è istituita la riduzione permanente del 50% per viaggi di corsa effettuati in gruppo di almeno 4 persone;

i) conglobamento degli aumenti percentuali nelle basi di tariffa;

l) riordino ed aggiornamento delle disposizioni delle Concessioni speciali e del Regolamento dei trasporti militari, concedendo maggiori agevolazioni per i viaggi di nozze.

Durante l'esercizio 1934-35 inoltre le varie facilitazioni concesse per la stagione estivo-autunnale sono state conglobate accordando riduzioni e facilitazioni individuali e per gruppi familiari, ed ampliando il numero delle località ammesse al beneficio delle riduzioni.

Si è inoltre provveduto alla istituzione di biglietti speciali giornalieri di andata-ritorno individuali e di abbonamenti quindicinali e mensili, tutti a prezzo ridotto del 50%, per il movimento locale da alcuni centri verso le località balneari.

Sono stati ridotti i prezzi dei biglietti di libera circolazione da rilasciarsi agli stranieri e si sono estese anche agli stranieri residenti in Italia le agevolazioni per i viaggi di corsa semplice dei gruppi familiari.

II. Concessioni eccezionali. — Di eccezionali riduzioni di tariffa hanno fruito i viaggiatori diretti a località sedi di manifestazioni varie (mostre, esposizioni, fiere, feste e simili). Fra le più importanti di tali manifestazioni si ricordano le fiere di Bari, di Milano, di Padova e di Tripoli; le Mostre della Moda a Torino, dello Sport a Milano, del Mare a Trieste, del Marmo a Carrara, delle opere del Correggio a Parma e la Mostra Coloniale a Napoli; le Esposizioni aeronautica a Milano,

delle opere del Tiziano e la Biennale a Venezia e la Quadriennale d'Arte a Roma, ecc.

Le facilitazioni, già concesse ai visitatori della Mostra della Rivoluzione fascista, hanno continuato ad aver vigore fino al 28 ottobre 1934-XII, data di chiusura della Mostra stessa.

Come negli esercizi precedenti si sono rinnovate le riduzioni eccezionali per manifestazioni di carattere sportivo, patriottico, religioso, folkloristico, ecc., svoltesi in varie località sotto il titolo comprensivo della stagione o del mese nel quale hanno avuto il loro sviluppo, come la Primavera Siciliana, la Primavera Bolognese, la Primavera Sarda, la Primavera Fiorentina, ecc., il Maggio Chietino, il Giugno Genovese, l'Estate Livornese, ecc.

La concessione di queste facilitazioni ha ricevuto un più rigido disciplinamento in base ai seguenti provvedimenti:

a) R. decreto-legge 29 gennaio 1934, n. 454, con il quale varie norme sono state adottate per l'approvazione preventiva delle esposizioni, mostre e fiere di carattere provinciale, interprovinciale, nazionale ed internazionale;

b) R. decreto-legge 21 gennaio 1935, n. 76, con il quale è stato, fra altro stabilito, che non possano avere durata superiore ai 4 mesi per ogni anno solare e località e riduzione superiore al 50% le facilitazioni ferroviarie di carattere temporaneo di cui all'art. 3, comma b) del decreto 11 ottobre 1934, n. 1948, riguardante i biglietti a prezzo ridotto per determinati periodi stagionali e per determinate regioni; ed i biglietti per esposizioni, fiere, mostre, congressi, gare, feste, convegni, pellegrinaggi e simili.

12. Tariffe - Servizi internazionali per viaggiatori, bagagli e colli espressi. —

Durante l'esercizio 1934-35 sono state pubblicate le seguenti tariffe per servizi internazionali di nuova istituzione:

per il servizio viaggiatori e bagagli fra l'Europa Settentrionale, l'Europa Centrale e l'Oriente, via Trieste, Venezia, Bari e Brindisi;

per il servizio dei colli espressi fra l'Italia, da una parte, e la Svezia, la Norvegia e la Danimarca, dall'altra parte.

Inoltre per ammettere il rilascio di biglietti speciali di andata e ritorno a prezzo ridotto a favore dei visitatori di fiere commerciali, esposizioni o altre manifestazioni, nonchè a favore dei viaggiatori residenti all'estero che effettuino un viaggio con una permanenza di almeno sei giorni in Italia, sono stati pubblicati appositi « Allegati » o « Appendici » alle seguenti tariffe, contenenti le norme ed i prezzi relativi:

per il servizio viaggiatori e bagagli italo-polacco;

per il servizio viaggiatori e bagagli fra la Gran Bretagna e l'Italia;

per il servizio viaggiatori e bagagli fra la Francia e l'Italia, via Modane, o Breil, o Ventimiglia;

per il servizio viaggiatori e bagagli fra la Francia e il Granducato del Lussemburgo, da una parte, e l'Italia, dall'altra parte, via Svizzera.

È stata concessa la possibilità di emettere biglietti combinabili internazionali di andata e ritorno o circolari, comportanti riduzioni di prezzo dal 15 al 20% sui percorsi algerini, belgi, francesi, italiani, lussemburghesi e svizzeri, purchè il percorso per il quale il biglietto è stato rilasciato non sia inferiore a 1000 chilometri.

Sono state pure pubblicate nuove edizioni delle tariffe per il trasporto dei viaggiatori isolati od in comitiva, bagagli e colli espressi in vari servizi internazionali.

13. Servizio merci interno e cumulativo italiano. — 1) *Provvedimenti tariffari.*

— Il 1° dicembre 1934 è andata in vigore *una nuova tariffa per il trasporto dei bagagli*, che ha esaudito molti voti espressi dagli utenti. Oltre che essere informata a criteri di maggior larghezza nell'ammissione di cose alle spedizioni come bagaglio ed offrire una più snella procedura nell'accettazione dei trasporti, essa presenta una struttura molto più semplice (2 classi di tariffa in luogo di 9) ed una attenuazione di prezzi, che si può calcolare nella misura media di almeno il 20%.

È stata ritoccata la tariffa concernente *i trasporti in casse mobili* per introdurvi le attenuazioni di prezzo indispensabili per quelle di capacità non superiore ai 3 metri cubi, al fine di renderne economicamente possibile l'impiego ed anche in adesione ad accordi internazionali intervenuti al riguardo.

I risultati lusinghieri conseguiti dalla istituzione dei *colli espressi* hanno consigliato di estenderne il servizio alle spedizioni fino a 40 chilogrammi. I prezzi della tariffa n. 10 G. V. sono stati conseguentemente integrati da due altre serie per i colli da oltre 30 a 35 chilogrammi e per quelli da oltre 35 a 40 chilogrammi.

Per incrementare il movimento turistico nella Sicilia, si è ritenuto di istituire un'apposita *tariffa a favore delle automobili che traversano lo Stretto di Messina*; rispetto ai precedenti prezzi applicabili, essa offre il beneficio di una riduzione del 20% per i trasporti in un solo senso, e quella del 30% per i trasporti di andata e ritorno.

Allo scopo di arginarne l'esodo dalla ferrovia, *il traffico dei foraggi* è stato sensibilmente agevolato con un più opportuno trattamento tariffario.

2) *Nuovo Regolamento per i trasporti delle merci pericolose e nocive.* — Col 1° luglio 1935 è entrato in vigore il nuovo « Regolamento per il trasporto delle

merci pericolose e nocive» costituente l'Allegato 7 alle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose.

Esso, pur mantenendo le linee del precedente, risulta ora uniforme all'Allegato 1 alla C. I. M., cosicchè, salvo irrilevanti eccezioni, restano eliminate le preesistenti discordanze.

In dipendenza delle sopra accennate nuove disposizioni dell'Allegato 7 sono state apportate altre modificazioni di carattere coordinativo alle « Condizioni e Tariffe », nonchè alla nomenclatura e classificazione delle cose.

In relazione poi all'ammissione degli esplosivi al trasporto a grande velocità, è stata istituita la nuova tariffa ordinaria n. 15 G. V.

3) *Agevolazioni a favore dell'agricoltura e del commercio.* — Per facilitare il raggiungimento di carichi elevati, necessari affinchè gli utenti si giovino appieno delle tariffe a carro, si è accordato che i prodotti ortofrutticoli spediti a G. V. siano scaricati parzialmente in una o due stazioni intermedie: con ciò si è data, infatti pratica possibilità di accomunare in un unico carro due o tre spedizioni per località situate su uno stesso itinerario.

Per considerazioni analoghe, la concessione di completamento di carico finora riservata ai soli trasporti di derrate a G. V. e limitatamente ad una stazione intermedia, è stata estesa a tutti i trasporti di merce a carro, tanto a grande quanto a piccola velocità, anche per due stazioni intermedie.

Aderendo poi a desideri più volte manifestati dai ceti commerciali, si sono attenuate notevolmente le tasse dovute per modificazioni al contratto di trasporto; si sono equiparate — agli effetti dell'esonero delle tasse di sosta per le spedizioni giacenti — gli altri giorni festivi riconosciuti dallo Stato alle domeniche; e si è accordata, infine, in misura ancor più estesa che per il passato, la concessione di spedire merci deperibili in porto dovuto.

Per agevolare l'esportazione nazionale e combattere le cresciute difficoltà per mantenere od acquisire posizioni nei mercati esteri, sono stati prolungati per quei trasporti appoggiati ai transiti di confine che proseguono nella stessa formazione d'origine, i termini entro i quali si deve provvedere alla rispedizione per non decadere dal beneficio delle particolari tariffe stabilite appunto per l'esportazione.

4) *Provvedimenti a favore di alcune merci.* — Concedendo più eque assimilazioni, si è migliorata la classificazione tariffaria di alcune merci, che più lo richiedevano per speciali contingenze.

5) *Estensione di tariffe eccezionali e di servizi.* — Sono state ammesse a beneficiare di tariffe eccezionali le piriti in provenienza da Seregno, i trasporti di

acido solforico e quelli di ammoniaca in partenza da Verrès. È stato dato definitivo assetto alla tariffa destinata a fronteggiare la concorrenza della via marittima per i trasporti di canapa dal Napoletano a stazioni e porti del Nord Europa, estendendola alle destinazioni dell'Inghilterra, Svezia, Norvegia, Danimarca e Germania settentrionale.

Lo scalo di Ancona è stato abilitato al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con Zara anche per le merci a collettame; lo scalo marittimo di Vibo Valentia è stato ammesso anche all'accettazione ed al ricevimento delle spedizioni a carro a G. V., con estensione delle abilitazioni sia della grande come della piccola velocità, finora limitate al servizio da e per il mare, anche al servizio locale, e si è disciplinato il funzionamento del nuovo scalo di Venezia Marghera.

Sono state inoltre ammesse altre stazioni della Rete al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In via di esperimento, si è attivato, per i colli espressi, il servizio cumulativo con le ferrovie delle Dolomiti.

6) *Nuova edizione ufficiale delle tariffe.* — Sono state affidate, per la durata di 5 anni, alla Ditta Fratelli Pozzo di Torino la stampa e la vendita delle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose in edizioni di regola semestrali, aggiornate a cura dell'Amministrazione.

Il modico prezzo fissato per la vendita di questa pubblicazione e l'inclusione nella medesima di una appendice contenente le norme e disposizioni complementari alle « Condizioni e tariffe » particolarmente interessanti per l'eseguimento dei trasporti merci, varranno a diffondere nel pubblico le cognizioni necessarie per servirsi vantaggiosamente della ferrovia.

14. **Servizi merci diretti internazionali.** — Durante il 1934-35 si è verificata in molti Stati dell'Europa una lieve ripresa dell'attività dei mercati interni, mentre il volume degli scambi internazionali ha continuato a diminuire per l'accen- tuarsi della politica protezionistica dei diversi Stati, per il perdurare delle restrizioni al commercio e per le particolari misure che alcuni Paesi hanno adottate per la difesa della loro valuta. Questa situazione ha avuto naturalmente una influenza sfavorevole sull'andamento dei traffici merci internazionali. Ciononostante l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha continuato a collaborare con le Ferrovie Estere per procurare di ridurre le conseguenze degli intralci creati agli scambi internazionali ed ha adottato una numerosa serie di provvedimenti intesi a sviluppare le tariffe merci dirette fra Stato e Stato.

SERVIZI CUMULATIVI E DIVERSI

15. **Servizi cumulativi e di corrispondenza.** — *Attivazione di servizi.* — Durante l'esercizio 1934-35 sono stati attivati il servizio cumulativo dei viaggiatori con la ferrovia Bologna-Portomaggiore-Massalombarda per il transito di Bologna, ed il servizio cumulativo per i trasporti merci con la linea Imola-Massalombarda della ferrovia Massalombarda-Imola-Castel del Rio.

Convenzioni con ferrovie secondarie e tramvie. — Furono stipulate convenzioni:

a) *di servizio cumulativo:*

con la Società della ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto (nuova convenzione); con la Società Veneta e con la Società Veneto-Emiliana per il passaggio dei trasporti merci dalle Guidovie Venete e dalla linea Adria-Piove-Mestre alla linea Adria-Ariano Polesine e viceversa, a mezzo della stazione di Adria F. S.; con la Società Industriale dell'Aterno esercente la ferrovia Aquila-Capitignano (nuova convenzione).

b) *di servizio di corrispondenza:*

con la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo (per le linee Crotona-Petilia Policastro, Marina di Gioiosa-Mammola e Atena-Marsiconuovo delle ferrovie Calabro-Lucane); con la Compagnia Nazionale di Trasporti e Comunicazioni esercente le Tramvie Parmensi (2^a appendice).

c) *di scambio merci:*

con la Società Torinese di Tramways e Ferrovie Economiche (2^a appendice).

16. **Servizi portuali e lacuali.** — Durante l'esercizio 1934-35 sono stati stipulati due contratti attivi.

17. **Servizio doganale.** — Tra i provvedimenti adottati durante l'esercizio 1934-35, per migliorare il servizio doganale prestato dalla ferrovia, sono degni di nota i seguenti:

a) Nell'intento di agevolare il pubblico che si serve della ferrovia, è stato disposto che anche nelle località servite da più stazioni, di cui una sola sede di dogana, come Roma, Milano, Torino, ecc., siano applicate le disposizioni di cui all'art. 30 delle C. e T. e all'art. 15 della C. I. M. e, cioè, che le merci estere, vincolate a cauzione e destinate ad una delle stazioni della località non sede di dogana, siano considerate nella stazione sede di dogana della località come in corso di trasporto e conseguentemente, dopo eseguite le operazioni doganali a cura del vettore, inol-

trate alla stazione di definitiva destinazione, anzichè, come precedentemente si usava, essere riconsegnate nella stazione sede di dogana.

b) D'accordo col Ministero delle Finanze sono state emanate disposizioni per l'ammissione, in entrata ed in uscita dal Regno, senza formalità, delle casse mobili (*containers*) in servizio internazionale, essendosi ottenuto di fare assimilare le dette casse, in quanto non assolvano funzione di imballaggio delle merci, agli attrezzi di carico e alle parti di veicoli.

c) Anche nel porto di Venezia, come già in quello di Genova, al fine di agevolare il movimento dei forestieri, si è provveduto ad istituire un apposito servizio per il compimento delle prescritte formalità doganali e per la diretta accettazione, a bordo dei piroscafi, dei bagagli esteri provenienti dal mare e da spediti per ferrovia a stazioni estere o dell'interno, nonchè per assumere anche direttamente a bordo, in occasione di crociere, il deposito del piccolo bagaglio.

d) Per evitare che, in assenza dei viaggiatori, i loro bagagli destinati all'estero e da sottoporsi a visita doganale italiana restino fermi nelle stazioni di confine si è provveduto a far stampare in rosso sulla parte anteriore degli scontrini modello Ci. 263, apposito avviso per richiamare l'attenzione dei viaggiatori stessi sull'obbligo che loro incombe di prestarsi, nelle stazioni di confine, alla visita doganale dei propri bagagli.

e) Sono stati adottati provvedimenti per sollecitare il servizio di inoltro dei bagagli a Napoli Marittima ed ottenere che quelli in transito per il Regno e diretti all'imbarco a Brindisi e a Bari per i Paesi del Levante, proseguano rapidamente.

f) Su richiesta degli Enti locali è stata soppressa la sezione doganale bagagli, già istituita a Montecatini Terme.

g) Si è provveduto all'ampliamento e alla sistemazione dei locali assegnati alla dogana di Milano Centrale per potervi trasferire da Milano Farini il servizio dei colli espressi e delle merci trasportate coi treni viaggiatori.

I risultati finanziari ottenuti dalle prestazioni che l'Amministrazione rende nell'espletamento del servizio doganale sono i seguenti:

Introiti delle agenzie doganali per corrispettivi, provvigione, stampati, ecc.:

Esercizio 1934-35	lire	10.331.783,25
Esercizio 1933-34	»	10.206.755,55
In più nell'esercizio 1934-35.....	lire	<u>125.027,70</u>

Le passività emerse dalle vertenze doganali durante l'esercizio 1934-35 risultano dal quadro seguente, in confronto di quelle dell'esercizio precedente:

ANNO	IMPORTO PAGATO lire	AMMONTARE IN LIRE DEI RECUPERI			RESIDUO PASSIVO
		dalle parti e dalle Intendenze di Finanza	dalle ferrovie corrispondenti	per addebiti al personale	
1934-35	310.341,05	279.914,55	3.735,75	573 --	26.117,75
1933-34	217.525,75	165.034,70	10.533,77	1.275,15	40.682,13

Il residuo passivo, sensibilmente minore di quello dell'esercizio precedente è già compreso in quello complessivo degli indennizzi per anomalità e trova sufficiente margine negli utili provenienti dal servizio di cui trattasi.

18. Contenzioso. — Le cause relative al contratto di trasporto di cose e di persone trattate nell'esercizio 1934-35 dall'Amministrazione ferroviaria, a mezzo di propri agenti, davanti le Regie Preture del Regno e gli Uffici di Conciliazione, a norma del R. decreto-legge 5 aprile 1925, n. 397, sono state **7.274**, delle quali **1.818** di Pretura e **5.456** di Conciliazione, contro 7.694 dello scorso esercizio. Le definite ammontano a **3.140** (555 di Pretura e **2.585** di Conciliazione) con un onere complessivo di lire **146.477,11** ed un introito di lire **449.362,86**.

Al 30 giugno 1935 sono rimaste pendenti 4.134 cause (1.262 di Pretura e 2.872 di Conciliazione) con una differenza in meno di 413 cause rispetto al numero delle cause (4.547) pendenti al 30 giugno 1934.

19. Indennizzi per danni alle persone. — Le vertenze bonariamente definite per infortuni avvenuti nell'esercizio 1934-35 furono **147** per un importo di lire **374.193,55**.

Vennero inoltre liquidate in via bonaria, transatte in corso di lite e definite in esecuzione di sentenze **187** vertenze relative ad infortuni avvenuti in esercizi precedenti, per un importo di lire **2.542.424,92**.

In complesso vertenze riguardanti casi di provata responsabilità della ferrovia **334** per lire **2.916.618,47**, contro 3.409.959,77 dello scorso esercizio.

Le pratiche esaminate ascendono a circa 4.000 di cui oltre la metà riguardanti casi di provata irresponsabilità della ferrovia.

20. **Indennizzi per anormalità nei trasporti delle cose.** — I diversi indennizzi liquidati nel 1934-35 per irregolarità nel trasporto merci e le variazioni rispetto ai corrispondenti dati dell'esercizio 1933-34 risultano dal seguente prospetto:

OGGETTO DEI RECLAMI	NUMERO DEI RECLAMI (liquidati)		SPESA PER INDENNIZZI (tenuto conto dei recuperi)		
	Anno 1934-35	Variazioni rispetto al 1933-34	Anno 1934-35	Variazioni rispetto al 1933-34	
Avarie.....	8.566	— 1.629	455.143, 12	— 47.189, 22	— 9 %
Furti.....	424	— 58	25.471, 89	— 2.181, 16	— 8 %
Mancanze.....	964	— 269	37.335, 61	— 16.636, 54	— 31 %
Ritardi.....	350	— 175	3.587, 31	— 544, 78	— 13 %
TOTALI...	10.304	— 2.131	(1) 521.537, 93	— 66.551, 70	— 11 %

(1) Nel bilancio dell'esercizio 1934-35 la spesa, al netto dei recuperi per indennizzi, rilievi ed anormalità nei trasporti delle cose, figura nella cifra di lire 1.276.086,70, perchè in questa vennero comprese altre passività (dell'importo di lire 754.548,77) 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 dell'11% rispetto all'esercizio precedente.

I reclami presentati durante l'esercizio furono 31.590, cosicchè, tenendo conto degli 8.672 reclami rimasti da liquidare nell'esercizio precedente, si ebbero in tutto nell'esercizio 1934-35 da definire 40.262 reclami. Di questi furono liquidati, come risulta dal prospetto sopra riportato, 10.304, furono abbandonati o respinti 21.212 e rimasero da definire 8.746.

Durante l'esercizio 1934-35 si sono verificate nei trasporti delle merci e dei bagagli 970 mancanze di fronte a 669 eccedenze.

Nell'esercizio precedente eransi verificate 1.005 mancanze di fronte a 716 eccedenze.

21. **Agenzie viaggiatori in Italia ed all'estero.** — *Compagnia Italiana Turismo (C.I.T.)*. — La Compagnia Italiana Turismo alla quale è affidata l'organizzazione e la gestione, sia in Italia che all'estero, di Uffici per la propaganda a favore dei viaggi in Italia, la vendita dei biglietti ferroviari, ha dato, durante l'anno 1934, un introito di lire 47.245.584, a mezzo delle 62 Agenzie che ha in Italia.

All'estero la C.I.T. ha 28 uffici propri di viaggio e turismo e 772 Agenzie corrispondenti, fornite di biglietti delle FF. SS. che hanno dato per l'anno 1934, un introito di lire **37.376.802**.

Altre Agenzie viaggiatori:

Italia. — Per l'organizzazione di viaggi, propaganda turistica e per la vendita dei biglietti di viaggio delle FF. SS. esistono in Italia altre **157** Agenzie, che hanno dato complessivamente nel 1934 un introito di lire **92.512.717**.

Estero. — La vendita dei biglietti di viaggio delle FF. SS. all'estero, oltre che dalla C.I.T., che ne assorbe la maggiore quantità, viene esercitata dalle tre grandi organizzazioni Thos. Cook & son di Londra; Wagons-lits ed American Express Company, le quali hanno introitato con tale vendita, per conto delle FF. SS., lire **15.578.220**.

22. Esercizio dei caffè ristoratori e concessioni varie. — L'importo complessivo dei canoni percepiti nell'esercizio 1934-35 per i contratti relativi alle concessioni di caffè ristoratori nelle stazioni è stato di lire **5.569.750** in confronto a lire 5.963.097 introitate nell'esercizio precedente.

Anche nelle concessioni di rivendite di private si è verificata una diminuzione sugli introiti dei canoni da lire 543.474 a lire **539.907**.

Per le concessioni varie (rivendite fiori, alberghi diurni, uffici cambio-valute, compilazione documenti di trasporto, ecc.) gli introiti da lire 267.768 sono passati a lire **255.836**.

Gli introiti degli affitti di locali ed aree nelle stazioni sono passati da lire 1.253.509 a lire **1.209.332**.

Nella gestione degli apparecchi automatici nelle stazioni e sui treni si è avuto invece un aumento della percentuale spettante alla Ferrovia da lire 102.496 a lire **106.972**.

Infine nella gestione dei biglietti d'ingresso nelle stazioni la percentuale spettante alla Ferrovia è diminuita da lire 2.119.150 a lire **2.116.646,65**.

Pubblicità nelle stazioni, sui carri merci e nelle carrozze. — La pubblicità negli ambiti ferroviari dell'Amministrazione è così suddivisa:

1) pubblicità nelle stazioni e sui carri merci, in concessione all'Agenzia Italiana di Pubblicità (A. I. P.) di Milano;

2) pubblicità nell'interno delle carrozze in concessione alla Società Italiana Affissioni - Torino (S.I.A.T.).

Gli utili netti complessivi della gestione pubblicità, ammontarono a lire **585.401,98**, contro 1.364.630,90 dello scorso esercizio le quali in applicazione del

decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197, sono devolute all'Opera di Previdenza per il personale ferroviario.

Rivendita libri e giornali nelle stazioni della rete. — Gli utili netti della gestione rivendita libri e giornali nelle stazioni, in concessione alla Soc. An. Servizi Accessori Ferroviari (S.A.F.) Milano, ammontarono a lire **841.246,15**, contro 779.554 dello scorso esercizio 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 **6.848.071** ed hanno effettuato rimborsi per eccedenze di tassa per lire **8.043.830**.

Le stazioni effettuarono direttamente rimborsi per eccedenze di tassa in lire **941.511**.

Su un complesso di **15.055.928** spedizioni merci, colli espressi compresi, **554.043** furono gravate di assegno per lire **142.389.148**.

Le spese anticipate ai mittenti delle spedizioni e le spese doganali gravate sui trasporti raggiunsero, complessivamente, lire **168.060.573**.

L'impianto meccanico, costituito presso i Controlli merci di Torino e di Firenze, ha provveduto anche per l'esercizio 1934-35 alla rilevazione dei dati statistici relativi ai trasporti a carro ed a collettame di peso uguale o superiore ai 2.000 chilogrammi.

24. Conti correnti quindicinali. — Tali conti correnti, che permettono agli utenti di regolare a fine quindicina tutti gli importi a debito ed a credito riflettenti il contratto di trasporto, erano al 30 giugno 1935, **92**, contro 63 in vigore alla corrispondente data dell'anno precedente.

CAPO VIII

SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI

APPROVVIGIONAMENTI

I. Considerazioni generali sul mercato delle forniture. — Il mercato delle merci, anche nell'esercizio 1934-35, è stato influenzato dalle incertezze e dal disagio della situazione economica. Tuttavia è continuato il processo di assestamento.

I prezzi internazionali in oro hanno, nel complesso, continuato a discendere, salvo che per le merci di largo scambio, le quali si sono alquanto sollevate dalle quotazioni minime toccate alla fine del precedente esercizio.

In Italia il movimento di espansione dell'attività economica ha ricevuto un ulteriore impulso, che ha portato la produzione industriale notevolmente al disopra di quella dell'esercizio 1933-34.

I prezzi delle materie industriali non hanno mostrato sensibili variazioni durante la prima parte dell'esercizio. Successivamente, però, si sono avuti, specie nelle merci con minore grado di lavorazione, dei forti aumenti in parte dovuti anche all'intensificazione della domanda ed al rialzo dei prezzi esteri.

Per quanto riguarda le principali merci, i prezzi hanno avuto il seguente andamento.

Le rate di nolo dei carboni sono alquanto aumentate, e i prezzi di questi sono cresciuti in Italia. Negli oli minerali si sono avute diminuzioni nei prezzi italiani della benzina e della nafta per forni di caldaia; per le altre nafte e per gli oli per trasformatori si sono, invece, registrati aumenti dovuti a oneri fiscali. I prezzi italiani dei prodotti siderurgici sono aumentati in relazione a cause d'indole generale, ma hanno anche sentito l'influenza dei rialzi all'estero dei rottami e della ghisa.

Nei mercati dei metalli non ferrosi alla facilità di prezzo è subentrato ad esercizio inoltrato un movimento al rialzo, molto più sensibile in Italia. Tra le fibre tessili è aumentata la canapa in relazione al suo più esteso impiego. Pure in rialzo sono stati i prezzi del cotone, influenzati dalle misure prese negli Stati Uniti. Le lane nazionali, favorite dalla licenza d'importazione applicata dall'aprile del 1934, sono aumentate. Le quotazioni dei legnami da lavoro, della carta e dei prodotti chimici hanno anch'esse seguito una linea ascendente sul finire dell'esercizio.

Diffuse notizie e dati, sia sulla situazione economica generale, sia sui materiali di più esteso impiego nell'Amministrazione ferroviaria, sono state raccolte nella *Rassegna mensile dei mercati*, che il Servizio approvvigionamenti ha seguito a pubblicare per facilitare il compito dei diversi uffici interessati.

2. Notizie generali sulle forniture. — Nel 1934-35 le ordinazioni rilasciate per forniture di materiali da lavoro, di esercizio e di consumo (esclusi i carboni, i rotabili, gli automezzi, le scorte speciali ed i materiali acquistati per altre gestioni ed amministrazioni) si riferiscono ad una spesa complessiva di lire 378.790.000 in confronto a lire 358.976.000 del precedente esercizio.

L'aumento di lire 19.814.000 (5,5 %) devesi, oltre che ai rialzi nei prezzi d'acquisto, particolarmente a maggiori forniture di materiali e pezzi di ricambio rese necessarie dall'estensione della trazione elettrica e dei servizi con autovetture rapide, nonché dal ripristino della sorveglianza ai passaggi a livello.

In dipendenza dei provvedimenti emanati sulla fine del precedente esercizio per la riduzione dei salari, si dispose una adeguata revisione nei prezzi delle forniture, in corso al 1° luglio 1934, realizzando, sugli importi delle ordinazioni già rilasciate, dei ribassi di circa un milione di lire.

Anche nel 1934-35 la procedura di acquisto è stata, di regola, la licitazione privata, alla quale vennero invitate tutte le ditte regolarmente iscritte nell'albo dei fornitori; la trattativa privata venne esperita per le forniture di minore entità e nei casi di materiali di natura e carattere speciale, per i quali non era compatibile, con le esigenze del momento, l'esperimento della licitazione privata.

Si è ricorso all'appalto concorso nei casi di forniture di materiali che vengono prodotti da ditte specializzate.

Trattative private si esperirono anche in seguito a gare in tutto od in parte annullate, o riuscite di nessun effetto, ricavandosene quasi sempre condizioni di prezzo più vantaggiose.

Durante l'esercizio furono accolte 382 domande di nuove ditte che chiedevano di essere iscritte nell'albo dei fornitori dell'Amministrazione.

Pervennero altresì da ditte già ammesse alle forniture 754 domande di estensione d'iscrizione, mentre si dovettero depennare dall'albo suddetto 182 ditte per cessazione di lavoro, fallimento, fusione od inadempienze contrattuali.

Nell'esercizio furono indette 3 aste pubbliche, 596 licitazioni private e 964 trattative private e furono stipulati 1558 contratti formali, oltre a varie altre contrattazioni risultanti da corrispondenza secondo l'uso del commercio ed i piccoli acquisti di compra-vendita di merce pronta.

In seguito alle limitazioni introdotte nell'importazione di materie prime dall'estero, si è data la maggiore estensione possibile al collocamento delle forniture presso l'industria nazionale.

Gli acquisti all'estero rimasero pertanto limitati alle materie prime, di cui il Paese è in tutto od in parte sprovvisto (carboni, olii minerali, rame e stagno) e ad alcuni macchinari e materiali speciali o brevettati che non vengono prodotti dall'industria nazionale.

Anche nel 1934-35 l'approvvigionamento di conduttori aerei, piastre, fasciami e tubi di rame, come pure di sale montate, zoccoli per freni, tubi bollitori, ecc. è stato effettuato mediante la cessione in trasformazione di semilavorati, nonchè di rottami di proprietà dell'Amministrazione, pagando alle Ditte il solo compenso della lavorazione.

Vennero inoltre cedute varie partite di materiali ricchi fuori uso (escluso il rame) in cambio di forniture di stagno in pani.

Allo scopo di portare il minore ingombro possibile nei magazzini e di ottenere le consegne dei materiali a misura del bisogno, si è continuato ad adottare per l'acquisto di vari materiali (cuscinetti a sfera, getti in acciaio fuso, sopraboccole, ferramenta per locomotive e veicoli, carburo di calcio, ossigeno, linoleum, cotone in filetti, scope, spazzole, spennacchi, pegamoide e petardi) il sistema dei contratti aperti.

Nell'esercizio sono stati rinnovati i contratti continuativi per la fornitura di abiti impermeabili da lavoro, di impermeabili gommati neri e di conduttori isolati (corde, cavi, trecce e fili).

3. Spese incontrate per gli acquisti. — Le liquidazioni degli acquisti (compresi quelli in conto patrimoniale) effettuati dal Servizio approvvigionamenti durante l'esercizio 1934-35 importarono la spesa di lire **857.124.852,24** (contro lire 580.776.172,96 del precedente esercizio), ripartite come appresso:

Carboni fossili, lignite e coke	L.	193.538.850,13
Spese per trasporto via mare e via terra, trasbordi, tasse doganali e portuali del carbone	»	126.877.059,49
Auto assicurazione per i trasporti marittimi del carbone ..	»	456.807,55
Combustibili liquidi, lubrificanti e materiali di uso affine ..	»	31.589.975,53
Materiale rotabile	»	111.984.070,21
Materiale natante	»	245.191,52
Automezzi e pezzi di ricambio	»	1.584.823,41
Macchinario per officina	»	5.228.964,44
Pezzi di ricambio per rotabili	»	40.411.895,66

Traverse e legnami per armamento	L.	44.668.434,93
Materiali metallici per armamento	»	80.637.443,84
Meccanismi fissi e di sicurezza	»	12.350.843,71
Materiali per servizio acqua	»	4.152.718,92
Materiali per apparati centrali e di blocco	»	13.878.991,87
Attrezzi da lavoro	»	5.444.859,52
Materiali da lavoro (comprese le scorte speciali extra ferro- viarie)	»	56.966.508,78
Materiali per impianti elettrici	»	80.922.607,04
Materiali ed oggetti di consumo e di esercizio	»	32.404.362,52
Vestiario	»	4.312.704,19
Stampati, cancelleria e materiale tipografico	»	6.209.707,07
Avvisi, orari e pubblicazioni varie	»	2.574.100,69
Materiale speciale sanitario	»	683.931,22

Furono inoltre eseguite le seguenti altre liquidazioni:

Per la Gestione speciale viveri « La Provvida »: Materiali e generi diversi per	»	175.486.011,14
Per l'Amministrazione dei servizi postali e telegrafici: mate- riali per uffici telegrafici e fonotelegrafici, materiali per officina, pali di legno, macchine calcolatrici e diversi .	»	16.463.435,06
Per le Aziende petroli e boschi dell'Albania: tubazioni per pozzi petroliferi, fili e lamiere di rame	»	8.597.728,30
Per l'Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili: ma- teriali metallici per armamento e meccanismi fissi per linee	»	2.705.885,04
Per il Ministero delle colonie: materiali telegrafico, telefonico e materiale rotabile	»	1.189.580,40
Per il Ministero della guerra: materiale telegrafico e telefonico	»	176.536,33
Per il Ministero degli interni: materiale telegrafico e telefonico	»	287.254,20
Per il Ministero dell'aeronautica: materiale telegrafico e tele- fonico	»	167.275 —
Per il Ministero dei lavori pubblici: materiale telegrafico e te- lefonico	»	71.186,44
Per il Ministero delle finanze: materiale telegrafico e telefonico	»	34.100 —
Per il Ministero degli esteri: materiale telegrafico e telefonico	»	26.628,13

La maggiore spesa di lire 276.348.679,28 in confronto dell'esercizio 1933-34 è dovuta prevalentemente a più importanti forniture di carbone e di materiale rotabile (locomotori elettrici, autovetture e relativi pezzi di ricambio afferenti in

buona parte ad ordinazioni emesse nei precedenti esercizi), nonchè ad acquisti di materiali relativi allo sviluppo dell'elettrificazione.

4. Approvvigionamenti e scorte carboni. — Nell'esercizio 1934-35 si importò il carbone fossile da vari paesi esteri. Il coke metallurgico ed alcuni carboni speciali, nonchè qualche partita di lignite, furono acquistati in Italia.

All'infuori di tonn. **361.985** di carbone tedesco, che vennero per via terra, tutte le altre importazioni seguirono la via mare.

Si ebbero complessivamente i seguenti ricevimenti:

Carbone tedesco (bacino della Ruhr)	tonn.	3.461.254
Carbone polacco (bacino Alta Slesia)	»	599.253
Carbone olandese (bacino Limburgo)	»	108.214
Carbone belga (bacino Campine)	»	7.600
Carbone turco (bacino Eraclea)	»	71.988
Carbone nazionale (bacini: La Thuile e Arsa) ...	»	11.056
Ligniti (bacino Valdarno)	»	2.705
Coke metallurgico nazionale	»	11.104
TOTALE...		tonn. 4.273.174

Anche nell'esercizio 1934-35 le ferrovie dello Stato provvidero a forniture di carbone per conto di altre Amministrazioni statali.

Noleggio vapori. — I trasporti di carbone ricevuti via mare furono eseguiti con vapori di bandiera nazionale, e precisamente:

tedesco	{	da Rotterdam	292 vapori per tonn.	2.094.050
		da Brema	104 » » »	772.264
		da Emdem	29 » » »	232.955
olandese	da Rotterdam	15 » » »	108.214	
belga	da Amsterdam	1 » » »	7.600	
polacco	da Gdynia	78 » » »	599.253	
turco	da Kozlau	14 » » »	71.988	
				3.886.324

Le spese di noleggio, tenuto conto della deduzione del compenso per tiraggio, che viene rimborsato dagli armatori, ammontarono complessivamente a lire **72.871.231**, con una media di lire **18,75** per tonnellata in confronto a lire **16,63** nell'esercizio precedente.

La differenza in più è dovuta ai rialzi che si sono avuti nelle quotazioni del mercato mondiale dei noli, durante l'esercizio in esame.

Agglomerati. — Tenuto conto delle notevoli scorte di mattonelle in confronto ai consumi, anche per l'esercizio 1934-35 non si fecero acquisti di agglomerati di carbone fossile.

Trasbordi. — La spesa complessiva per le operazioni di trasbordo da vapore fu di lire **22.859.098** con una media di lire **5,88** per tonnellata, contro lire 6,37 nel precedente esercizio.

La differenza in meno è dovuta alle economie che si sono conseguite rinnovando i contratti di trasbordo, o modificando quelli in corso, dopo le riduzioni apportate alle tariffe in seguito alle disposizioni emanate per il ribasso dei salari.

Somministrazioni ed impieghi di combustibili solidi. — Le somministrazioni di combustibili solidi ai Servizi dell'Amministrazione, così per la trazione come per gli altri impieghi (escluse le vendite), furono ripartite come segue:

Carbone tedesco	tonn.	1.634.588
Id. inglese	»	29.800
Id. polacco	»	525.893
Id. olandese	»	80.942
Id. turco	»	41.337
Mattonelle	»	46.258
Carboni speciali	»	19.276
		<hr/>
	TOTALE...	tonn. 2.378.094
		<hr/>

Si fornirono inoltre tonnellate **36.329** di legna.

I consumi suddetti rappresentano le seguenti percentuali:

Carbone tedesco	tonn.	68,73
Id. inglese	»	1,25
Id. polacco	»	22,12
Id. olandese	»	3,40
Id. turco	»	1,74
Mattonelle	»	1,95
Carboni speciali	»	0,81
		<hr/>
	TOTALE ...	tonn. 100 —
		<hr/>

Vendite di carbone. — Le vendite di carbone sino al marzo 1935 furono eseguite, come di consueto, ad aziende statali ed al personale dell'Amministrazione;

dal 1° marzo 1935 in poi si eseguirono somministrazioni anche alle industrie (non però ai commercianti di carbone).

Le somministrazioni alle industrie sono state effettuate — su richiesta della Confederazione fascista degli industriali — quando, per effetto del Decreto ministeriale del 16 febbraio 1935 e delle disposizioni successive, furono poste limitazioni alle importazioni.

Dette vendite poterono così assicurare i rifornimenti a quelle Aziende che potevano trovarsi in difficoltà, specialmente se non erano importatrici dirette. Le cessioni ebbero conseguentemente anche azione calmieratrice sul mercato interno.

Complessivamente le vendite ammontarono a tonn. **79.269**.

Prezzi di addebito dei combustibili solidi. — Il prezzo medio di addebito per le somministrazioni ai Servizi dell'Amministrazione del carbone da vapore, da lire **82** la tonnellata nei primi mesi dell'esercizio, discese in seguito a lire **80**; per le mattonelle il prezzo di addebito fu di lire **110** la tonnellata.

I detti prezzi di addebito ai Servizi hanno lasciato un certo margine di utile nella gestione carboni, utile che è stato acquisito alle entrate dell'esercizio.

Uffici di sorveglianza all'estero. — L'Ufficio di Cardiff, oltre a funzionare come organo informativo, particolarmente per il mercato carbonifero e per il mercato dei noli, provvede alle operazioni relative all'acquisto ed alla spedizione in Italia di importanti partite di materiale, tra cui rame e stagno.

Esso ha provveduto inoltre ad acquisti di carboni per conto di altre Amministrazioni dello Stato.

L'Ufficio di Essen trattò l'acquisto e provvede al ritiro di carbone fossile e di altri materiali sui mercati tedesco, olandese, belga e polacco.

Spedì carbone tedesco ed olandese dal porto di Rotterdam, valendosi di quella dipendente Agenzia.

Altre importanti spedizioni eseguiti dai porti di Brema e di Emdem, nonchè via terra, assicurando i controlli mediante opportuni dislocamenti di personale.

Lo stesso Ufficio curò pure le operazioni di acquisto, ricevimento e spedizione di altri materiali, tra cui olio di catrame e macchinari ed attrezzi per l'Azienda italiana petroli, Albania, ed, a mezzo di agenti dislocati a Katowice e a Gdynia, provvede al controllo ed al ricevimento dei carboni polacchi.

A mezzo del nostro organo di ricevimento di Kozlou furono ritirati e spediti i carboni turchi.

5. Legna ed altri combustibili nazionali. — Anche nel 1934-35 non fu fatto alcun acquisto di legna da ardere, essendosi continuato ad utilizzare quella

proveniente dalle riparazioni e demolizioni di rotabili, dalle traverse tolte d'opera, dagli imballaggi e da materiali diversi.

Si aggiudicarono invece forniture di carbone e carbonella dolce per quintali **4.100** per un importo di lire **56.392**.

6. Combustibili liquidi, lubrificanti, e materiali di uso affine. — Le ordinazioni rilasciate all'industria nazionale ed estera, per l'approvvigionamento di questi prodotti, importarono una spesa di lire **32.151.194**, contro lire 28.633.351,40 del precedente esercizio.

L'aumento è determinato da un maggior acquisto di olio per trasformatori in relazione all'estensione dell'elettrificazione delle linee, da maggiori oneri doganali, oltre che dagli aumenti di costo di vari prodotti, e particolarmente dell'olio di catrame e della glicerina.

La produzione nazionale degli olii minerali lubrificanti e combustibili è ancora limitata, per cui le forniture si collocarono per la maggior parte sui mercati esteri, trattando direttamente con le grandi compagnie produttrici.

Si acquistarono così tonnellate **1.050** di olio per cilindri per lire **1.584.280** e tonnellate **6.500** di olio minerale scuro per boccole per lire **6.060.000** (tutti di provenienza americana), mentre nell'esercizio precedente si erano acquistate tonnellate 1.020 del primo per lire 1.808.466 e tonnellate 6.505 del secondo per lire 6.100.000.

I prezzi dell'olio per boccole subirono lievi diminuzioni; invece quelli dell'olio per cilindri segnarono dei notevoli ribassi (circa il 14%), essendosi potuto eseguire gli acquisti in condizioni particolarmente favorevoli, approfittando della concorrenza nei momenti di maggiori disponibilità.

Prezzi ribassati si conseguirono anche nello approvvigionamento delle benzine per autoveicoli ed automotrici, di cui si acquistarono tonnellate **2.750** con una spesa complessiva di lire **2.771.970**.

Di queste 2.750 tonnellate di benzina, circa 2000 tonnellate furono acquistate per il servizio delle automotrici su rotaie, al prezzo di L. 0,45 il kg.

Si assorbì la produzione nazionale di olio di catrame, aggiudicandone in Italia tonnellate **9.630** per lire **3.427.800** e si completò la quantità occorrente acquistandone tonnellate **12.000** per lire **5.267.160** dal mercato olandese. Complessivamente tonnellate **21.630** per lire **8.694.960** contro tonnellate 20.850 per lire 6.174.920 nel precedente esercizio.

I prezzi di questo disinfettante subirono un aumento di oltre il 30% in relazione ai rialzi verificatisi sul mercato mondiale. Ciò è dovuto alla riduzione di disponibilità, dopo che i sottoprodotti del catrame sono stati utilizzati, specialmente in Germania, per i carburanti sintetici.

Prezzi notevolmente rialzati (oltre il 22%) si ebbero per l'olio di lino, di cui si acquistarono quintali **3.500** per lire **643.500** in confronto a quintali 18.114 per lire 2.895.750 dell'esercizio precedente. La ragione del minore acquisto va attribuita al contingentamento nella importazione dei semi oleosi, che ha provocato la rarefazione del prodotto di olio di lino sul mercato e la ascesa vertiginosa dei prezzi.

Si sono quindi dovuti ridurre al minimo gli approvvigionamenti di olio in attesa di un momento più propizio del mercato o di condizioni che permettano di eseguire gli acquisti a prezzi meno onerosi.

Le forniture di olio vegetale per illuminazione ammontarono a tonnellate **800** per lire **2.246.000** con prezzi rialzati del 20% in relazione a corrispondenti aumenti verificatisi sul mercato.

Per le nafte si aggiudicarono forniture per tonnellate **10.612** con una spesa di lire **2.911.048**, contro tonnellate 10.100 per lire 2.581.800 del precedente esercizio. I relativi prezzi aumentarono in misura sensibile per le nafte più leggere per effetto degli aumenti doganali, mentre ribassarono per quelle da forni di caldaie.

Come più sopra accennato, gli acquisti di olio per trasformatori — quintali **9.218** per lire **1.753.681** — furono notevolmente superiori a quelli — quintali 1.450 per lire 255.820 — dell'esercizio 1933-34.

Anche i prezzi di questo lubrificante subirono dei notevoli rialzi in relazione agli aumenti del mercato.

7. Materiali metallici per armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi. —

Materiali metallici per armamento:

Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1933-34.....	lire	77.516.964,55
Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1934-35.....	»	<u>77.565.463,17</u>
Differenza in più...	lire	<u><u>48.498,62</u></u>

La lieve maggiore spesa è dovuta interamente ad acquisti fatti per i lavori di elettrificazione.

Fuori del paese (Francia) fu acquistata, per un importo di lire 51.745, una partita di rotaie trattate termicamente con sistema brevettato, da servire per esperimenti.

Materiali per servizio d'acqua e per tubazioni petrolifere:

Ordinazioni emesse nell'esercizio 1933-34.....	lire	11.621.657,83
Ordinazioni emesse nell'esercizio 1934-35.....	»	<u>3.126.822,00</u>
Differenza in meno...	lire	<u><u>8.494.835,83</u></u>

La minore spesa dipende, oltre che da riduzione di prezzi, anche da minori ordinazioni di materiali, specialmente per l'Azienda Italiana Petroli Albania.

Meccanismi fissi (piattaforme, gru, stadere a ponte) materiali Decauville e vario:

Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1933-34.....	lire	5.195.830,45
Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1934-35.....	»	5.099.012,15
Differenza in meno ...	lire	<u>96.818,30</u>

La diminuzione è dovuta a minori quantitativi acquistati ed a riduzioni di prezzi.

Meccanismi di segnalamento e sicurezza e materiali per detti:

Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1933-34.....	lire	12.949.028,87
Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1934-35.....	»	16.251.369,43
Differenza in più ...	lire	<u>3.302.340,56</u>

La maggiore spesa va attribuita all'acquisto di sbarre manovrabili per chiusura dei passaggi a livello e di manovre elettriche in dipendenza dell'elettrificazione delle linee.

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 1933-34.....	lire	33.960.000
Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1934-35.....	»	31.352.550
Differenza in meno ...	lire	<u>2.607.450</u>

La minore spesa deriva principalmente dalla riduzione dei prezzi delle traverse (dal 10 al 17%).

Nell'importo suddetto pel 1934-35 è compresa la spesa di Lire 20.550 relativa all'acquisto di piastre speciali in gomma per sperimentare la possibilità di evitare lo slittamento delle traverse.

Le forniture di legnami, collocate tutte in paese, furono così ripartite:

1933-34 - traverse n.	3.275.430	- legnami speciali mc.	13.860
1934-35 - » »	3.266.600	- » » »	15.735
Differenza in meno n.	<u>8.830</u>	Differenza in più mc.	<u>1.875</u>

Nel 1934-35 si sono ricevute **2.912.921** traverse e mc. **15.143** di legnami speciali di forniture aggiudicate nell'esercizio 1934-35 e di altre non saldate nell'esercizio precedente.

Nei cantieri privati sono stati iniettati circa **1.716.743** traverse e mc. **7.460** di legnami speciali.

Nel Cantiere di Livorno e nel Treno Cantiere sono state iniettate circa **859.581** traverse e mc. **3.965** di legnami speciali.

Complessivamente nell'esercizio furono iniettati **2.576.324** traverse e mc. **11.425** di legnami speciali in confronto a 1.642.057 traverse e 6.838 mc. di legnami speciali dell'esercizio precedente.

Traverse di ferro. — Nell'esercizio 1934-35 si sono acquistate **25.000** traverse di ferro per linee a scartamento normale per un importo di lire **1.269.675**; nell'esercizio precedente furono acquistate 40.000 traverse di ferro per un importo di lire 2.573.550.

Pali di legno per telegrafo e telefono. — Per le linee telegrafiche e telefoniche dell'Amministrazione sono state rilasciate nel 1934-35 ordinazioni per **21.283** pali di legno con una spesa di lire **703.537**, e precisamente:

19.355 pali di castagno selvatico.....	lire	676.061
1.928 » di pino silano	»	27.476

Per conto delle Poste e Telegrafi furono acquistati:

15.000 pali di conifere iniettati col sistema Kyan per	lire	825.000
85.266 pali di castagno selvatico per	»	2.416.021

Le forniture di pali per le due Amministrazioni sono state collocate interamente in paese.

Furono inoltre approvvigionati:

602 pali per conto dell'A. I. P. A.	per l'importo di lire	22.806
4.960 id. del Ministero dell'interno	id. id. »	155.330
1.000 id. del Ministero delle colonie	id. id: »	36.000

Materiali diversi in legno per la linea. — Sono stati ordinati materiali vari in legno per la linea e per l'armamento (listelli per cancellate, cunei per armamento, cavicchi per traverse, filagne e passoni di castagno, ecc) per complessive lire **356.000**

Per la chiusura dei passaggi a livello e per altri bisogni furono acquistate varie partite di casotti in cemento armato per un importo di lire **636.355**.

Per le Poste e Telegrafi si conclusero forniture varie di legnami per lire **104.605**, e per conto del Ministero dell'Interno si acquistarono piccoli materiali pure in legno per lire **1.702**.

9. Materiale rotabile, autoveicoli, macchinari di officina e pezzi di ricambio. — Per questi materiali furono emesse **1.192** ordinazioni con una spesa complessiva di lire **180.067.523,79**, di cui lire **1.009.286,22** per conto di altre gestioni ed amministrazioni.

La spesa è suddivisa come al seguente prospetto:

MATERIALI	FERROVIE DELLO STATO		GESTIONE VIVIERI		MARINA MERCANTILE		POSTE E TELEGRAFI		MINISTERO COLONIE		MINISTERO LAVORI PUBBLICI		TOTALI	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Locomotive elettriche.....	6	46.960.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	46.960.000
Automotrici a nafta.....	3	42.055.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	42.055.000
Automotrici a vapore.....	1	990.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	990.000
Automotrici elettriche.....	1	9.284.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9.284.000
Autotreni a nafta.....	1	11.160.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11.160.000
Elettrotreni.....	1	6.900.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6.900.000
Carrozze.....	3	6.378.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6.378.200
Carri.....	2	2.341.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.341.000
Bagagliai.....	1	3.654.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3.654.000
Pezzi di ricambio per rotabili..	810	42.879.603,77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	810	42.879.603,77
Macchinari per impianti diversi e relativi prezzi di ricambio.....	244	5.364.473,15	—	—	—	—	—	—	51	683.206,40	—	—	295	6.047.679,55
Pezzi di ricambio per navi tra- ghetto.....	12	85.512,85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	85.512,85
Automezzi e relative parti di ri- cambio.....	37	1.026.769,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	1.026.769,80
Automezzi vari ed impianto di- stribuzione benzina.....	—	—	6	183.324,32	—	—	—	—	—	—	—	—	6	183.324,32
Impianto posta pneumatica, elet- troconvertitori, elettroaspirato- ri, autocarri, cassette imposta- zione ecc.....	—	—	—	—	—	—	10	114.778,50	—	—	—	—	10	114.778,50
Perle indicatrici di fase.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4.200
Targhe di ottone e insegne di bronzo.....	—	—	—	—	2	3.455	—	—	—	—	—	—	2	3.455
TOTALI.....	1.122	179.078.559,57	6	183.324,32	2	3.455	10	114.778,50	51	683.206,40	1	4.200	1.192	180.067.523,79

In confronto dell'esercizio precedente, in cui si rilasciarono ordinazioni per lire **149.479.542,86**, si è avuta quindi una maggiore spesa di lire 30.587.980,93. Questa è dovuta, in primo luogo all'acquisto di un più rilevante numero di autovetture rapide, all'acquisto di carrozze miste delle tre classi per i servizi internazionali, alle notevoli forniture di materiali e pezzi di ricambio per l'aumentato numero di locomotive elettriche e autovetture in servizio, ed anche al rialzo dei prezzi verificatisi nella seconda metà dell'esercizio.

Si è proseguito nel sistema dei contratti aperti per il collocamento di numerose forniture, quali cerchioni, cuscinetti a sfere, getti in acciaio fuso, tubi bollitori, tiranti, sopraboccole, ferramenta per locomotive e veicoli, staffe per molle di sospensione, cuscinetti di bronzo, ecc.

I contratti di trasformazione di rottami e semilavorati di proprietà dell'Amministrazione, ricavandone forniture di sale montate, zoccoli per freni, tubi bollitori, barre per graticole, cerchioni, cuscinetti di bronzo, barre e bobine di rame, importarono una spesa di lire **17.491.525,68** in confronto a lire 11.384.865,95 del precedente esercizio.

Gli acquisti all'estero importarono una spesa di lire **1.202.713,48** in confronto a lire 990.285,58 del precedente esercizio e sono così suddivisi:

Macchinari di officina e pezzi di ricambio	lire	1.002.435,73
Pezzi di ricambio per rotabili	»	198.657,75
Materiali per navi traghetto	»	1.620 —
TOTALE...		lire 1.202.713,48

10. Materiali da lavoro, di esercizio e di consumo. — a) *Materiali metallici, attrezzi, materiali elettrici.* — Per questo titolo, nell'esercizio 1934-35, vennero rilasciate **1.701** ordinazioni per un importo complessivo di lire **122.111.001,34** (contro lire 110.146.326 dell'esercizio 1933-34) suddivise come appresso :

Materiali metallici da lavoro e di consumo	lire	39.987.508 —
Attrezzi da lavoro e mezzi d'opera	»	3.853.345,79
Materiali per impianti elettrici	»	78.270.147,55

La maggiore spesa di lire 11.964.675,34 è dovuta, oltre che ai maggiori bisogni richiesti dall'elettrificazione delle linee, anche all'aumento dei prezzi unitari.

Circa **1.400** tonnellate di rottami di rame aventi un valore di circa lire **3.640.000** sono state cedute, pagando solo l'importo della lavorazione, per ottenere in trasformazione tonnellate **1.020** circa di piastre e fasciami di rame e circa tonnellate **300** di tubi pure di rame.

Vennero cedute tonnellate 8.080 di « wirebars » per ricavarne conduttori aerei occorrenti all'elettrificazione delle linee, e 700 tonnellate di metalli ricchi fuori uso (escluso il rame) per ottenere stagno in pani.

Per l'acquisto di conduttori isolati (corde, cavi, treccie, fili) si è proseguito nel sistema di contratti continuativi iniziato nel precedente esercizio e che ha dato buoni risultati.

Gli acquisti all'estero di materiali, che non si potevano ottenere in paese, vennero contrattati sui mercati di Londra e di Nuova York, e si riferiscono ai seguenti materiali:

Rame in wirebars.....	lire	6.626.800
Stagno in pani.....	»	1.579.420
Acciai speciali, strumenti di misure, materiali per impianti elettrici e vari.....	»	1.754.114
TOTALE...		lire 9.960.334

Nell'esercizio 1933-34 furono acquistati materiali vari per lire 12.549.008:

Sono stati, inoltre, acquistati per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi materiali per lire 8.899.319; per il Ministero della guerra materiali per lire 1.497.601; per il Ministero degli interni per lire 127.705; per il Ministero delle colonie per lire 85.314 e per il Ministero dei lavori pubblici per lire 23.002.

b) *Materiali di esercizio e di consumo.*

Acquisti effettuati nell'esercizio 1933-34.....	lire	21.926.032,65
Acquisti effettuati nell'esercizio 1934-35	»	25.308.271 —
Differenza in più ...		lire 3.382.238,35

Si acquistarono mc. **743.500** di ossigeno per un importo di lire **1.683.925**, con prezzi ribassati del 14,39 % su quelli del precedente esercizio, e quintali **21.000** di carburo di calcio, per lire **1.365.000** con prezzi ribassati dell'1,50 %.

Comprendendo l'acquisto anche di altri prodotti chimici si è incontrata una spesa complessiva di lire **6.899.577**, che è superiore di lire 133.974,50 a quella dell'esercizio precedente.

La fornitura di materiali per tappezzerie delle carrozze importò una spesa di lire **409.970**, inferiore di lire 242.462 a quella dell'esercizio 1933-34. Si verificò una forte riduzione degli acquisti di linoleum ed un aumento di quelli di pegamoide, di cui si è verificato un maggior consumo. I prezzi del linoleum subirono lievi variazioni, quelli della pegamoide segnarono invece una diminuzione del 13,90 %.

Anche per i materiali per pulizia e per gli effetti lettereci (lire **1.994.389**) si è avuto una minore spesa di lire 315.161, che è dovuta prevalentemente a minori forniture di cotone in filetti.

Le ordinazioni rilasciate per la fornitura di mezzi d'opera per stazioni e officine, di vetri ed oggetti di vetro e di materiale minuto di esercizio ammontarono a lire **3.180.404** in confronto a lire 1.814.390 del precedente esercizio.

L'aumento è dovuto a maggiori forniture di materiali speciali, quali banchi di acciaio per aggiustatori, cristalli temperati per la sostituzione di quelli comuni in opera nelle carrozze a cassa metallica, scale a carrello per la revisione delle linee elettriche e stufe di ghisa per garette da guardiano per il ripristinato presenza-mento dei passaggi a livello.

L'approvvigionamento di materiali per addobbi vari delle vetture richieste l'impegno di lire **3.938.615**, con un aumento di lire 2.286.694, rispetto all'esercizio precedente.

Per il ripristino del servizio ai passaggi a livello, si dovette nell'esercizio fare maggiori acquisti di fanaleria e lattoneria con una spesa di lire **837.821,78**, superiore di L. 501.682,95 a quella dell'esercizio precedente.

Anche per il titolo cuoi e pelli si ebbe una maggiore spesa di lire 200.640 derivata in parte da un più largo acquisto di foderi di cuoio per guardiani ed in parte da aumenti di prezzi.

Per mobili ed accessori d'arredamento degli uffici e degli impianti si incontrò una spesa di lire **1.596.223,85**, superiore di lire 580.847,60 a quella dell'esercizio precedente.

Durante il 1934-35 sono stati eseguiti *ex novo* gli arredamenti delle sale d'aspetto di Fiume, Novara e della saletta reale di Torino.

Anche nel detto esercizio sono state affidate a diversi stabilimenti penali e carcerari forniture di mobili vari, coperte e spazzole per un complessivo importo di lire **325.331,50**.

Per l'arredamento delle Colonie marine e montane furono acquistati, per conto dell'Opera di previdenza a favore del personale ferroviario, effetti lettereci, mobili, vestiari, ecc., per un importo di lire **148.280,80**.

Per l'Amministrazione delle poste e telegrafi vennero eseguiti acquisti di sacchi di canapa, cordicelle, mobili, macchine calcolatrici e da scrivere, bolgette, bolli, numeratori, piombi, ecc., con una spesa di lire **1.762.780** in confronto a 2.290.967,10 lire dell'esercizio precedente.

Le forniture di materiali, collocate all'estero, limitate allo stretto indispensabile, importarono una spesa di lire **123.771**, di cui lire **78.105** per orologi da tasca di precisione.

Altro acquisto di orologi da tasca per una spesa di lire **38.900** venne effettuato per conto del Comando della R. guardia di finanza.

c) *Legnami da lavoro.*

Per la riparazione del materiale rotabile, e per altri servizi, furono complessivamente acquistati metri cubi **16.094** di legnami da lavoro per un totale di lire **3.522.023**.

La spesa media, che nello scorso esercizio era stata di lire **232** al mc., si è ridotta a lire **218** circa al mc.

II. **Cancelleria, stampati, tipolitografia.** — a) *Cancelleria e stampati.* — Nel 1934-35 vennero ordinate le seguenti forniture:

Stampati, biglietti di viaggio, tessere, materiale tipografico e pubblicazioni varie	lire	6.740.483
Materiali ed oggetti di cancelleria, pasta velocigrafica, carta da stampa e da scrivere, schede e carte varie	»	2.439.661
		<hr/>
TOTALE...	lire	9.180.144
		<hr/>

In confronto al 1933-34 si è incontrata una maggiore spesa di lire **1.968.878** dovuta a maggiori bisogni.

Unico importante acquisto fatto all'estero fu quello di tela lucida per disegno per lire **75.000** circa.

Furono inoltre acquistate carte ed inchiostri per apparati telegrafici a favore delle poste e telegrafi per lire **719.559** e carte a strisce per apparati telegrafici a favore del Ministero delle colonie per lire **27.476**.

b) *Tipolitografia.* — La tipolitografia, gestita direttamente dall'Amministrazione, ha avuto una produzione di moduli e pubblicazioni varie per un importo di circa lire **1.600.000**.

Vi si è provveduto a sostituire due vecchie macchine litografiche con altre di maggiore potenzialità con una spesa di lire **48.500**.

12. **Gestione copertoni da carri.** — Per compensi a *forfait*, riparazioni e rinnovamenti parziali del parco, sono state corrisposte alla Società appaltatrice Consorzio industriali canapieri di Milano, complessivamente, lire **3.899.194,15** con una minore spesa di lire **1.837.023,66** rispetto al 1933-34, dovuta a riduzione del parco copertoni.

Gli indennizzi corrisposti per avarie in dipendenza di bagnamenti delle merci si limitarono nel 1934-35 a sole lire **212**.

13. Gestione vestiario. — *Stoffe per uniformi e camiciotti.* — Per la fornitura dei pacchi di stoffa occorrenti per le uniformi d'obbligo, a totale carico degli agenti, vennero esitate richieste per lire **1.507.589,53** di fronte a lire 1.633.353,71 dell'esercizio precedente.

Per le dette uniformi però viene agli agenti corrisposto dall'Amministrazione il contributo stabilito dal Regolamento.

È stata inoltre erogata la somma di lire **180.930,45** per la fornitura di camiciotti da lavoro.

Oltre alle richieste di stoffa per uniforme, sono state soddisfatte varie domande di tessuti, per uso privato, degli stessi tipi adoperati per l'uniforme. La relativa spesa di lire **215.834,68**, in confronto a lire 86.987,20 dell'esercizio precedente, viene recuperata interamente sulle competenze degli agenti.

Cappotti impermeabili gommati neri. — Per la fornitura di impermeabili gommati neri per gli agenti dell'Amministrazione, è stato concluso, con la Società anonima fabbriche riunite industria gomma di Torino, un nuovo contratto della durata di quattro anni, dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1938.

Per la somministrazione agli agenti di detti indumenti di prescrizione si è incontrata una spesa di lire **459.563,46** (in confronto a lire 243.891,35 dell'esercizio 1933-34), che viene anch'essa posta a totale carico degli agenti richiedenti, salvo la corresponsione del contributo di massa vestiario fissato dall'Amministrazione.

Abiti impermeabili da lavoro. — Anche per la fornitura di abiti impermeabili da lavoro, è stato stipulato con la Società anonima consorzi industriali canapieri di Milano un contratto della durata di due anni, a partire dal 1° luglio 1934.

Gli abiti impermeabili da lavoro somministrati nel 1934-35 importarono una spesa di lire **467.376,16**, che rimane a totale carico dell'Amministrazione.

Oltre alle suddette forniture, sono state soddisfatte richieste per impermeabili da lavoro per uso privato per un importo di lire **290,08** col successivo completo ricupero sulle competenze degli agenti richiedenti.

Forniture di equipaggiamento per la Milizia. — In base ai decreti Ministeriali 20 dicembre 1932-XI, n. 1300 e 2 aprile 1935-XIII, n. 2760, anche nell'esercizio 1934-35 sono state eseguite forniture di vestiario e di altri oggetti di corredo.

L'importo delle forniture fatte alla Milizia ferroviaria e postelegrafonica, fu di lire **2.727.400,45** così suddivise:

a) materiale vario (bandoliere, camicie nere, cappelli, ecc.)	lire	553.445,30
b) vestiario	»	1.904.675,31
c) impermeabili gommati grigio verde	»	269.279,84

Rispetto al 1933-34 si ebbe una maggiore spesa di lire 199.828,23.

La citata somma di lire **2.727.400,45** venne parzialmente recuperata sulle indennità di Milizia spettanti agli addetti ai citati Riparti speciali.

14. Magazzini e movimenti delle scorte. — *Gestione amministrativa e contabile delle scorte.* — Con la integrale applicazione delle « Norme per il funzionamento dei Magazzini », edite lo scorso anno, si è potuto ottenere un notevole miglioramento nella gestione delle scorte.

Proseguendo nella revisione delle scorte per l'eliminazione dei materiali fuori tipo o comunque non più servibili, sono stati passati a materia per essere venduti o trasformati kg. **3.507.908** di materiali.

Manipolazioni dei materiali nei magazzini. — Anche nel 1934-35 una parte delle manipolazioni di carico e scarico materiali presso i magazzini è stata affidata ad imprese private per complessive tonnellate **166.923,60** con una spesa di lire **342.038,47**.

Le manipolazioni eseguite presso i detti impianti da personale di manovalanza dell'Amministrazione ammontarono a tonnellate 442.900, che permisero di realizzare una minore spesa di lire 2,30 a tonnellata, rispetto all'esercizio 1933-34.

Vendita materiali fuori uso. — Le vendite di materiali fuori uso, da un ammontare di lire 20.509.323,47, si ridussero nell'esercizio 1934-35 a lire **14.546.593,58**.

Dai materiali metallici si ricavarono lire **11.531.229,19** e dai materiali non metallici lire **3.015.364,39** (comprese lire 2.668.873,59 ricavate dalla vendita, in buona parte al personale, di quintali 504.143 di traverse di legno fuori uso).

Dei contratti stipulati durante l'esercizio vanno messi in rilievo quelli riguardanti la vendita continuativa della limatura e tornitura di acciaio e ferro, nonché quelli conclusi per la vendita di varie partite di travate metalliche fuori uso da ritirarsi dalle Ditte acquirenti durante i lavori di demolizione.

In base ai contratti di trasformazione, di cui è cenno ai punti 9 e 10 del presente Capo, furono inoltrati alle Ditte quintali **222.768** di metalli ferrosi per un valore di circa lire **4.180.000** e quintali **19.283** di metalli di valore fuori uso per un importo di lire **4.960.000**.

Per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi si sono concluse varie vendite di materiali fuori uso per un totale di quintali **4.053** e per un importo di lire **210.185,89**.

Movimento delle scorte. — La consistenza patrimoniale delle scorte al 30 giugno 1935 risulta dall'allegato 6.

In confronto di quella accertata al 30 giugno 1934, si constata al 30 giugno 1935 una riduzione:

nelle scorte dei Magazzini approvvigionamenti, escluse	
le scorte extra-ferroviarie, di.....	lire 41.705.258,11
in quelle gestite dal Servizio Lavori di	» 4.454.091,67

Si rileva invece un aumento:

nelle scorte dei depositi combustibili di	lire 127.040.694,21
in quelle delle Officine del materiale rotabile, dei De-	
positi locomotive e delle Squadre di rialzo:.....	» 10.060.487,72
in quelle extraferroviarie	» 29.471.727,56

15. Approvvigionamento e servizio di magazzino per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — Per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi furono rilasciate ordinazioni per lire **14.842.062,50** (contro lire 15.611.835,80 dello esercizio 1933-34), così ripartite:

Pali di castagno e pali di conifere iniettati col sistema	
Kyan, cunei, traverse e zoccoli di legno	lire 3.345.626 —
Impianto posta pneumatica, autocarri, elettroventila-	
tori, cassette per impostazione, ecc.	» 114.778,50
Sacchi di canapa, cordicelle, panno grigio verde, zanella,	
mistone, armadi, macchine da scrivere, ecc.	» 1.698.267 —
Bolli, numeratori, carretti, piombi, carte ed inchiostri	
per apparati telegrafici	» 784.072 —
Materiali per la linea, per uffici telegrafici e telefonici,	
per uffici postali, per officina e diversi	» 8.899.319 —

Le scorte dei materiali delle poste e dei telegrafi, in carico al 30 giugno 1935 nei magazzini approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, ammontavano a lire 7.818.877,86, contro lire 6.188.555,51 dell'esercizio precedente.

16. Gestione speciale viveri « La Provvida ». — a) *Reparti.* — Nessuna modificazione è stata apportata all'organizzazione dei Reparti ispettivi.

b) *Magazzini compartimentali.* — Nel corso dell'esercizio sono stati occupati i nuovi locali dei magazzini compartimentali viveri di Firenze e Vicenza; è stato provveduto ad un ulteriore allungamento del magazzino di Torino; sono stati ultimati i lavori di adattamento del magazzino di Cagliari; sono stati aggiunti ed adattati nuovi locali ai magazzini di Trieste e Palermo.

I lavori del nuovo magazzino di Genova sono stati già dati in appalto; sono infine in corso d'approvazione il progetto del magazzino di Ancona e quello per la sistemazione del magazzino di Roma.

c) *Distributori viveri.* — Gli spacci di vendita in esercizio alla data del 30 giugno 1935 erano 327, con un aumento di 8 rispetto alla situazione che si aveva al 30 giugno 1934.

Ai rifornimenti del caffè tostato hanno continuato a provvedere gli stabilimenti di torrefazione di Bologna e Roma.

Limitatamente alla città di Roma, sono in esercizio un impianto frigorifero e sei spacci per la vendita del pesce fresco.

d) *Generi in vendita.* — La gestione ha limitato la vendita ai generi di più largo consumo e di prima necessità, eliminando quei generi che avevano un consumo a carattere locale o di portata limitata.

e) *Andamento delle vendite.* — Il quantitativo complessivo di vendite è cresciuto da quintali 834.997 nell'esercizio 1933-34 a quintali 926.674,99 nel 1934-35.

Si indicano qui appresso i quantitativi venduti dei principali generi:

Pasta	quintali	212.437,31
Vino	»	188.212,54
Zucchero	»	91.948,22
Farina	»	90.876,18
Riso	»	78.146,39
Olio	»	47.688,50
Saponi	»	39.547,63
Vini speciali	»	13.105,67
Caffè	»	13.045,49
Formaggi	»	10.452,89

Le vendite sono state effettuate o direttamente dai distributori viveri o a mezzo dei carri-blocco, formati periodicamente dai Magazzini Compartimentali o da qualche Spaccio.

f) *Rifornimento dei generi.* — Gli acquisti sono stati effettuati ordinariamente a licitazione privata o a trattativa privata, previa gara, anche in quest'ultimo caso, fra numerose ditte iscritte e invitate a concorrere alla fornitura. Solamente in caso di urgenza, e quando venne riconosciuta l'assoluta convenienza dei prezzi offerti, in confronto di quelli correnti sul mercato, si è ricorso a singole ditte.

I generi acquistati, prima di essere posti in vendita presso i 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 **264.063.434,90** con un aumento di lire 35.546.802,30 sugli introiti dell'esercizio precedente.

Le spese sostenute per l'acquisto dei generi ammontarono a lire **175.486.011,14**.

La gestione ha sostenuto anche le altre spese seguenti: lire **67.395.600,10** per imposte di consumo, tassa di fabbricazione sullo zucchero e dazio doganale sul caffè; lire **6.500.000** per trasporti ferroviari; lire **472.173,95** per trasporti marittimi e trasporti locali.

Le perdite, mancanze ed avarie verificatesi durante l'esercizio finanziario ammontano a lire **219.623,30**.

L'importo per premi commerciali e compensi vari al personale è stato di lire **2.360.037,07**.

La spesa per l'esercizio degli autoveicoli di proprietà della Gestione è stata di lire **248.791,57**.

Inoltre, la Gestione ha erogato: per adattamento di locali lire **274.365,19**; per affitto di locali e spese varie lire **780.457,40**; per rinnovamento di materiali di esercizio lire **484.422,99**.

« La Provvida » ha chiuso il suo bilancio dell'esercizio 1934-35 con un avanzo di gestione di lire **19.642.631,33**.

AZIENDE DELL' ALBANIA

17. Azienda speciale autonoma per ricerche petrolifere ed altre attività in Albania. — Nell'esercizio 1934-35 l'attività di questa Azienda si può dire abbia raggiunto la sua fase massima di intensità; ciò è dovuto, oltrechè allo sviluppo degli impianti di carattere essenziale per la messa in sfruttamento del giacimento petrolifero, anche alla necessità di accelerare al massimo il primitivo programma di lavoro, secondo il quale l'inizio della produzione era previsto per la fine dell'anno 1936.

La maggiore conoscenza delle possibilità del giacimento e della sua conformazione, l'attrezzatura aumentata di apparecchi rapidi di perforazione, hanno permesso di intensificare notevolmente l'esecuzione di nuove perforazioni, mentre d'altra parte si provvedeva a curare in modo particolare tutto quanto potesse occorrere ad una adeguata ed efficiente messa in produzione dei pozzi stessi.

Tutta l'attività della parte estrattiva ha assunto quindi, nell'esercizio 1934-35, una forma organica e completa, consentendo, con la migliorata attrezzatura

ed una più perfetta ripartizione delle varie operazioni di lavoro, di ottenere risultati del tutto soddisfacenti.

Si sono infatti potuti effettuare nell'esercizio in parola ml. **11.271** di perforazione nei pozzi di sfruttamento, contro ml. 5.191 dell'esercizio precedente.

L'attenzione e le cure di quest'Azienda si sono pure rivolte con non minore intensità allo sviluppo del programma delle ricerche, indispensabile complemento ad una maggiore valorizzazione del giacimento ormai individuato del Devoli, e ad assicurare all'Azienda eventuali altre risorse petrolifere dell'Albania. Le ricerche sulla sponda destra del Devoli, con il loro esito positivo, hanno infatti permesso di ampliare sensibilmente la zona ormai individuata come petrolifera, mentre sono continuate, con ritmo non meno intenso, le ricerche nella regione marginale occidentale della Dumreja.

Per i sondaggi di ricerca sono stati eseguiti nell'esercizio 1934-35 ml. **6.632** di perforazione, contro ml. 4.835 dell'esercizio precedente.

Il totale dei metri perforati nell'esercizio 1934-35 ascende quindi in complesso a **17.903**, contro 10.026 dell'esercizio precedente.

Particolare sviluppo è stato dato agli impianti necessari al trasporto ed immagazzinamento del petrolio grezzo, ultimando i collegamenti dei pozzi produttivi ai serbatoi iniziali e di questi ultimi, mediante un oleodotto della lunghezza di 74 chilometri, alla baia di Valona.

Questo complesso maggiore sviluppo nel campo della produzione e del trasporto ha reso necessario un completamento di tutti gli impianti accessori (quali officina, centrale elettrica, laboratori) e la sistemazione del personale in sito, con la costruzione di nuove abitazioni e con l'organizzazione di quei servizi indispensabili ad un accresciuto centro di vita.

Sono continuati i lavori di ricerca di minerali cupriferi nel cantiere di Nrell. Essi però non hanno permesso di apportare alcun aumento al quantitativo di minerale già accertato precedentemente.

REGIO ISTITUTO SPERIMENTALE

18. Organizzazione ed attività della Sezione Ferroviaria. — Nel corso dell'esercizio 1934-35 il laboratorio IV (metallurgia e metallografia) fu suddiviso nei seguenti tre:

Laboratorio IVa metallografia;

Laboratorio IVb Chimica dei materiali metallici ferrosi;

Laboratorio IVc Chimica dei materiali metallici non ferrosi.

È stato inoltre accentrata nell'officinetta dei servizi generali la preparazione delle provette occorrenti ai laboratori metallurgici; sono stati riordinati i servizi generali tecnici, ed è stato disciplinato il funzionamento dell'Ufficio tecnico e del Laboratorio fotocinematografico. Con questi e con altri provvedimenti secondari si è potuto ottenere una riduzione nel numero delle macchine utensili, e nelle spese di esercizio.

Nell'esercizio si è ultimata la costruzione del fabbricato isolato per gli impianti di prove delle lampadine elettriche, delle bombole per gas compressi, per un deposito infiammabili, e vari altri servizi accessori.

Il numero degli agenti presenti durante l'esercizio fu di 126, fra cui 52 operatori, in confronto a 122 agenti e 52 operatori dell'esercizio precedente.

Il quantitativo di richieste pervenute all'Istituto dai Servizi dell'Amministrazione e da Enti estranei per esami e prove sperimentali di prodotti ed apparecchi, ed il numero di determinazioni su di esse eseguite, risultano dal seguente quadro.

LABORATORI	Numero di richieste	Numero di determinazioni eseguite
Fisica tecnica ed elettrotecnica	285	131.101
Geologia e petrografia.....	7	784
Materiali da costruzione non metallici	1.705	53.384
Metallurgia e metallografia		1.601
Chimica dei materiali ferrosi.....	803	(1) 6.309
Chimica dei materiali non ferrosi.....	632	6.302
Legno	33	1.507
Fibre	729	39.002
Carboni	916	6.949
Olii e petroli	782	10.008
Acque.....	400	4.412
Vernici.....	204	2.907
Merceologia	61	—
Metodologia chimica.....	1	—
TOTALE ESERCIZIO 1934-35...	6.558	264.266

(1) In tale numero non sono comprese le 858 determinazioni eseguite dai chimici dell'Istituto distaccati presso gli stabilimenti produttori.

Nell'esercizio precedente si ebbero 6.611 richieste e 238.210 determinazioni. Risulta quindi un aumento di 26.056 determinazioni, che si riferisce specialmente alle determinazioni eseguite:

- a) per prove su accumulatori e tarature di contatori;

- b) per analisi chimica dei metalli non ferrosi;
- c) per prove su materiali di gomma;
- d) per prove su catrami, bitumi ed olii di catrame per l'utilizzazione dei prodotti ricavati da ligniti nazionali;
- e) per collaudi di carbone.

Da Enti pubblici e privati pervennero complessivamente nell'esercizio 130 richieste per l'esame di 346 campioni, che dettero luogo all'introito, in base alla vigente tariffa, di lire 60.657.

19. **Studi e prestazioni speciali.** — La statistica delle prestazioni speciali e studi eseguiti dai singoli laboratori durante l'esercizio risulta dal seguente quadro:

LABORATORI	Classificazioni di merci e relazioni normali	Relazioni di gare e prescrizioni speciali	Studi e relazioni speciali
Fisica tecnica ed elettrotecnica	2	10	—
Geologia e petrografia	485	—	13
Materiali da costruzione non metallici	—	8	19
Metallurgia e metallografia	600	98	1.260
Chimica dei materiali ferrosi	62	—	928
Chimica dei materiali non ferrosi	—	—	—
Legno	4	12	8
Fibra	7	105	10
Carboni	—	—	7
Oli e petroli	98	28	39
Acque	10	—	2
Vernici	8	21	22
Merceologia	—	—	—
Metodologia chimica	—	—	3
Studi e prestazioni varie rese per incarico della direzione da funzionari a disposizione	26	—	17

Fra le prestazioni e studi riportati numericamente nel quadro precedente si segnalano le seguenti:

Laboratorio di fisica tecnica ed elettrotecnica. — Prove sugli accumulatori a lunga vita; prove per le determinazioni del coefficiente di trasmissione degli isolanti termici.

Laboratorio di geologia e petrografia. — Studio del pigmento del marmo nero del Col di Lana; esame della trincea franosa di Bonorva (Sardegna) e studio delle cave di pietrisco per massicciata della Sardegna; esame della frana Gril-

lone, presso Squillace, sulla linea Metaponto-Reggio, e della frana presso Falerna sulla linea Battipaglia-Reggio; esame della roccia di fondazione del ponte ferroviario sul T. Scrivia presso Isola del Cantone; esame delle fondazioni del viadotto Sablici presso Monfalcone; esame della frana di Lasa sulla linea Merano-Malles; studio delle frane attive del tronco ferroviario da Enna a Fiumetorto; studio delle sorgenti, e delle zone franose interessanti l'Acquedotto delle Madonie.

Laboratorio di materiali da costruzione non metallici. — Studi sulle prove Brinell applicate su parte di cemento e su le malte cementizie; proposta di un metodo per l'esame granulometrico degli aggregati per malte e calcestruzzi.

Laboratorio di metallurgia e metallografia; chimica dei materiali ferrosi; chimica dei materiali non ferrosi. — Studio metallografico di vecchie bombole saldate; prove a vibrazione torsionale di acciai per assi porta-eliche della R. Marina e su acciai speciali Cogne; esame di rotaie saldate col sistema autogeno tipo Zakludy; studio delle caratteristiche meccaniche normali per la resistenza all'usura di acciai speciali per cerchioni; esame di un nuovo tipo di antifrizione al piombo; esame di diverse rotture di lamiere da caldaie e di due nuovi tipi di caldaie saldate elettricamente; esame metallografico dei giunti saldati per l'oleodotto d'Albania; esame dei difetti di colata di 20 assi a gomito.

Si sono tenuti corsi d'istruzione per i Capi tecnici sui trattamenti termici degli acciai.

Laboratorio del legno. — Osservazioni sui metodi di analisi tossimetrica delle sostanze conservatrici del legno; esame di legno di teak avariato; determinazione del potere antimicotico di catrame nazionale ricavato da ligniti e da sanse; controllo di un apparecchio per la determinazione dell'umidità dei legnami.

Si sono tenuti corsi di istruzione per agenti collaudatori del legno del Servizio Materiale e Trazione.

Laboratorio delle fibre. — Esame di un nuovo tipo di tessuto per abiti impermeabili da lavoro; esame di detersivi per stoffa.

Laboratorio dei carboni. — Ricerche speciali su incrostazioni minerali dei tubi e degli economizzatori della Centrale termica di Firenze per l'uso del carbone dell'Arsa.

Laboratorio degli oli e petroli. — Studi su preparati e specialità commerciali, di non comune approvvigionamento; studio sui metodi di prova degli oli da trasformatori, per incarico del Comitato internazionale olii isolanti; rifacimento delle Condizioni tecniche di fornitura di prodotti di ordinario approvvigionamento,

con speciale riguardo all'olio chimico emulsionabile; studio per la compilazione della Metodologia sugli oli lubrificanti, grassi, combustibili liquidi e materiali diversi; studio sulla compilazione delle Condizioni tecniche degli oli di catrame da ligniti, da usarsi per la impregnazione delle traversine ferroviarie; studi, per incarico dell'A. I. P. A., sul petrolio Albanese e suoi prodotti lavorati; studi su speciali digrassanti e svernicianti; studio sulla riutilizzazione degli olii per motori.

Laboratorio delle acque. — Esame comparativo di materiali ceramici; studio sulle efflorescenze che si manifestano nei materiali murari messi in opera.

Laboratorio delle vernici. — Studio sulla solubilità in olio di lino di taluni ossidi metallici da impiegarsi come essiccativi; studio sulla azione corrosiva di alcuni tipi di vernici isolanti sui conduttori di rame; studio di un metodo pratico di prova per la scelta delle tinte ad olio da applicarsi a costruzioni in muratura; studio di un metodo pratico per l'analisi del minio di piombo.

Laboratorio di metodologia chimica. — Studi dei metodi di analisi degli olii minerali e delle sostanze grasse; determinazione della pastosità di alcune sostanze pericolose e nocive; indagini sperimentali sull'analisi dell'alluminio e delle sue leghe leggere.

Dai funzionari a disposizione della direzione furono eseguiti i seguenti studi: metodi di prova dell'ignifugazione del legno; perizie su materiali metallici d'accantonamento; studi sulle saldature delle rotaie; studi sulle barrette cortissime per le prove di trazione; prove di coibenza di carri Hg; prove sperimentali di trasporti derrate deperibili dall'Italia meridionale in Germania; prove varie sui serbatoi esposti al sole contenenti acqua, cloro, o soluzione ammoniacale; prove su casse mobili contenenti carni congelate; prove di confronto coibenza tra carri Hg italiani e carri refrigeranti tedeschi; ricerche sul problema e la metodologia della fusibilità delle ceneri; prove ed esperienze su esplosivi.

SERVIZI SANITARI

20. **Personale sanitario.** — Al 30 giugno 1935 il numero dei funzionari (di cui 6 amministrativi) ed agenti di ruolo era di **254**, rispetto a 255 del 30 giugno 1934.

In seguito al concorso bandito con decreto ministeriale n. 1786 del 3 gennaio 1934, sono stati assunti in servizio **4** allievi ispettori medici.

La situazione numerica del personale sanitario ausiliario, alla data suddetta, risulta dal seguente prospetto, messa a confronto con la situazione al 30 giugno 1934.

PERSONALE SANITARIO AUSILIARIO

SANITARI AUSILIARI	In servizio al 30 giugno	
	1935	1934
Medici aiuti (<i>ad personam</i>)	7	10
Consulenti.....	38	49
Specialisti.....	62	67
Medici di riparto nei grandi centri	212	224
Medici di riparto lungo le linee, compresi i provvisori ..	1.201	1.255
TOTALE (1) ...	1.520	1.605

(1) La diminuzione è dovuta prevalentemente ad esoneri di sanitari che avevano oltrepassato i limiti di età.

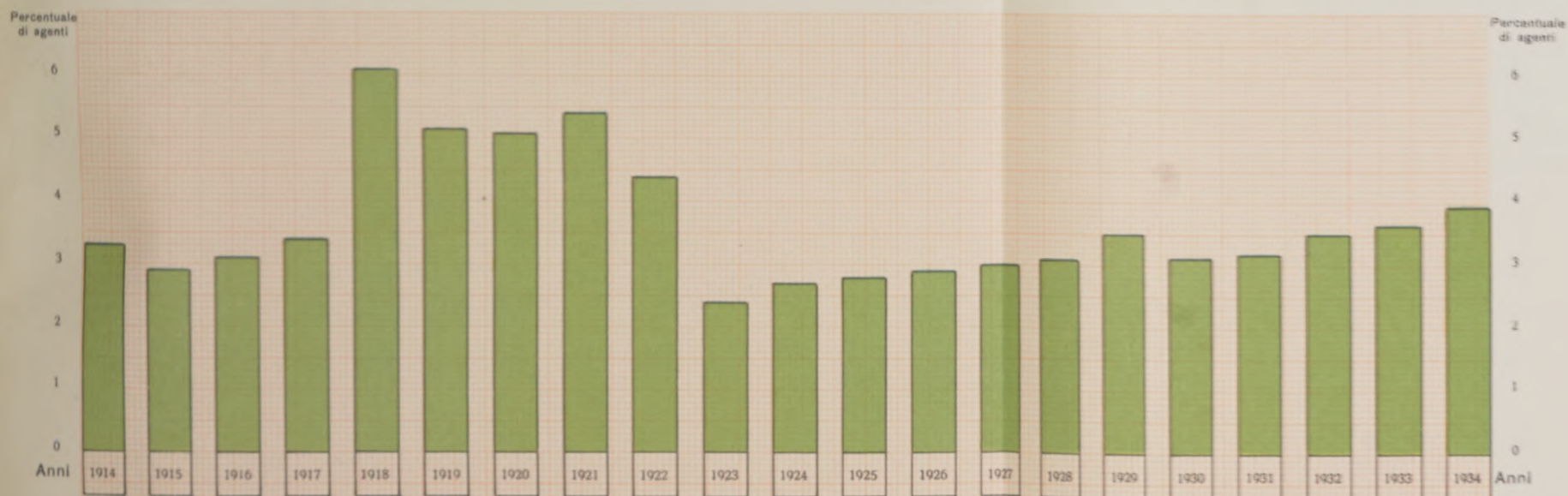
21. **Visite sanitarie.** — Il numero delle visite sanitarie effettuate nell'anno solare 1934 (1) fu di **173.213** di cui **6.390** praticate al personale non ferroviario del Ministero delle comunicazioni, con un aumento di **46.565** visite rispetto all'anno precedente, aumento dovuto al gran numero di aspiranti presentatisi ai diversi concorsi banditi dall'Amministrazione.

QUANTITATIVO DELLE VISITE SANITARIE

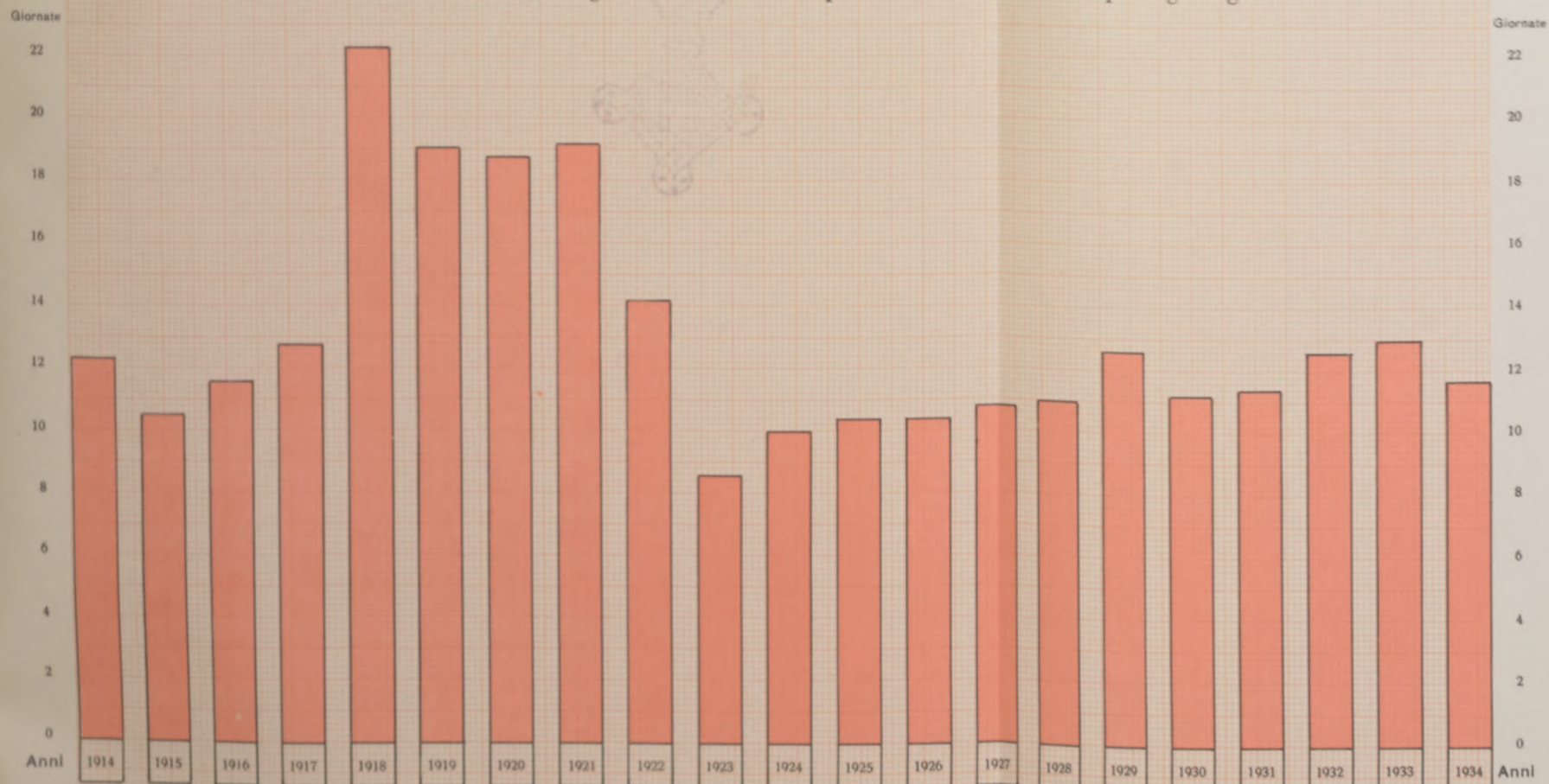
	1934	1933	Differenza
Presso gli Ispettorati Sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione, aspettativa e quiescenza	49.334	14.866	+ 34.468
Presso gli Ispettorati Sanitari per controllo, arbitrati, perizie, ecc.	123.683	111.589	+ 12.094
Presso l'Ufficio Sanitario Centrale per controllo, in sede d'appello, revisione di liquidazione di infortunio, vertenze disciplinari, ecc.	196	193	+ 3
TOTALE...	173.213	126.648	+ 46.565

(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 morbosi, specialmente di quelli della malaria.

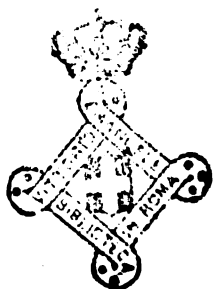
Morbosità complessiva
 Percentuale di agenti giornalmente fuori servizio per malattia e per infortuni



Numero medio annuale di giornate di assenza per malattie e infortuni per ogni agente



S
M
F
C



so
de
ed
sp

22. Morbosità complessiva. — La morbosità generale nel 1934 ha presentato una notevole diminuzione, sia nella percentuale dei casi che nella durata media per agente, mentre vi è stato un lieve aumento nella media durata per caso.

Si ha infatti: media degenza per agente giornate **11,61** rispetto a 13,05 dell'anno precedente; frequenza percentuale **95,94** % rispetto a 108,80 %; durata media per caso giornate **12,10** di fronte a 11,99 del 1933.

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
1934.....	131.686	126.342	1.528.267	95,94	12,10	11,61
1933.....	135.206	147.099	1.764.429	108,80	11,99	13,05
Differenze...	— 3.520	— 20.757	— 236.162	— 12,86	+ 0,11	— 1,44

23. Morbosità da cause comuni. — Nelle malattie da cause comuni si notano le stesse caratteristiche della morbosità generale.

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
1934.....	131.686	100.464	1.173.615	76,29	11,68	8,91
1933.....	135.206	119.548	1.381.566	88,42	11,56	10,22
Differenze...	— 3.520	— 19.084	— 207.951	— 12,13	+ 0,12	— 1,31

Fra le malattie che hanno dato il maggior contributo alla morbosità del personale si hanno, in ordine decrescente, l'influenza (**16.654** casi), le febbri reumatiche (**13.162**), le malattie dell'apparecchio locomotore (**10.696**), l'enterite (**8.236**), le malattie delle prime vie dell'apparecchio digerente (**7.991**), quelle dello stomaco (**7.795**) e infine quelle della pelle e degli annessi (**7.627**).

24. Infortuni. — Anche negli infortuni, sebbene in proporzione minore, si è verificata una certa riduzione in tutti gli indici, come rilevasi dal seguente prospetto:

INFORTUNI NEL COMPLESSO

ANNI	NUMERO			Numero dei casi su 100 assicurati	DURATA MEDIA	
	degli assicurati	dei casi di infortunio	delle giornate di assenza		per caso	per assicurato
1934.....	123.729	14.146	251.615	11,43	17,79	2,03
1933.....	126.826	15.360	275.437	12,11	17,93	2,17
Differenze...	- 3.097	- 1.214	- 23.822	- 0,68	- 0,14	- 0,14

Nel personale operaio delle officine il miglioramento, verificatosi già lo scorso anno, si manifesta questa volta ancora più rilevante, pur restando alta la percentuale degli infortuni rispetto a quella di tutti gli assicurati della Rete (20,72 % in confronto di 11,43 %).

INFORTUNI DELLE OFFICINE

ANNI	NUMERO			Numero infornuti su 100 assicurati	DURATA MEDIA	
	degli assicurati	dei casi di infortunio	delle giornate di assenza		per infortunio	per assicurato
1934.....	8.833	1.830	30.513	20,72	16,67	3,45
1933.....	8.957	1.954	32.535	21,82	16,65	3,63
Differenze...	- 124	- 124	- 2.022	- 1,10	+ 0,02	- 0,18

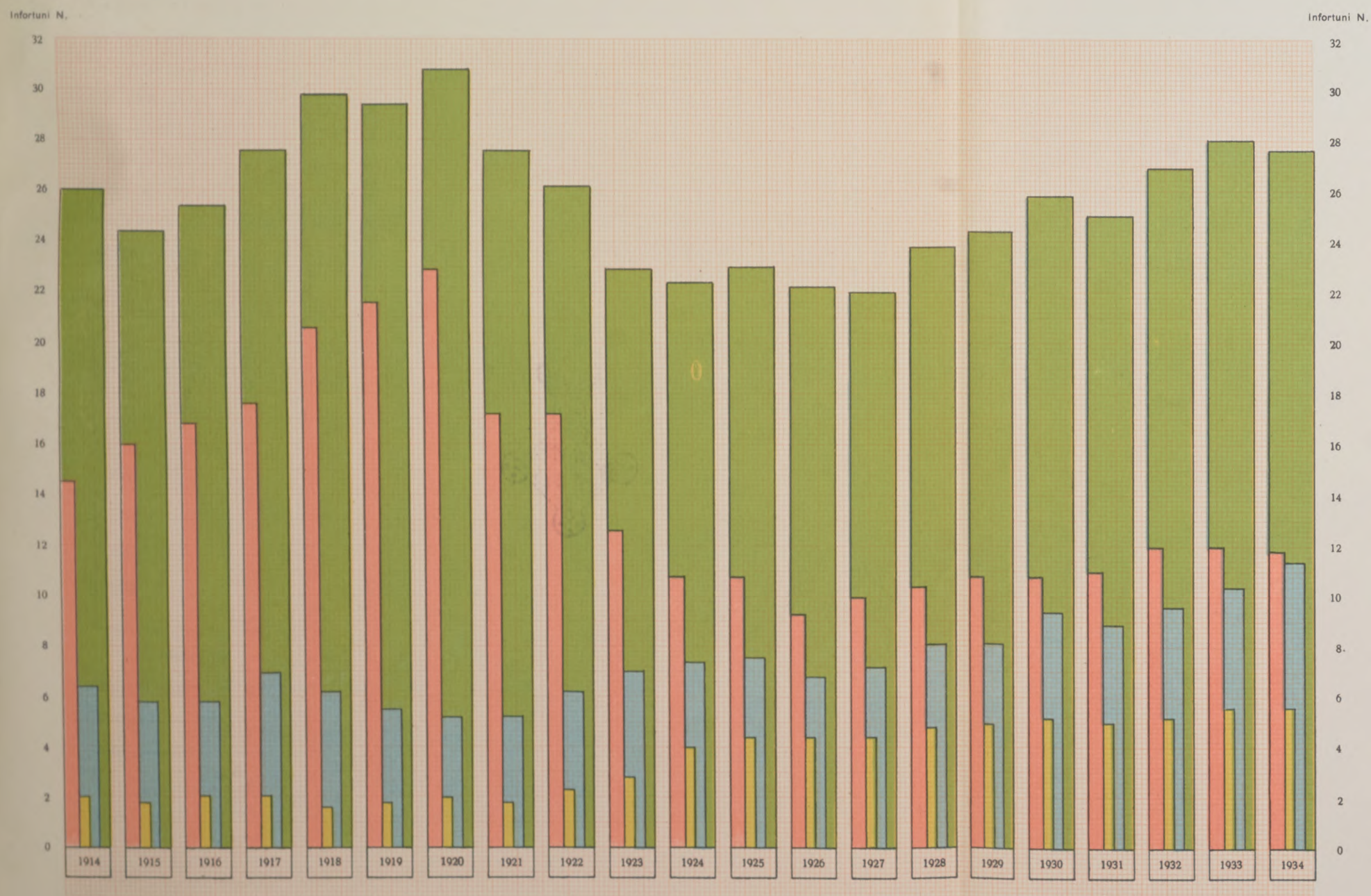
Continua a verificarsi nel personale avventizio una notevole diminuzione nel numero degli infortuni rispetto a quello del personale di ruolo; ciò è importante in quanto, negli anni precedenti al 1924, si verificava il fenomeno inverso.

INFORTUNI DISTINTI PER LE DIVERSE CATEGORIE DI AGENTI

	PERCENTUALE D'INFORTUNI NEGLI ASSICURATI		GIORNATE PERDUTE PER OGNI AGENTE	
	1934	1933	1934	1933
	Agenti stabili ed in prova.....	11,81	12,43	2,10
Avventizi straordinari.....	0,82	1,30	0,25	0,27
Differenze...	- 10,99	- 11,13	- 1,85	- 1,96

Nel 1934 vi furono, in seguito ad infortunio sul lavoro, 76 casi di morte e 686 guarigioni con conseguenze, pari rispettivamente al 0,54 e al 4,85 per ogni 100 infortuni.

Infortunati sul lavoro
Quantità annuale di casi per ogni cento agenti assicurati

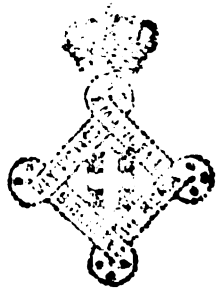


■ Totale

■ Infortunati a
sensi di legge
(guaribili oltre
i 5 giorni)

■ Infortunati guaribili
entro i 5 giorni

■ Infortunati compatibili col servizio



25. — **Arbitrato obbligatorio.** — Con la promulgazione della Legge 8 gennaio 1931, n. 21, che rese obbligatoria la risoluzione delle controversie per infortuni sul lavoro mediante la procedura di arbitrato ai sensi dell'art. 115 del Regolamento per l'esecuzione della legge infortuni, tale materia è stata, dalla competenza della Magistratura ordinaria, trasferita agli organi dell'Amministrazione, (Servizio P. A. G. Servizi sanitari del Ministero delle comunicazioni).

Tale procedura, già in vigore fin dall'anno 1926 per il personale delle poste e dei telegrafi (i cui servizi sanitari sono ugualmente affidati agli stessi medici delle ferrovie dello Stato), ha avuto un risultato pratico molto favorevole, semplificando e abbreviando le contestazioni, portando una maggiore competenza ed equità nelle relative risoluzioni, con notevole riduzione delle somme pagate per indennità e grande economia di spese legali, che in passato per lo più superavano l'oggetto della contestazione stessa.

I risultati relativi sono riassunti nella tabella seguente:

ANNO	NUMERO DEGLI ARBITRATI	RISULTATI			
		Completamente favorevoli all'Amministrazione FF. SS.	Completamente favorevoli all'agente	Definiti con la concessione del minimo di legge (5 %)	Definiti con la concessione di un indennizzo intermedio fra proposta e richiesta
1931	24	8	—	7	9
1932	71	26	5	20	20
1933	65	29	1	17	18
1934	103	38	3	39	23

26. **Malaria.** — La morbosità e la mortalità per malaria durante l'anno 1934, nel personale che abita o presta servizio in zona di malaria, è indicata dal seguente prospetto:

MORBOSITÀ PER MALARIA NELLE ZONE MALARICHE

ANNI	Numero degli agenti in zona di malaria	Agenti colpiti da 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	Morti per malaria
			Primi- tivi	Recidivi	Totale					
1934.....	25.217	793	291	876	1.167	25.810	4,62	22,11	1,02	2
1933.....	27.009	754	230	1.026	1.256	26.519	4,65	21,11	1,98	2
Differenze...	-1.792	+ 39	+ 61	- 150	- 89	- 709	- 0,03	+ 1,00	+ 0,04	—

Se si vuole considerare, insieme con la morbosità per malaria del personale che dimora o presta servizio in zona malarica (di cui al prospetto precedente), la morbosità per malaria del personale che non abita nè presta ordinariamente servizio in zona di malaria (la quale pel 1934 consistè in 167 agenti colpiti da malaria, 197 casi di febbre, 4.594 giornate di assenza e morti zero), si ottengono i dati compresi nel seguente prospetto complessivo che contiene anche il confronto fra la morbosità complessiva del 1934 con quella del 1933.

MORBOSITÀ PER MALARIA IN TUTTA LA RETE

A N N I	N U M E R O				P E R C E N T U A L E		Giornate perdute per ogni agente
	degli agenti intera rete	degli agenti colpiti da malaria	dei casi di febbre	delle giornate di malattia	colpiti da malaria su agenti intera rete	casi di febbre su agenti intera rete	
1934.....	131.686	960	1.364	30.404	0,73	1,04	0,23
1933.....	135.206	936	1.461	31.834	0,69	0,08	0,23
Differenze ...	- 3.520 +	24 -	97 -	1.430 +	0,04 -	0,04 -	-

La quantità di chinacei consumati nel 1934 fu la seguente:

Discoidi bicloridrato di chinino	kg.	840,497	a lire 450 al kg. = lire	378.223,65
Fiale bicloridrato di chinino	»	14,155	» » 900 » » = »	12.739,50
Cioccolatini al tannato	»	35,433	» » 550 » » = »	19.488,15
Tavolette antimalariche	»	100,022	» » 285 » » = »	28.506,27
Totale lire				<u>438.957,57</u>

Rispetto all'importo dell'anno 1933 si ebbe quindi una diminuzione di lire 12.372,49.

L'acquisto dei chinacei nel 1934 fu il seguente:

Discoidi bicloridrato.....	kg.	1.000	a lire 450 al kg. = lire	450.000 —
Fiale di chinina	»	15.000	» » 90 » » = »	13.500 —
Cioccolatini al tannato	»	40	» » 550 » » = »	22.000 —
Tavolette antimalariche	»	125	» » 285 » » = »	35.625 —
TOTALE ... lire				<u>521.125 —</u>

La spesa per indennità di malaria al personale, che abita o presta servizio in zona di malaria, e relative famiglie, fu pel 1934 di lire 3.214.439, in confronto di lire 3.933.446 corrisposte nel 1933; e quindi con una economia di lire 719.007

Nel 1934 si calcola che furono passati dall'elenco di malarici a quello di salubri km. 59 di linea. Nel triennio 1932-34 la lunghezza totale delle linee malariche risultò diminuita di km. 280 con conseguente notevole economia sulle indennità di malaria devolute agli agenti, sugli assegni ai Medici dei Riparti malarici, sul consumo dei chinacci e sull'impiego dei mezzi protettivi e antilarvali.

La spesa per la riparazione e manutenzione degli impianti antimalarici ammontò nel 1934 a lire **352.412,17**, e quella per nuovi impianti a sole lire **13.530,30**.

Totale spesa per protezioni antimalariche lire **365.942,47**.

In confronto del 1933 (in cui furono spese lire 373.483,66) si ha un'economia di lire 7.541,19.

La spesa occorsa per la delarvizzazione col verde di Parigi delle acque stagnanti in zona malarica da parte delle Sezioni Lavori interessate fu di lire **50.820,10**.

27. Quiescenze. — Le proposte di collocamento in quiescenza nel 1934 furono **1.826**; di esse, **1.387** riguardavano agenti addetti all'esercizio.

Oltre le dette proposte, che riguardano il personale ferroviario, furono proposti pel personale postelegrafico 301 collocamenti in quiescenza per inabilità fisica.

Fra le cause che hanno provocato l'inabilità prevalgono le malattie dell'apparecchio circolatorio (**388**); le deficienze visive con **301** casi. Seguono le malattie del sistema nervoso (**256** fra mentali, organiche e funzionali), quindi quelle dell'apparecchio locomotore (**254**), dell'apparecchio digerente (**211**) e dell'apparecchio respiratorio (**170**). Infine si ha la tubercolosi (**157**), le conseguenze di traumi in servizio (**136**), le malattie del ricambio (**127**) e quelle dell'udito (**104**).

28. Igiene e malattie infettive. — Nessun episodio epidemico di particolare importanza si ebbe a notare fra gli agenti ferroviari e relative famiglie. In occasione di una epidemia di febbre tifoide avutasi a Chiusi nel novembre 1934, tenuto conto della prescrizione delle autorità sanitarie locali, si è fatta una larga distribuzione di entero-vaccino. Si ebbe soltanto qualche caso isolato di malattia nei familiari ed un solo caso fra gli agenti nella persona di un deviatore che non aveva voluto fare uso del vaccino.

La vigilanza sanitaria sugli emigranti provenienti dall'estero e transitanti per l'Italia ebbe occasione di effettuarsi alacramente nei transiti di Piedicolle, Tarvisio e Postumia. Furono ispezionati oltre **84** treni con un numero complessivo di **12.692** emigranti viaggianti parte in comitive e parte isolati (in confronto di **7.877** nell'anno precedente).

La vigilanza sanitaria si effettuò pure su circa **2.600** turisti provenienti specialmente dalla Spagna e dall'Inghilterra con motonavi e sbarcati a Civitavecchia.

In complesso furono visitati **15.292** individui.

Il servizio sanitario si svolse del tutto regolarmente e non ebbero a segnalare nessun caso di malattie infettive e contagiose.

La vigilanza sui ristoranti continuò assidua come di consueto con **1.132** visite ai ristoranti di stazione e **199** alle carrozze-ristoranti.

Nel Laboratorio di Igiene applicata si eseguirono **152** analisi chimiche e **121** batteriologiche di acque, **237** di alimenti e bevande, **106** di vini, **37** di disinfettanti e medicinali, **43** di sostanze diverse. Furono altresì compiuti **827** esami clinici, fra cui **667** di sangue per la ricerca del parassita malarico.

Attiva fu anche la vigilanza per il collaudo degli stracci, che vengono ora in gran parte sottoposti ad esame igienico-batteriologico, che, tenuto conto della provenienza di tale materiale, è della massima importanza e che condusse talvolta al rifiuto della partita sotto collaudo.

Il riparto di igiene applicata venne inoltre ripetutamente interessato per varie questioni di igiene del lavoro da parte del Servizio materiale e trazione con il quale è, a tale proposito, in stretta collaborazione.

Vennero tenuti **2** corsi per disinfettatori, frequentati da circa **40** allievi.

Nel 1934 fu attuata in modo particolare la sorveglianza igienico sanitaria delle Colonie marine e montane per figli ed orfani di ferrovieri, con frequenti visite ed ispezioni dei Funzionari Medici locali ed anche di Funzionari dell'Ufficio Sanitario Centrale.

Su **14.049** giovanetti d'ambo i sessi, tutti visitati all'atto dell'ingresso in Colonia, si verificarono pochi casi di malattie contagiose, subito contenuti da pronta opera di isolamento e di disinfezione. È da ritenersi che la quasi totalità di questi casi fosse in stato di latenza o incubazione di malattia all'atto dell'entrata in Colonia.

Ottimo è stato il risultato delle cure, confermato anche dall'aumento di peso verificatosi in ognuno degli ospiti delle Colonie.

29. Distribuzione dei mezzi di soccorso. — Nell'esercizio 1934-35 è stata continuata la revisione e la unificazione dei mezzi di soccorso esistenti nelle stazioni e negli altri impianti della rete, ritirando le cassette soccorso in legno di vecchio tipo e sostituendole con quelle in lamiera zincata tipo F. S.

Si è provveduto a dotare dei mezzi di soccorso le stazioni e le fermate delle nuove linee Motta Santa Anastasia-Schettino e Noto-Pachino e di barelle porta feriti le stazioni della Sardegna che ne erano sprovviste.

Nei depositi locomotive di Udine e di Salerno, in conseguenza della elettrificazione di quelle linee, è stato istituito un posto di pronto soccorso dotato anche di apparecchio per la respirazione artificiale, come gli altri depositi e stazioni ove funziona la trazione elettrica.

Durante l'esercizio 1934-35 si è rinnovato e completato l'arredamento degli ambulatori annessi alle stazioni di Bologna e di Venezia S. L., mentre è in corso l'allestimento di altri sei piccoli ambulatori a Roma e Sulmona nei depositi locomotive e nelle stazioni di Terranova, Macomer, Oristano e San Gavino.

In conseguenza delle distribuzioni, delle sostituzioni e dei versamenti sopra accennati, la situazione dei mezzi di soccorso nella Rete Ferroviaria al 30 giugno 1935-XIII viene ad essere modificata come segue rispetto al 30 giugno 1934-XII:

	ESERCIZIO	
	1934-35	1933-34
Cassette di pronto soccorso.....	5.954	6.075
Barelle per trasporto feriti.....	3.790	3.711
Lettighe a ruote	120	118
Poltrone per trasporto infermi	150	155
Apparecchi per la respirazione artificiale	41	39

Nell'esercizio 1934-35 la spesa per prelievo di materiale sanitario è stata di lire **65.000**, con una diminuzione di lire 70.000 rispetto al precedente esercizio 1933-34.

30. Spese per i servizi sanitari, 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 1934-35 ammontano a lorde lire **5.053.566,69** e cioè lire 183.085,43 in meno di quelle sostenute nell'esercizio precedente.

I titoli per i quali si è riscontrata una diminuzione di spesa, in confronto di quella sostenutasi nel precedente esercizio finanziario, sono i seguenti:

- a) compensi ai medici di reparto;
- b) minore acquisto di chinino;
- c) minore consumo di materiale di medicazione e medicinali occorrenti alla rifornimento delle cassette soccorso e degli ambulatori;
- d) per prime cure, cure speciali e per forniture di apparecchi ortopedici e presidi chirurgici.

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 **1.678.886,38**, in luogo di lire 1.580.203,66 dell'esercizio precedente.

ESERCIZIO DELLA RETE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA

31. **Lunghezza.** — La lunghezza della rete a scartamento ridotto della Sicilia, che era di km. 561,403 al 30 giugno 1934, non ha subito variazioni durante l'anno finanziario 1934-35. Dei detti km. **561,403**, km. **49,699** sono a dentiera.

32. **Materiale rotabile.** — La consistenza del materiale mobile di queste linee è rimasta invariata, per quanto riguarda le carrozze e i bagagliai, in numero di **161**; per quanto riguarda invece le locomotive si è avuta una diminuzione da 113 a **107** unità e per quanto riguarda i carri si è avuta pure una diminuzione da 567 a **487** unità. Il materiale di servizio da 62 veicoli è stato ridotto a **54** in seguito a demolizione di veicoli fuori uso. Nonostante ciò, i bisogni del traffico sono stati garantiti regolarmente.

33. **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 Bassa-Magazzolo (tratto Bivona-Magazzolo);
Filaga-Palazzo Adriano;
Palermo Sant'Erasmo-San Carlo;
Canicatti-Naro;
Caltagirone-Dittaino (tratto P. Armerina-Caltagirone);
Dittaino-Leonforte.

Con tre coppie di treni sulle linee:

Castelvetrano-Porto Empedocle (escluso il tratto Sciacca-Magazzolo);
Dittaino-Caltagirone (tratto P. Armerina-Dittaino);
Lercara Bassa-Magazzolo (tratto Lercara Alta-Bivona);
Palermo Sant'Erasmo-San Carlo (tratto Villafrati-Corleone);
Castelvetrano-Burgio (tratto Castelvetrano-Salaparuta e S. Carlo-Burgio).

Con quattro coppie di treni sulle linee:

Castelvetrano-Porto Empedocle (tratto Sciacca-Magazzolo);
Lercara Bassa-Magazzolo (tratto Lercara Bassa-Lercara Alta);
Palermo Sant'Erasmo-San Carlo (tratto Palermo S. E.-Villafrati);
Castelvetrano-Burgio (tratto Castelvetrano-Santa Ninfa).

Il servizio merci, oltre che coi treni omnibus e misti, è stato disimpegnato con una coppia di treni merci ordinari nelle seguenti linee:

Castelvetrano-Porto Empedocle-intera tratta;

Palermo Sant'Erasmus-San Carlo-fra Villafrati e Ficuzza.

Inoltre, 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 destinata all'invio di locomotive e vetture per i treni da e per Lercara.

Detti treni sono stati perciò compresi fra quelli viaggiatori.

34. Percorrenze dei treni e consumo dei combustibili. — Durante l'esercizio 1934-35 si effettuarono **1.339.162** treni-chilometro per il servizio viaggiatori, merci e materiali, in confronto a 1.322.771 dell'esercizio precedente.

Il consumo di carbone fu di tonnellate **17.923** rispetto a tonnellate 17.770 dell'esercizio precedente e quello delle materie grasse di kg. **24.238**, rispetto a 23.392 dell'esercizio precedente.

Inoltre, sono stati consumati kg. **2.100** di nafta fluidissima e kg. **242** di lubrificanti per il servizio delle automotrici, rispetto a tonnellate 10 di nafta e kg. 487 di lubrificanti consumati durante l'esercizio precedente.

35. Personale. — Anche durante l'esercizio 1934-35 il servizio delle linee a scartamento ridotto è stato disimpegnato da personale delle Sezioni del Compartimento di Palermo.

36. Risultati finanziari. — I risultati della gestione si riassumono per l'esercizio 1934-35 come appresso:

ENTRATE		
1. <i>Prodotti del traffico:</i>		
a) Viaggiatori	lire	1.909.554,87
b) Bagagli e cani.....	»	23.291,56
c) Merci a G. V.	»	192.547,96
d) Merci a P. V.	»	1.848.988,47
TOTALE DEI PRODOTTI...		3.974.382,86
2. <i>Introiti indiretti</i>	lire	85.190,39
3. <i>Entrate eventuali</i>	»	—
		85.190,39
TOTALE DELLE ENTRATE...	lire	4.059.573,25

SPESE

I. *Spese ordinarie:*

a) Personale	lire	7.442.344,29
b) Forniture spese ed acquisti	»	2.621.432,14
c) Manutenzione materiale rotabile .	»	2.994.225,78
d) Manutenzione linea	»	2.364.474,07
e) Spese generali	»	1.507.230,76

 lire **16.929.707,04**

 2. *Spese complementari* » **1.950.000,00**

 3. *Interessi ed ammortamenti*..... » **3.031.007,61**

 TOTALE DELLE SPESE... lire 21.910.714,65

 DISAVANZO... lire 17.851.141,40

Confrontando questi risultati con quelli 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 0,4, mentre nelle spese si è conseguita una riduzione di milioni 1,5, dei quali 1,3 nelle spese di personale, 0,1 nella manutenzione della linea e 0,1 nelle spese generali.

Conseguentemente, il disavanzo è diminuito di milioni 1,1.

37. Servizio delle navi traghetto. — Durante l'esercizio 1934-35 il servizio attraverso lo Stretto di Messina è stato disimpegnato dalle sei navi traghetto « Cariddi », « Scilla », « Messina », « Aspromonte », « Villa » e « Reggio ».

Il numero di corse effettuate sulle due linee in esercizio, i trasporti relativi e il personale impiegato nel servizio in parola risultano dai seguenti prospetti:

SERVIZIO ATTRAVERSO LO STRETTO DI MESSINA

	ESERCIZIO	
	1934-1935	1933-1934
<i>Linea Messina Marittima-Villa San Giovanni</i>		
Corse doppie effettuate	3.255	3.255
Carri traghettati nei due sensi, complessivamente	110.810	116.121
Carrozze traghettate nei due sensi, complessivamente ...	14.671	11.971
Locomotive traghettate nei due sensi complessivamente..	105	85
<i>Linea Messina Marittima-Reggio Calabria Marittima</i>		
Corse doppie effettuate	1.836	1.652
Carri traghettati nei due sensi, complessivamente	16.600	16.947
Carrozze traghettate nei due sensi, complessivamente ...	334	294
Locomotive traghettate nei due sensi, complessivamente..	29	37
Rotabili (ragguagliati a carro) (1) traghettati nei due sensi, sulle due linee, complessivamente	157.688	157.842

(1) Sia ogni carrozza a carrelli che ogni locomotiva, nel conteggio è parificata a due carri.

PERSONALE IMPIEGATO NEL SERVIZIO ATTRAVERSO LO STRETTO

	ESERCIZIO	
	1934-35	1933-34
Navigante	193	193
Officina.....	20	19
Manovalanza	3	3
Uffici.....	10	9
	(1) 226	(2) 224

(1) Dei quali 172 di ruolo, 5 avventizi ordinari e 49 avventizi straordinari.
(2) Dei quali 177 di ruolo, 5 avventizi ordinari e 42 avventizi straordinari.

SERVIZI CONTABILI, FINANZIARI E DI RISCONTRO

38. **Servizi contabili e finanziari.** — Nell'esercizio 1934-35 furono emessi 231.766 documenti contabili d'entrata e di spesa, con un aumento di circa **13.000** rispetto all'esercizio precedente, aumento a cui hanno fra l'altro contribuito i numerosi mandati di pagamento emessi per la consegna al personale delle obbligazioni dei prestiti per le elettrificazioni ferroviarie da esso sottoscritte.

Le entrate e le uscite di cassa furono rispettivamente di lire 4.859.080.305,23 e lire 4.765.130.024,16, con un minor movimento, in confronto del 1933-34, di circa **160** milioni nelle entrate e **130** nelle uscite.

Tanto i servizi finanziari, quanto quelli contabili, si sono svolti regolarmente, sotto la vigilanza del Servizio ragioneria in conformità alle norme vigenti.

In particolare i Corpi ispettivi appartenenti al detto Servizio hanno eseguito **2.288** verifiche ed ispezioni delle quali:

1.205 in materia di contabilità generale, di conti di personale e di conti patrimoniali,

465 per riscontri sulle scorte dei magazzini, dei depositi, delle officine, della linea e sul materiale d'esercizio, in dotazione degli impianti,

362 per constatazioni ai magazzini e distributori della gestione speciale viveri « La Provvida »,

256 per controlli di istituzioni dopolavoristiche e di colonie marine e montane per i figli dei ferrovieri.

Per quanto riguarda l'ordinamento del Servizio ragioneria, è stato studiato ed approvato, con effetto dal 1° luglio 1935, la soppressione delle Casse compartimentali di Genova ed Ancona e degli annessi Reparti controllo, allo scopo di conseguire riduzioni di personale e di spesa.

Sono stati quindi studiati i provvedimenti atti ad assicurare il regolare passaggio dei servizi disimpegnati dai detti organismi ad altre Casse e Reparti esistenti.

In seguito alle disposizioni emanate relativamente all'opera di previdenza ed alla fondazione Vittorio Emanuele III (vedi Capo III), il Servizio ragioneria ha provveduto per le opportune innovazioni da introdursi nei conti e nel bilancio dell'Azienda.

Durante l'esercizio, inoltre, avuto presente l'interesse che per l'azienda riveste l'analisi degli introiti e delle spese d'esercizio distintamente per linea, è stata continuata e perfezionata la raccolta dei dati relativi alle linee di limitato traffico ed in modo speciale a quelle servite da automotrici.

39. Riscontro della Corte dei Conti. — Durante l'esercizio 1934-35, è stata pubblicata dalla Corte dei conti la sua relazione sul conto consuntivo dell'Amministrazione ferroviaria per l'esercizio 1930-31.

Nello stesso esercizio la Corte emise **787** rilievi su **215.989** documenti afferenti alla contabilità dell'esercizio 1932-33.

Nello stesso periodo furono rimessi alla Corte **15.262** contratti (5.694 attivi e 9.568 passivi) sui quali la Corte emise complessivamente **151** note di osservazione.

Sempre durante il suddetto periodo, furono dalla Corte restituiti registrati **13.830** contratti.

- ALLEGATO N. 1. — CONTO GENERALE DEL PATRIMONIO AL 30 GIUGNO 193.
- » » 2. — LIQUIDAZIONE GENERALE.
 - » » 3. — DIMOSTRAZIONE DEGLI ELEMENTI COSTITUTIVI DEL PATRIMONIO NETTO DELL'AZIENDA E LORO VARIAZIONI NEL 1934-35.
 - » » 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 1934-35. CONTO DELLE ENTRATE E DELLE SPESE ORDINARIE AL NETTO.
 - » » 9. — ELENCO DELLE PARTITE DETTRATE PER RIDURRE AL NETTO IL BILANCIO DELLA PARTE ORDINARIA.
 - » » 10. — SVILUPPO, PER ARTICOLI, DEI CAPITOLI DELLE ENTRATE E DELLE SPESE 1934-35, COMPRESI I RESIDUI, E CONFRONTO COL 1933-34.
 - » » 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 1935, PER SPESE DI CARATTERE PATRIMONIALE

CONTO GENERALE DEL PATRI

(Vedere Relazione a pag. 28)

ATTIVO

GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA

Attività di natura industriale: (a)

Linee, impianti e fabbricati L. 31.724.690.602, 29

Mezzi diversi d'esercizio:

1° Materiale rotabile L. 7.269.483.686, 81

2° Navi-traghetto » 69.585.551, 67

3° Materiale d'esercizio » 627.405.440 —

Scorte della gestione autonoma di magazzino } 1° Magazzini ed Officine L. 1.216.283.947, 34
2° Distributori viveri « La Provvida » ... » 35.241.760, 98

Case economiche per ferrovieri » 1.251.525.708, 32

Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma » 404.133.934, 97

Totale attività di natura industriale (Vedi allegato n. 4)... L. 41.354.824.924, 06

Attività finanziarie:

Cassa:

1° Fondi in cassa L. 93.950.280, 77

2° Fondi di scorta » 324.457, 60

L. 94.274.738, 37

Depositi presso la Tesoreria:

1° In conto corrente:

a) Somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa L. 68.688.108, 95

b) Somme provenienti dai mutui per l'elettrificazione » 620.000.000 —

2° Per fondi di riserva » 688.688.108, 95

» 39.226.972, 22

» 727.915.081, 17

Compartecipazioni:

Quote di compartecipazione alla formazione dei capitali azionari della « Compagnia

Italiana Turismo », dell' « Istituto Nazionale Trasporti » e della « Società Anonima

Italiana Casse Mobili » » 8.213.160 —

Crediti diversi » 64.981.806, 39

Residui attivi:

Disavanzo di gestione { 1° Sovvenzione del Tesoro
per colmare il disavan-
zo L. 840.291.203, 50
2° Di cui già riscosse » 25.000.000 —

L. 815.291.203, 50

Altri residui » 1.729.629.839, 49

Come da bilancio » 2.544.921.042, 99

Compresi nella rimanenza delle scorte di magazzino » 348.784.519, 51

2.196.136.523, 48

Totale attività finanziarie...

L. 3.091.521.309, 41

Totale Gestione propria dell'Azienda... L. 44.446.346.233, 47

GESTIONI SPECIALI

Fondo pensioni L. 1.197.955.742, 92

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 » 69.532.348, 15

Id. mutui al personale » 190.361.068, 13

Id. opera di previdenza » 96.712.058, 63

Id. riserva della gestione case per i ferrovieri » 15.729.827, 48

Id. mutui cooperative edili ferroviaria » 462.102.790, 04

Totale Gestioni speciali...

L. 2.033.039.936, 45

Depositi di terzi » 583.499, 90

TOTALE GENERALE... L. 46.479.969.669, 82

(a) I lavori indicati per le attività di natura industriale figurano espressi, anche per l'esercizio 1934-35, in lire stabilizzate. L'ammontare di lire 41.354.824.924, 06 corrisponde, private) ed i mezzi d'esercizio avuti in dotazione dall'Azienda senza oneri d'interessi e ammortamento, e lire 13.625.700.827, 58 esprimono l'ammontare degli investimenti patrimoniali

(b) Somma costituita da lire 395.067.333, 23 corrispondenti a spese già erogate in lavori e provviste per la elettrificazione e da lire 684.932.666, 77 corrispondenti a spese da emissione delle obbligazioni.

(c) La voce non comprende, oltre i residui indicati nella nota (b), i residui di pertinenza dei Fondi di riserva separatamente esposti nel presente conto generale e che 5.295.498, 31 per il Fondo spese complementari ferrovie secondarie Sicule, a lire 12.113.914, 36 per il Fondo utili disponibili della Gestione viveri « La Provvida » ed infine a

MONIO AL 30 GIUGNO 1935.

e seguenti, Capo II).

PASSIVO
GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA

Sovvenzioni del Tesoro: (b)	
Capitale mutuato.....	L. 9.778.807.477,86
Ammontare ammortizzato.....	» 1.134.773.855,84
	L. 8.644.033.622,02
Mutui per la elettrificazione: (b)	
Capitale mutuato.....	L. 1.200.000.000 —
Ammontare ammortizzato.....	» 52.185.000 —
	» 1.147.815.000 —
Debiti vari:	
Per materiale in carico d'inventario, da pagare.....	L. 33.914.227,85
Per mutui contratti per le case economiche pei ferrovieri, non ancora ammortizzati....	» 324.106.983,11
Per mutui contratti per la costruzione del Dopolavoro ferroviario di Roma e non ancora ammortizzati.....	» 7.858.912,80
Per saldi diversi della gestione.....	» 514.597.294,35
Per partite assunte in carico al patrimonio, in corso di liquidazione contabile.....	» 100.330.969,48
	» 980.808.387,59
Residui passivi (c).....	L. 2.178.978.566,64
	L. 12.951.635.576,25
Dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi d'esercizio.....	L. 23.418.196.592,33
Linee di proprietà privata.....	» 1.284.440,341 —
Carrozze di proprietà dell'Amministrazione postale.....	» 24.608.647,50
	» 24.727.245.580,83
	L. 37.678.881.157,08
Fondi di riserva:	
Fondo di riserva per le spese impreviste.....	L. 44.394.995,68
Id. rinnovamento materiale metallico d'armamento.....	» 38.220.532,61
Id. manutenzione straordinaria.....	» 11.440.772,83
Id. riserva per le spese complementari ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia.....	» 7.944.763,70
Id. assicurazione rischi di mare riguardanti la gestione di magazzino.....	» 2.727.758,28
Fondi della Gestione viveri « La Provvida »:	
a) Fondo utili disponibili.....	L. 12.113.914,36
b) Fondo utili destinati ad acquisto viveri in eccedenza al fondo di dotazione.....	» 3.000.000 —
c) Fondo rinnovamento materiale d'esercizio.....	» 1.000.000 —
	L. 16.113.914,36
Fondo di rinnovamento impianti e macchinari Centrali elettriche.....	» 24.535.310,46
	L. 145.378.047,92
Patrimonio netto dell'Azienda (Vedi allegato N. 3).....	» 6.622.087.028,47
	L. 44.446.346.233,47
Gestioni speciali.....	» 2.033.039.936,45
Depositi di terzi.....	» 583.499,90
	L. 46.479.969.669,82

secondo la vecchia valutazione, a lire 23.082.822.753,64 (vedere l'allegato n. 4) di cui lire 9.457.121.926,06 rappresentano le spese occorse per gli impianti (linee di Stato e dall'azienda stessa effettuati) erogare per lo stesso titolo, le quali pertanto vengono detratte dall'importo dei residui passivi; e comprendente altresì milioni 120 rappresentanti la perdita subita nella ammontano a lire 38.220.532,61 per il Fondo di rinnovamento materiale metallico di armamento, a lire 11.440.772,83 per il Fondo manutenzione straordinaria, a lire lire 5.168.023,46 per il Fondo di riserva per le spese impreviste, aggiunti i quali i residui salgono a lire 2.936.149.974,98 come dal Consuntivo.

LIQUIDAZIONE

(Vedere Relazione a

Entrate della parte ordinaria del bilancio (al lordo)	L. 2.972.689.496, 58	
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:		
a) contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	L. 2.998.634, 35	
b) contributo all'erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni	» 2.800.000 —	
c) onere trasporto servizi postali	» 69.000.000 —	
d) insufficienza delle entrate delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	» 17.851.141, 40	
	<hr/>	» 92.649.775, 75
Ammortamenti:		
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	L. 640.716, 76	
Quota di ammortamento per le case economiche per i ferrovieri	» 2.869.650, 52	
Quota di ammortamento per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	» 38.152, 96	
Quote di ammortamento relative ai capitali forniti dal Tesoro	» 111.636.683, 46	
Quote di ammortamento dei mutui per la elettrificazione	» 35.047.000 —	
	<hr/>	» 150.232.203, 70
		» 242.881.979, 45
Disavanzo economico (a).....		» 592.241.200, 59
		<hr/>
		L. 3.827.812.676, 62

(a) Disavanzo di bilancio coperto con sovvenzione del Tesoro	L. 540.291.203, 50	
meno:		
Aumento del fondo di riserva per le spese impreviste.....	L. 5.168.023, 46	
Contributi, oneri ed ammortamenti vari	» 242.881.979, 45	
	<hr/>	» 248.050.002, 91
Disavanzo economico.....	L. 592.241.200, 59	

GENERALE

pag 29, Capo 11).

Spese della parte ordinaria del bilancio (al lordo)..... L. 3.812.980.700,08

Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste " 14.831.976,54

L. 3.827.812.676,62

Dimostrazione degli elementi costitutivi del Patrimonio netto dell'Azienda e loro variazioni nel 1934-35.
(Vedere Relazione a pag. 28, Capo II).

	SITUAZIONE al 30 giugno 1934	VARIAZIONI AVVENUTE NEL 1934-35		SITUAZIONE al 30 giugno 1935
		in più	in meno	
Ricavi e mezzi diversi dell'esercizio erogati per spese patrimoniali durante l'esercizio di Stato	1.288.746.740,96	37.967.717,65	--	1.326.714.458,61
Mezzi di bilancio impiegati in rimborso di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	8.191.740,61	640.716,76	--	8.832.457,37
Mezzi di bilancio destinati ad ammortamento di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	15.023.366,37	2.869.650,52	--	17.893.016,89
Id. per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	102.934,24	38.152,96	--	141.087,20
Sovvenzioni ammortizzate	1.023.137.172,38	111.636.683,46	--	1.134.773.855,84
Mutui per l'elettrificazione ammortizzati	17.138.000 --	35.047.000, --	--	52.185.000 --
Differenze conseguenti dal ragguglio in lire stabilizzate:	5.337.998.266,84	(a) 990.785,53	--	5.338.980.052,37
a) sugli aumenti patrimoniali effettuati dall'Azienda durante l'esercizio di Stato ...	5.276.321.676,23	990.785,53	--	5.277.312.461,76
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 », « Istituto Nazionale Trasporti » e « Società Anonima Italiana Casse Mobili » ...	7.850.660 --	302.500 --	--	8.213.160 --
(A)	7.608.188.881,40	189.553.206,88	--	7.887.742.088,28
Meno:				
Fondi erogati per le spese di primo impianto e per deficiente manutenzione, e perdite nell'emissione titoli	223.887.697,21	5.086,87	--	223.892.784,08
Deficienza del rinnovamento del materiale rotabile, delle navi traghetto e del materiale di esercizio	981.588.615,58	(b) 60.173.660,15	--	1.041.762.275,73
(B)	1.205.476.312,79	60.178.747,02	--	1.265.655.059,81
(A-B)	6.492.712.568,61	129.374.459,86	--	6.622.087.028,47

(a) Plus valore afferente la quota riscattata nell'esercizio 1934-35 degli impianti e dei fabbricati già di terzi.

(b) Somma riflettente il materiale rotabile e dovuta alla differenza fra il valore delle demolizioni e vendite effettuate durante l'esercizio per lire stabilizzate 170.084.244,40 e gli acquisti effettuati in conto rinnovamento per lire 109.910.584,25

Attività di natura industriale.
(Vedere Relazione a pag. 28, Capo II).

	Situazione contabile al 30 giugno 1934	VARIANZI INTERVENTE NEL 1934-35		Situazione contabile al 30 giugno 1935	Differenze conseguenti dal ragguaglio in lire stabilizzate	Valori al 30 giugno 1935 (espressi in lire stabilizzate)
		in aumento	in diminuzione			
Linee, impianti e fabbricati.						
a) Linee di proprietà dello Stato:						
Linee ricevute dall'Azienda come dotazione	7.851.993.067,78	134.981.581,88	—	7.986.884.649,66	13.978.685.598,22	21.965.570.247,88
Linee di accesso al Sempione.....	45.725.000 —	—	—	45.725.000 —	121.907.423 —	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	8.191.740,61	640.716,76	—	8.832.457,37	16.953.139,09	25.785.596,46
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..	5.689.519.786,17	398.614.666,53	—	6.088.134.452,70	1.733.458.322,85	7.821.592.775,55
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 ».....	3.553.050,29	1.085.319,63	—	4.638.369,92	—	4.638.369,92
Totale linee, impianti e fabbricati	14.196.577.764,93	535.322.284,80	—	14.731.900.049,73	16.992.790.552,56	31.724.690.602,29
Mezzi diversi d'esercizio (vedi allegato n. 5)	6.578.861,429,64	235.743.931,99	65.665.710,40	6.748.939.651,23	1.217.535.027,25	7.966.474.678,48
Scorte in magazzino (vedi allegato n. 6)	1.122.515.396,86	129.010.311,46	—	1.251.525.708,32	—	1.251.525.708,32
Case economiche per i ferrovieri.....	332.399.176,12	10.058.168,24	—	342.457.344,36	61.676.599,61	404.133.934,97
Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma	8.000.000 —	—	—	8.000.000 —	—	8.000.000 —
Totale	22.238.353.767,55	910.134.696,49	65.665.710,40	23.082.822.753,64	18.272.002.170,42	41.354.824.924,06

Mezzi diversi d'esercizio.

(Vedere Relazione a pag. 28, Capo II).

	VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 1934-35						Situazione inventariale al 30 giugno 1934		Situazione inventariale al 30 giugno 1935		Differenze conseguenti dal ragguaglio in lire stabilizzate		Valori al 30 giugno 1935 (espressi in lire stabilizzate)	
	in più: nuovi acquisti e rettifiche di valori		in meno: demolizioni e rettifiche di valori		Situazione inventariale al 30 giugno 1934		Situazione inventariale al 30 giugno 1935		Differenze conseguenti dal ragguaglio in lire stabilizzate		Valori al 30 giugno 1935 (espressi in lire stabilizzate)			
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare
Materiale rotabile:														
Locomotive e automotrici	6.130	2.187.238.102,98	187	136.210.165,58	84	8.103.630,58	6.233	2.315.344.637,98						
Carrozze	7.681	1.234.704.659,37	13	17.441.855,72	396	14.333.167,24	7.298	1.237.813.347,85						
Bagagliai	4.636	233.439.836,35	9	9.499.431,25	30	762.947,—	4.615	242.176.320,60						
Carrì	133.791	2.361.500.331,32	294	48.523.265,90	5.438	36.227.976,—	128.647	2.373.795.621,22						7.269.483.686,81 (a)
		6.016.882.930,02		211.674.718,45		59.427.720,82		6.169.129.927,65						
<i>Navi traghetto</i>	6	64.098.314,46	—	458.229,96	—	1.105,—	6	64.555.439,42						69.585.551,67
		497.880.185,16		23.610.983,58		6.236.884,58		515.254.284,16 (b)						627.405.440,— (c)
<i>Materiale d'esercizio</i>		6.578.861.429,64		235.743.931,99		65.665.710,40		6.748.939.651,23						7.966.474.678,48 (d)

(a) Dedotto il deprezzamento iniziale pari a lire stabilizzate 793.021.483.
 (b) Di cui lire 5.484.051,72 relative alla Gestione speciale viveri La Provvida.
 (c) Dedotto il deprezzamento iniziale pari a lire stabilizzate 30.062.020.
 (d) Questa somma, in confronto a quella di lire 1.399.023.027,63 risultante alla chiusura dell'esercizio precedente, presenta una diminuzione di lire 121.488.000,40 dovuta al plus valore del materiale rotabile demolito o venduto nell'esercizio, il cui importo fu di lire stabilizzate 170.084.244,40 contro lire 48.596.244,40 di valore inventariale.

Situazione delle scorte dei magazzini e dei materiali in corso di regolarizzazione.

(Vedere Relazione a pag. 24, Capo II e pag. 179, Capo VIII).

CONSEGNATARI	Materiali in magazzino e presso i Servizi per i 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.....	576.922.137,52	—	20.859.955,59	597.782.093,11
Magazzini viveri « La Provvida ».....	35.241.760,98	—	—	35.241.760,98
Depositi combustibili (a).....	202.956.569,05	—	—	202.956.569,05
Tipolitografia.....	254.393 —	133.545,53	—	387.938,53
Servizio Materiale e Trazione:				
nei depositi locomotive e nelle squadre di rialzo:				
a) rete a scartamento normale.....	46.772.847,45	1.293.543,33	—	48.066.390,78
b) linee a scartamento ridotto della Sicilia	224.524,11	804,65	—	225.328,76
c) navigazione dello stretto di Messina....	983.063,43	—	—	983.063,43
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi.....	17.586.788,30	15.550.346,37	—	33.137.134,67
b) sale montate.....	31.078.225,04	—	—	31.078.225,04
nelle officine private.....	2.630.031,12	189.378,70	—	2.819.409,82
Servizio Lavori e Costruzioni:				
a) Lavori:				
lungo le linee.....	98.392.664,91	77.387.650,34	12.048.834,15	187.829.149,40
nelle officine.....	4.370.170,94	1.452.305,34	1.290 —	5.823.766,28
b) Elettrificazione:				
lungo le linee.....	68.604.540,87	31.172.479,28	1.083.359,21	100.860.379,36
nei cantieri.....	150.686,19	4.183.812,92	—	4.334.499,11
TOTALI...	1.086.168.402,91	131.363.866,46	33.993.438,95	1.251.525.708,32

(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 1934	18.243.152, 02
Stanziamiento dell'anno finanziario 1934-35	25.000.000 —
Ricavi	1.025.253, 83
	<hr/>
	44.268.405, 85
Spesa	32.827.633, 02
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1935	11.440.772, 83
	<hr/>

B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.

Avanzo al 30 giugno 1934	33.648.433, 08
Stanziamiento dell'anno finanziario 1934-35	50.000.000 —
Ricavi	32.828.658, 76
	<hr/>
	116.477.091, 84
Spesa	78.256.559, 23
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1935	38.220.532, 61
	<hr/>

C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.

Avanzo al 30 giugno 1934	26.986.017, 33
Stanziamiento dell'anno finanziario 1934-35	65.282.000 —
Ricavi	17.642.566, 92
	<hr/>
	109.910.584, 25
Versamento alla parte straordinaria	109.910.584, 25
Avanzo al 30 giugno 1935	—
	<hr/>

D) MIGLIORIE ALLE LINER ED AGLI IMPIANTI A CARICO DELL'ESERCIZIO.

Avanzo al 30 giugno 1934	—
Stanziamiento dell'anno finanziario 1934-35	—
Ricavi	25.328, 72
	<hr/>
Versamento alla parte straordinaria	25.328, 72
Avanzo al 30 giugno 1935	—
	<hr/>

E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE A SCARTAMENTO RIDOTTO SICULE.

Avanzo al 30 giugno 1934	7.153.946,95
Stanziamiento dell'anno finanziario 1934-35	1.950.000 —
Ricavi	14.393,58
	<hr/>
	9.118.340,53
Spesa	1.173.576,83
	<hr/>
	(a)
Avanzo al 30 giugno 1935	7.944.763,70
	<hr/>

F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.

Fondo al 30 giugno 1934	39.226.972,22
Assegno al fondo	20.000.000 —
	<hr/>
	59.226.972,22
Prelevamento dal fondo	14.831.976,54
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1935	44.394.995,68
	<hr/>

G) FONDO ASSICURAZIONI DI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.

Fondo al 30 giugno 1934	2.623.017,89
Versamento dell'anno finanziario 1934-35	456.807,55
	<hr/>
	3.079.825,44
Prelevamento dal fondo	352.067,16
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1935	2.727.758,28
	<hr/>

H) FONDO DI RISERVA PER I RISCHI DI MARE RELATIVI ALLA NAVIGAZIONE LIBERA.

Fondo al 30 giugno 1934	13.058.647,66
Versamento dell'anno finanziario 1934-35	—
Interessi sulla parte mutuata alle Cooperative edilizie ferroviarie	—
	<hr/>
	13.058.647,66
Prelevamento per trasferimento della disponibilità al Fondo Pensioni e Sussidi (R. D. L. 9-5-1935, n. 849)..	13.058.647,66
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1935	—
	<hr/>

I) FONDO DI RINNOVAMENTO IMPIANTI E MACCHINARI DELLE CENTRALI ELETTRICHE.

Fondo al 30 giugno 1934	19.695.453,30
Versamento dell'anno finanziario 1934-35	4.839.857,16
	<hr/>
	24.535.310,46
Prelevamento dal fondo	—
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1935	24.535.310,46
	<hr/>

(a) Di cui lire 4.100.641,27 per la manutenzione straordinaria; lire 1.194.857,04 per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento e lire 2.649.265,39 per il rinnovamento del materiale rotabile.

ENTRATA*a* **Prodotti del traffico:**

Rete a scartamento normale e stretto di Messina 2.611.297.210, 65

Rete a scartamento ridotto della Sicilia..... 3.974.382, 86

2.615.271.593, 51

b **Introiti indiretti** 65.638.922, 18*c* **Introiti a rimborso di spesa** 88.140.953, 39**Entrate dell'esercizio rete ferroviaria**..... 2.769.051.469, 08*d* **Entrate eventuali** 49.026.663, 26

2.818.078.132, 34

e **Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione** 840.291.203, 50**Totale entrate**..... 3.658.369.335, 84

e delle Spese ordinarie al netto.

ALLEGATO N. 8.

pag. 18 Capo II).

SPESA

a Spese ordinarie:

Direzione generale	Personale	64.880.340,08	
Id.	Diverse	3.418.478,09	
			68.298.818,17
Movimento	Personale	636.403.732,80	
Id.	Diverse	37.941.289,12	
			674.345.021,92
Commerciale e del traffico	Personale	27.082.500,32	
Id. id.	Diverse	1.988.778,59	
			29.071.278,91
Materiale e trazione	Personale	296.090.359,52	
Id.	Diverse	685.347.784,68	
			981.438.144,20
Lavori e costruzioni	Personale	265.149.376,94	
Id.	Diverse	259.006.637,82	
			524.156.014,76
Linee a scartamento ridotto della Sicilia	Personale	7.442.344,29	
Id. id. id.	Diverse	7.980.131,99	
			15.422.476,28
Stretto di Messina	Personale	2.623.077,89	
Id.	Diverse	3.157.041,72	
			5.780.119,61
Spese generali attinenti al personale			464.862.882,60
Id. diverse			45.476.409,07
Servizi secondari			2.833.002,17

Spese ordinarie dell'esercizio..... 2.811.684.167,69

b Spese complementari	142.232.000,00
c Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	698.654.533,80
d Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	5.798.634,35

Totale spese..... 3.658.369.335,84

Elenco delle partite detratte per ridurre

(Vedere Relazione a

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.....	2.611.297.210,65	—	2.611.297.210,65
Prodotti della rete a scartamento ridotto della Sicilia	3.974.382,86	—	3.974.382,86
Totale prodotti del traffico	2.615.271.593,51	—	2.615.271.593,51
Introiti indiretti.			
Redditi patrimoniali.....	25.722.095,02	—	25.722.095,02
Telegrammi privati	1.212.805,16	—	1.212.805,16
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo ...	2.128.682,15	1.700.821,51	427.860,64
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria...	15.034.397,75	—	15.034.397,75
Prodotti per servizi accessori	15.283.605,49	4.135.005,48	11.148.600,01
Introiti indiretti della rete a scartamento ridotto della Sicilia	85.190,39	—	85.190,39
Utili di magazzino	20.682.904,65	8.674.931,44	12.007.973,21
Totale introiti indiretti	80.149.680,61	14.510.758,43	65.638.922,18
Introiti a rimborso di spesa.			
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa.....	18.066.435,83	—	18.066.435,83
Ricuperi di carattere generale	47.862.147,22	3.894.496,53	43.967.650,69
Ricuperi dei Servizi	26.083.511,68	26.083.511,68	—
Introiti a rimborso di spesa della rete a scartamento ridotto della Sicilia	45.046,99	45.046,99	—
Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori uso od esuberanti.....	12.380.337,23	12.380.337,23	—
Da riportare.....	104.437.478,95	42.403.392,43	62.034.086,52

al netto il bilancio della parte ordinaria.

ALLEGATO N. 9.

pag. 18, Capo II).

SPESA			
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
Spese ordinarie.			
Direzione generale - Personale.....	65.840.755, 23	960.415, 15	64.880.340, 08
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	3.985.826, 12	567.348, 03	3.418.478, 09
Servizio movimento - Personale.....	641.748.620, 49	5.344.877, 69	636.403.732, 80
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	39.949.479, 31	2.008.190, 19	37.941.289, 12
Id. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.....	1.700.821, 51	1.700.821, 51	—
Servizio commerciale e del traffico - Personale.....	28.059.180, 45	976.680, 13	27.082.500, 32
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	791.108, 78	78.416, 89	712.691, 89
Id. - Indennizzi [per perdite, avarie e ri- tardata resa ecc.	2.657.413, 97	1.381.327, 27	1.276.086, 70
Servizio materiale e trazione - Personale.....	297.901.150, 05	1.810.790, 53	296.090.359, 52
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	313.751.479, 30	2.559.099, 43	311.192.379, 87
Id. - Manutenzione materiale rotabile	374.155.404, 81	—	374.155.404, 81
Servizio lavori e costruzioni - Personale.....	272.088.781, 09	6.939.404, 15	265.149.376, 94
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	77.946.649, 56	2.753.420, 48	75.193.229, 08
Id. - Manutenzione della linea.....	196.745.092, 10	12.931.683, 36	183.813.408, 74
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Personale.....	7.451.116, 11	8.771, 82	7.442.344, 29
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	2.644.127, 15	22.695, 01	2.621.432, 14
Id. - Manutenzione materiale rotabile	2.994.225, 78	—	2.994.225, 78
Id. - Manutenzione della linea.....	2.476.767, 80	112.293, 73	2.364.474, 07
Navigazione dello Stretto di Messina - Personale.....	2.623.529, 64	451, 75	2.623.077, 89
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	3.210.062, 01	53.020, 29	3.157.041, 72
Totale spese ordinarie.....	2.338.721.591, 26	40.209.717, 41	2.298.511.873, 85

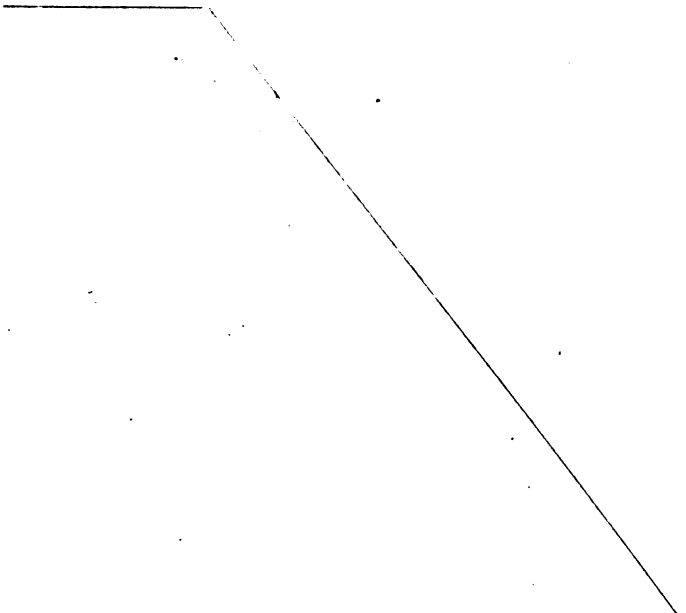
ENTRATA

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
<i>Riporti</i>	104.437.478, 95	42.403.392, 43	62.034.086, 52
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni e dei tronchi di uso comune	11.417.180, 02	11.417.180, 02	—
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	5.448.174, 87	—	5.448.174, 87
Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione	14.789.778 —	14.789.778 —	—
Canone a carico del « Dopol. ferroviario » per la sede di Roma:			
a) Interessi sui capitali forniti per la costruzione della sede	360.000 —	360.000 —	—
b) Rimborso spese d'amministrazione	12.000 —	—	12.000 —
Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle Centrali elettriche.....	20.646.692 —	—	20.646.692 —
Totale introiti a rimborso di spesa	157.111.303, 84	68.970.350, 45	88.140.953, 39
• Totale entrate dell'esercizio rete ferroviaria	2.852.532.577, 96	83.481.108, 88	2.769.051.469, 08
Entrate eventuali.			
a) <i>Attinenti alla gestione:</i>			
Proventi eventuali	53.775.962, 64	4.749.299, 38	49.026.663, 26
Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria, a reintegro di corrispondenti deficienze negli stanziamenti dei capitoli di spesa (art. 2 del R. decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439)...	14.831.976, 54	14.831.976, 54	—
Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	12.777, 63	12.777, 63	—
Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto	—	—	—
Totale	68.620.716, 81	19.594.053, 55	49.026.663, 26
b) <i>Destinate alla copertura del disavanzo:</i>			
Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinate alla parte ordinaria, ad integrazione delle entrate accertate in misura inferiore alle previsioni (art. 13 del R. decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059).....	—	—	—
• <i>Integrazione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione</i>	840.291.203, 50	—	840.291.203, 50
Totale	840.291.203, 50	—	840.291.203, 50
• Totale entrate eventuali	908.911.920, 31	19.594.053, 55	889.317.866, 76
Totale			

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	418.436.647, 90	—	418.436.647, 90
Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto, ecc.	2.551.709, 61	—	2.551.709, 61
Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni	763.818, 07	—	763.818, 07
Spese per assegni ed indennità diverse al personale	29.533.003, 55	804.646, 39	28.728.357, 16
Gratificazioni al personale	5.100.000 —	—	5.100.000 —
Oblazioni e sussidi al personale	2.444.884, 94	—	2.444.884, 94
Spese per il servizio sanitario	5.053.566, 69	1.678.886, 38	3.374.680, 31
Contributo per il «Dopolavoro ferroviario»	2.102.370 —	—	2.102.370 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	1.360.414, 61	—	1.360.414, 61
Totale spese generali attinenti al personale.....	467.346.415, 37	2.483.532, 77	464.862.882, 60
<i>Diverse :</i>			
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	4.180.032, 44	—	4.180.032, 44
Imposte e tasse	6.815.877, 54	—	6.815.877, 54
Spese giudiziali e contenziose	623.604, 65	57.802, 44	565.802, 21
Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	444.731, 33	—	444.731, 33
Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà	3.501.838, 34	—	3.501.838, 34
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	3.396.563, 97	—	3.396.563, 97
Spese per la sorveglianza dei trasporti	3.880.000 —	1.312.595, 09	2.567.404, 91
Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune	13.223.206, 35	11.417.180, 02	1.806.026, 33
Compensi ad altre Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni e per i servizi su tronchi in esercizio speciale	1.558.423, 64	—	1.558.423, 64
Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	8.226.770, 19	—	8.226.770, 19
Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	2.072.420, 16	40.566, 23	2.031.853, 93
Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche	1.193.401, 19	—	1.193.401, 19
Spese casuali	249.497, 72	—	249.497, 72
Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materiale e perdite di somme e valori	8.701.323, 84	8.687.709, 07	13.614, 77
Spese diverse	13.673.869, 94	4.749.299, 38	8.924.570, 56
Totale spese generali diverse.....	71.741.561, 30	26.265.152, 23	45.476.409, 07
Totale spese generali.....	539.087.976, 67	28.748.685 —	510.339.291, 67

ENTRATA

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
Introiti con speciale destinazione a reintegro del corrispondenti capitoli di spesa.			
Concorso di enti pubblici e privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore.....	562.856,49	562.856,49	—
Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	462.397,34	462.397,34	—
Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento	32.828.658,76	32.828.658,76	—
Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto....	17.642.566,92	17.642.566,92	—
Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliorie alle linee ed agli impianti.....	25.328,72	25.328,72	—
Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	14.393,58	14.393,58	—
Totale introiti a reintegro di spesa.....	51.536.201,81	51.536.201,81	—
			
Totale generale dell'entrata.....	3.812.980.700,08	154.611.364,24	3.658.369.335,84

SPESA

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
Servizi secondari:			
Servizi accessori ad impresa od in economia.....	4.135.005,48	4.135.005,48	—
Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche per i ferrovieri	17.582.298,19	14.789.778 —	2.792.520,19
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.....	400.481,98	360.000 —	40.481,98
Totale servizi secondari.....	22.117.785,65	19.284.783,48	2.833.002,17
Totale spese ordinarie d'esercizio.....	2.899.927.353,58	88.243.185,89	2.811.684.167,69
Spese complementari.			
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore..	26.025.253,83	1.025.253,83	25.000.000 —
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	82.828.658,76	32.828.658,76	50.000.000 —
Rinnovamento del materiale rotabile.....	82.924.566,92	17.642.566,92	65.282.000 —
Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio..	25.328,72	25.328,72	—
Spese compl. della rete a scartamento ridotto della Sicilia.?	1.964.393,58	14.393,58	1.950.000 —
Totale spese complementari.....	193.768.201,81	51.536.201,81	142.232.000 —
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.			
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	591.755.664,09	—	591.755.664,09
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria.....	—	—	—
Annualità dovuta al Consorzio di Credito per le Opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni	94.291.232,50	—	94.291.232,50
Versamento al fondo di riserva per le spese impreviste....	20.000.000 —	14.831.976,54	5.168.023,46
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.....	2.570.074,37	—	2.570.074,37
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	313.857,72	—	313.857,72
Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	713.486.510,34	14.831.976,54	698.654.533,80
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.			
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale.....	2.998.634,35	—	2.998.634,35
Contributo all'Erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni	2.800.000 —	—	2.800.000 —
Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria ...	5.798.634,35	—	5.798.634,35
Totale generale della spesa.....	3.812.980.700,08	154.611.364,24	3.658.369.335,84

**Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle Entrate e delle Spese 1934-35, compresi i residui,
e confronto col 1933-34.**

(Vedere Relazione a pag. 18, Capo II).

ENTRATE	1934-35	1933-34
PRODOTTI DEL TRAFFICO		
1. Rete a scartamento normale e stretto di Messina.		
Viaggiatori	1.071.025.465,41	1.109.129.055,05
Bagagli e cani	27.791.934,81	31.184.791,05
Merci a grande velocità (a)	241.664.137,06	352.865.409,53
Merci a piccola velocità (a)	1.270.815.673,37	1.248.409.158,40
Totale	2.611.297.210,65	2.741.588.414,03
2. Rete a scartamento ridotto della Sicilia.		
Viaggiatori	1.909.554,87	2.197.767,25
Bagagli e cani	23.291,56	21.185,03
Merci a grande velocità	192.547,96	201.016,17
Merci a piccola velocità	1.848.988,47	1.976.484,20
Totale	3.974.382,86	4.396.452,65
Totale prodotti del traffico	2.615.271.593,51	2.745.984.866,68

(a) Ai fini di una più esatta ripartizione del prodotto merci fra le gestioni G. V. e P. V. è stato modificato nell'esercizio 1934-35 il sistema di rilevazione precedentemente seguito. Conseguentemente i prodotti attribuiti alle due gestioni nel 1933-34 sono stati rettificati per renderli comparabili con quelli del 1934-35.

ENTRATE	1934-35	1933-34
3. Introiti indiretti.		
Redditi patrimoniali:		
Pigioni di locali.....	15.335.326, 18	16.370.614, 84
Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita di prodotti del suolo.....	1.989.262, 49	1.931.660, 32
Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi.....	6.274.540, 72	6.668.580, 79
Canoni per concessioni di binari di raccordo.....	—	1.720.084, 45
Canoni per pedaggi, attraversamenti e accessi speciali.....	1.550.318, 68	1.237.416, 22
Diversi.....	572.646, 95	306.773, 99
Totale redditi patrimoniali.....	25.722.095, 02	28.235.130, 61
Telegrammi privati.....	1.212.805, 16	1.104.959, 18
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.....	427.860, 64	998.698, 57
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.....	9.759.259, 55	8.237.009, 73
b) Nolo di materiali diversi.....	5.275.138, 20	5.813.586, 68
Totale.....	15.034.397, 75	14.050.596, 41
Prodotti per servizi accessori:		
Tasse per deposito bagagli.....	3.824.525, 20	4.044.084, 80
Introiti per la rivendita libri e giornali.....	791.246, 15	729.554, 80
Introiti per noleggio cuscini.....	963.205 —	1.046.880 —
Biglietti d'ingresso nelle stazioni.....	3.070.785, 40	3.102.536, 30
Diversi.....	2.498.838, 26	2.389.091, 47
Totale prodotti per servizi accessori.....	11.148.600, 01	11.312.147, 37
Introiti indiretti della rete a scartamento ridotto della Sicilia.....	85.190, 39	106.922, 34
Utili di magazzino.....	12.007.973, 21	15.201.166, 25
Totale introiti indiretti ferroviari.....	65.638.922, 18	71.009.620, 73

ENTRATE	1934-35	1933-34
4. Introiti a rimborso di spesa.		
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa:		
Trasporti per il servizio postale	13.472.718,65	10.843.920,13
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi.....	4.241.151,08	4.582.068,54
Ammagliamenti, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	286.419,60	260.827,65
Diverse.....	66.146,50	82.600,30
Totale trasporti e prestazioni a rimborso di spesa.....	18.066.435,83	15.769.416,62
Ricuperi di carattere generale:		
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale ...	22.404.330,41	14.032.250,69
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	5.315.618,61	5.092.043,28
Prestazioni per altre ferrovie.....	336.239,69	561.416,06
Ricuperi di spese per le assicurazioni del personale	—	—
Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla Milizia ferroviaria	—	—
Ricuperi diversi	15.911.461,98	13.822.763,41
Totale ricuperi di carattere generale.....	43.967.650,69	33.511.473,44
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune....	—	—
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine.....	5.448.174,87	5.421.141,88
Interessi a carico della gestione case economiche per capitali forniti dall'Amministrazione	—	—
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.....	20.646.692 —	15.851.925,50
Totale introiti a rimborso di spesa.....	88.140.953,39	70.565.957,44

ENTRATE	1934-35	1933-34
5. Entrate eventuali.		
A) ATTINENTI ALLA GESTIONE:		
<i>Proventi eventuali :</i>		
Interessi sulle somme versate in conto corrente alla Tesoreria centrale.....	40.072.604, 80	51.746.244, 70
Interessi a debito di ditte, imprese, agenzie, ecc.	1.555.671, 92	2.705.518, 93
Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione lavori, ecc.	4.872.879, 77	4.068.122, 24
Differenza di cambio.....	3.035, 77	243.463, 51
Diversi	2.522.471 —	1.268.611, 19
Totale.....	49.026.663, 26	60.031.960, 57
Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, ecc.....	—	10.527, 37
Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto	—	—
Totale.....	49.026.663, 26	60.042.487, 94
B) DESTINATE ALLA COPERTURA DEL DISAVANZO:		
Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinate alla parte ordinaria ad integrazione delle entrate accertate in misura inferiore alle previsioni (art. 13 R. decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059)	—	6.956.048, 04
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione.....	840.291.203, 50	800.000.000 —
Totale.....	840.291.203, 50	806.956.048, 04
Totale entrate eventuali.....	889.317.866, 76	866.998.535, 98
Riassunto.		
Prodotti del traffico.....	2.615.271.593, 51	2.745.984.866, 68
Introiti indiretti.....	65.638.922, 18	71.009.620, 73
Introiti a rimborso di spesa.....	88.140.953, 39	70.565.957, 44
Entrate eventuali	49.026.663, 26	60.042.487, 94
Entrate eventuali destinate alla copertura del disavanzo	—	6.956.048, 04
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione	840.291.203, 50	800.000.000 —
Totale generale dell'entrata.....	3.658.369.335, 84	3.754.558.980, 83

S P E S E	1. 34-35	1933-34
Direzione generale.		
6. Personale:		
Uffici centrali ed uffici distaccati	51.136.483, 20	54.123.425, 44
Magazzini ed agenzie	13.743.856, 88	14.548.929, 67
Totale spese di personale.....	64.880.340, 08	68.672.355, 11
7. Forniture, spese ed acquisti:		
Uffici centrali ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	298.058, 75	428.308, 75
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	584.763, 95	415.171, 78
Spese per altri titoli diversi.....	1.355.569, 61	1.228.367, 49
Totale.....	2.238.392, 31	2.071.848, 02
Magazzini ed agenzie:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	235.612, 26	288.391, 59
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	141.384, 55	143.833, 84
Spese per altri titoli diversi.....	803.088, 97	748.861, 39
Totale.....	1.180.085, 78	1.181.086, 82
Totale spese diverse.....	3.418.478, 09	3.252.934, 84
Totale Direzione generale.....	68.298.818, 17	71.925.289, 95
Servizio movimento.		
8. Personale:		
Servizio centrale, sezioni e riparti	31.760.246, 79	34.712.286, 68
Stazioni	440.963.990, 19	475.957.469, 46
Depositi del personale viaggiante.....	163.679.495, 82	178.196.407, 37
Totale spese di personale.....	636.403.732, 80	688.866.163, 51

S P E S E	1934-35	1933-34
Segue: <i>Servizio movimento.</i>		
9. <i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	392.908, 31	436.385, 99
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	69.582, 54	80.256, 65
Spese per altri titoli diversi	159.298, 96	125.461, 75
Totale.....	621.789, 81	642.104, 39
Stazioni:		
Stampati e cancelleria	1.700.100, 48	1.896.012, 50
Illuminazione e riscaldamento	3.591.826, 42	4.253.443, 06
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.041.281, 06	1.999.272, 08
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	20.136.739, 15	18.486.566, 76
Spese per altri titoli diversi	3.768.910, 56	4.245.397, 86
Totale.....	31.238.857, 67	30.880.692, 26
Depositi del personale viaggiante:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	243.831, 84	277.622, 94
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	85.153, 26	90.161, 79
Spese per altri titoli diversi.....	799.547, 24	817.299, 91
Totale.....	1.128.532, 34	1.185.084, 64
Convogli:		
Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria	95.672, 02	58.001, 88
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi	4.854.281, 28	7.091.836, 77
Spese per altri titoli diversi	2.156, 00	78.037, 26
Totale.....	4.952.109, 30	7.227.875, 91
Totale forniture, spese ed acquisti.....	37.941.289, 12	39.935.757, 20

S P E S E	1934-35	1933-34
Segue: <i>Servizio movimento.</i>		
Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	—	—
Totale spese diverse ...	37.941.289, 12	39.935.757, 20
Totale Servizio movimento ...	674.345.021, 92	728.801.920, 71
Servizio commerciale e del traffico.		
<i>10. Personale:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti	12.883.203, 19	14.295.141, 68
Controlli prodotti.....	14.199.297, 13	14.968.017, 91
Totale spese di personale ...	27.082.500, 32	29.263.159, 59
<i>11. Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento.....	203.730, 19	201.552, 25
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	57.965, 31	32.750, 89
Spese per altri titoli diversi.....	74.123, 41	80.249, 59
Totale ...	335.818, 91	314.552, 73
Controlli prodotti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	226.373, 22	246.133, 05
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	17.441, 85	33.215, 08
Spese per altri titoli diversi.....	133.057, 91	204.794, 38
Totale ...	376.872, 98	484.142, 51
Totale forniture, spese ed acquisti ...	712.691, 89	798.695, 24
Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni, ecc.....	1.276.086, 70	1.659.782, 91
Totale spese diverse ...	1.988.778, 59	2.458.478, 15
Totale Servizio commerciale e del traffico ...	29.071.278, 91	31.721.637, 74

S P E S E	1934-35	1933-34
Servizio materiale e trazione.		
12. Personale :		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti	32.008.374, 98	33.569.390, 86
Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	198.616.893, 21	221.400.559, 03
Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta)	37.020.623, 45	37.980.239, 51
Locomozione con carburanti (Servizio interno dei depositi e guidatori).....	1.950.095, 93	—
Pulizia, verifica ed untura veicoli	26.494.371, 95	29.826.803, 44
Totale spese di personale...	296.090.359, 52	322.776.992, 84
13. Forniture, spese ed acquisti:		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	878.889, 13	913.366, 16
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	160.568, 65	246.847 —
Spese per altri titoli diversi	1.872.943, 31	2.057.988, 37
Totale...	2.912.401, 09	3.218.201, 53
Locomozione a vapore:		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	1.409.164, 36	1.587.827, 50
Combustibile	185.377.916, 09	194.861.088, 56
Materie per untura e illuminazione	5.928.664, 95	6.068.094, 26
Combustibile ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori, delle gallerie e dei rifornitori e per carrelli traversatori delle stazioni	172.909, 41	170.974, 34
Forniture acqua per i rifornitori e pompatura:		
Servizio in economia	5.590.007, 09	4.709.305, 10
Servizio appaltato	487.561, 55	478.006, 76
Spese per altri titoli diversi:		
Servizio in economia	1.807.015, 46	1.931.296, 18
Servizio appaltato	13.001.048, 61	9.471.477, 52
Totale...	213.774.287, 52	219.278.070, 22

S P E S E	1934-35	1933-34
Segue: <i>Servizio materiale e trazione.</i>		
<i>Locomozione elettrica :</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	34.611, 39	72.325, 10
Energia elettrica per la trazione dei treni	77.947.495, 44	72.838.696, 01
Materie per untura ed illuminazione	952.946, 98	905.365, 82
Materie per riscaldamento treni con carri riscaldatori	1.349.398, 20	1.293.004, 02
Spese per altri titoli diversi:		
Servizio in economia	331.674, 31	497.398, 41
Servizio appaltato.....	269.506, 86	190.879, 64
Totale.....	80.885.633, 18	75.797.669 —
<i>Locomozione con carburanti :</i>		
Carburanti	892.679, 46	—
Materie per untura	98.636, 31	—
Spese per altri titoli diversi	111.815, 05	—
Totale.....	1.103.130, 82	— (a)
<i>Locomozione a vapore ed elettrica:</i>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	1.617.927, 03	1.845.385, 59
Riscaldamento preventivo treni con impianti fissi.....	1.666.526, 15	1.489.252, 04
Pulizia ed untura veicoli:		
Servizio in economia	939.101, 27	900.355, 29
Servizio appaltato.....	7.219.729, 94	6.695.618, 23
Indennizzi a privati ed a ferrovie per avarie ed ammanchi a veicoli.....	275.861, 36	145.440, 05
Diverse	797.781, 51	502.769, 37
Totale	12.516.927, 26	11.578.820, 57
Totale forniture, spese ed acquisti	311.192.379, 87	309.872.761, 32
<i>Manutenzione del materiale rotabile:</i>		
Locomotive, tenders e automotrici a vapore	150.380.843, 90	157.215.759, 33
Locomotive ed automotrici elettriche.....	34.533.817, 55	34.301.681, 76
Automotrici a carburante	2.458.227, 52	—
Carrozze (escluse le postali)	68.935.331, 87	74.515.079, 71
Bagagliai e veicoli postali	12.170.848, 51	13.948.746, 05
Carri	105.676.335, 46	126.706.735, 72
Totale manutenzione materiale rotabile	374.155.404, 81	406.688.002, 57
Totale spese diverse	685.347.784, 68	716.560.763, 89
Totale Servizio materiale e trazione	981.438.144, 20	1.039.337.756, 73

(a) Le spese per locomozione con carburanti nell'esercizio 1933-34 son comprese in quelle per la locomozione a vapore.

S P E S E	1934-35	1933-34
Servizio lavori e costruzioni.		
14. Personale:		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti	60.504.136, 56	64.714.202, 56
Sorveglianza della linea	20.132.718, 17	23.358.622, 53
Manutenzione della linea	121.370.337, 10	133.212.216, 08
Manutenzione impianti di elettrificazione	23.806.952, 81	24.588.105, 51
Operai	39.335.232, 30	40.246.565, 48
Totale spese di personale	265.149.376, 94	286.119.712, 16
15. Forniture, spese ed acquisti:		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	2.472.499, 30	2.442.005, 79
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	471.522, 64	394.028, 25
Spese per altri titoli diversi	1.032.767, 49	1.054.052, 52
Totale	3.976.789, 43	3.890.086, 56
Linea:		
Illuminazione e riscaldamento	2.545.421, 80	1.659.613, 20
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	1.997.022, 04	2.320.586, 79
Materie di consumo diverse	3.486.877, 07	3.173.717, 19
Sgombro neve	2.612.163, 78	8.705.334, 49
Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza delle linee	20.082.107, 14	7.569.449, 96
Spese per altri titoli diversi	3.152.674, 64	2.800.246, 65
Servizi d'acqua	7.061.739, 91	6.932.804, 13
Totale	40.938.006, 38	33.161.752, 41
Impianti di elettrificazione:		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	541.467, 78	334.406, 28
Diverse	419.507, 83	396.481, 90
Totale	960.975, 61	730.888, 18
Stazioni - Illuminazione	18.291.575, 84	16.606.750, 42
Convogli - Illuminazione elettrica	11.025.881, 82	10.884.526, 82
Totale forniture, spese ed acquisti	75.193.229, 08	65.274.004, 39

S P E S E	1934-35	1933-34
<i>Segue: Servizio lavori e costruzioni.</i>		
Manutenzione della linea:		
Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.....	17.495.675, 92	18.360.460, 80
Lavori d'armamento di competenza squadre cantonieri, affidati a terzi, ecc.	40.106.997, 96	33.644.364, 75
Fabbricati e dipendenze.....	34.681.985, 73	36.346.902, 58
Meccanismi fissi e condotte d'acqua.....	3.457.588, 91	3.598.684, 64
Massicciata.....	29.398.292, 38	25.903.764, 10
Traverse e legnami d'armamento	37.455.991, 47	41.811.525, 15
Manutenzione degli impianti di elettrificazione	3.347.307, 91	4.388.251, 17
Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi, pesi e misure	14.032.662, 26	13.607.801, 90
Manutenzione delle linee telegrafiche	3.836.906, 20	3.922.773, 16
Totale manutenzione della linea.....	183.813.408, 74	181.584.528, 25
Totale spese diverse.....	259.006.637, 82	246.858.532, 64
Totale Servizio lavori e costruzioni	524.156.014, 76	532.978.244, 80
Rete a scartamento ridotto della Sicilia.		
16. Personale:		
Servizio movimento:		
Sezioni e Riparti	118.238, 89	123.033, 15
Stazioni.....	886.445, 76	951.658, 20
Depositi del personale viaggiante.....	832.983, 69	920.028, 84
Totale.....	1.837.668, 34	1.994.720, 19
Servizio commerciale e del traffico:		
Sezioni e Riparti	53.260, 03	60.776, 94
Servizio materiale e trazione:		
Sezioni e Riparti	121.634, 06	134.459, 99
Condotta locomotive e depositi.....	2.504.001, 42	2.794.148, 28
Pulizia, verifica e untura veicoli	148.728, 94	170.823, 82
Totale.....	2.774.364, 42	3.099.432, 09
Servizio lavori e costruzioni:		
Sezioni e Riparti	695.544, 33	769.349, 80
Sorveglianza della linea	209.920, 22	227.946, 86
Manutenzione della linea.....	1.871.586, 95	2.583.338, 69
Totale.....	2.777.051, 50	3.580.635, 35
Totale spese di personale.....	7.442.344, 29	8.735.564, 57

S P E S E	1934-35	1933-34
<i>Segue: Rete a scartamento ridotto della Sicilia.</i>		
17. Forniture, spese ed acquisti :		
Sezioni e reparti :		
Movimento.....	2.419, 58	2.902, 27
Commerciale e del traffico.....	932, 12	1.078, 57
Materiale e trazione.....	668, 22	988, 68
Lavori e costruzioni.....	36.408, 30	30.779, 53
Totale.....	40.428, 22	35.749, 05
Stazioni.....	461.396, 34	431.332, 64
Depositi personale viaggiante.....	7.673, 21	6.980, 32
Convogli.....	28.333, 34	28.838, 68
Locomozione.....	1.856.555, 46	1.979.063, 43
Linea.....	225.333, 87	141.004, 78
Indennizzi.....	1.711, 70	936, 85
Totale forniture, spese ed acquisti.....	2.621.432, 14	2.623.905, 75
Manutenzione del materiale rotabile.....	2.994.225, 78	2.999.504, 86
Manutenzione della linea.....	2.364.474, 07	2.417.404, 54
Totale spese diverse.....	7.980.131, 99	8.040.815, 15
Totale Linee a scartamento ridotto della Sicilia.....	15.422.476, 28	16.776.379, 72
Stretto di Messina.		
18. Personale.....	2.623.077, 89	2.699.337, 73
19. Forniture, spese ed acquisti :		
Ufficio.....	2.610, 63	4.731, 95
Navi-traghetto.....	3.073.639, 27	2.018.685, 48
Manutenzione degli approdi.....	80.791, 82	93.618, 16
Totale forniture, spese ed acquisti.....	3.157.041, 72	2.117.035, 59
Totale stretto di Messina.....	5.780.119, 61	4.816.373, 32

S P E S E	1934-35	1933-34
Spese generali.		
<i>20. Attinenti al personale :</i>		
Contributo al Fondo pensioni e sussidi	418.436.647, 90	386.041.592, 97
Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi.....	2.551.709, 61	2.399.272, 60
Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari.....	763.818, 07	322.689, 71
Spese per assegni ed indennità diverse al personale.....	28.728.357, 16	29.121.792, 22
Gratificazioni al personale.....	5.100.000 —	5.655.000 —
Oblazioni e sussidi al personale.....	2.444.884, 94	2.176.987, 05
Spese per il servizio sanitario.....	3.374.680, 31	3.656.448, 46
Contributo per il « Dopolavoro ferroviario »	2.102.370 —	2.100.000 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli.....	1.360.414, 61	1.275.804, 17
Totale spese generali attinenti al personale.....	464.862.882, 60	432.749.587, 18
<i>21. Diverse :</i>		
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi.....	4.180.032, 44	3.740.632, 46
Imposte e tasse	6.815.877, 54	6.825.003, 93
Spese giudiziali e contenziose.....	565.802, 21	601.938, 51
Affitto, adattamento e riparazioni locali privati per uso d'ufficio e di magazzino..	444.731, 33	520.280, 48
Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà	3.501.838, 34	4.415.854, 25
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	3.396.563, 97	5.378.311, 46
Spese per la sorveglianza dei trasporti.....	2.567.404, 91	2.460.409, 31
Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune, ecc. ...	1.806.026, 33	1.707.680, 09
Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e pei servizi su tronchi in esercizio speciale	1.558.423, 64	1.596.607, 85
Compensi corrisposti ad Amministraz. ferrov. estere per l'esercizio di tronchi di confine	8.226.770, 19	8.082.963, 55
Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	2.031.853, 93	1.932.282, 33
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.....	249.497, 72	249.034, 38
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.	13.614, 77	—
Spese diverse: Differenze di cambio	—	—
Varie.....	8.924.570, 56	7.317.356, 43
Totale spese generali diverse.....	45.476.409, 07	46.021.756, 22
Totale spese generali.....	510.339.291, 67	478.771.343, 40

S P E S E	1934-35	1933-34
22. Servizi secondari.		
Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri	2.792.520, 19	1.810.159, 93
Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo pensioni e sussidi per la costruzione della sede del «Dopolavoro ferroviario» di Roma	40.481, 98	32.491, 60
Totale servizi secondari.....	2.833.002, 17	1.842.651, 53
23. Spese complementari.		
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore.....	25.000.000 —	21.000.000 —
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	50.000.000 —	65.000.000 —
Rinnovamento del materiale rotabile	65.282.000 —	68.540.000 —
Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio.....	—	—
Spese complementari della Rete a scartamento ridotto della Sicilia	1.950.000 —	1.959.911, 32
Totale spese complementari.....	142.232.000 —	156.499.911, 32
24. Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.		
Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento.....	591.755.664, 09	581.449.744, 97
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria	—	—
Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni	94.291.232, 50	77.556.395 —
Versamento al fondo di riserva per le spese impreviste	5.168.023, 46	18.065.406, 73
Contributo per le spese della Corte dei conti	120.000 —	120.000 —
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc.....	2.570.074, 37	2.497.245, 68
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	313.857, 72	313.857, 72
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.....	—	795.411, 65
Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.....	698.654.533, 80	685.233.743, 41
25. Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.		
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	2.998.634, 35	3.053.728, 20
Contributo all'erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni.....	2.800.000 —	2.800.000 —
Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	5.798.634, 35	5.853.728, 20
Riassunto.		
Spese d'esercizio	2.811.684.167, 69	2.906.971.597, 90
Spese complementari	142.232.000 —	156.499.911, 32
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	698.654.533, 80	685.233.743, 41
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.....	5.798.634, 35	5.853.728, 20
Totale generale della spesa.....	3.658.369.335, 84	3.754.558.980, 83

Riassunto dei prodotti del traffico (Rete a scartamento normale - Rete sicula).

(Vedere Relazione a pag. 18, Capo II e pag. 128 e 134, Capo VI).

GESTIONI	PRODOTTI		TOTALE	Consumivo 1933-34	Differenza
	della rete a scartamento normale e Stretto di Messina	della rete a scartamento ridotto della Sicilia			
Viaggiatori	1.071.025.465, 41	1.909.554, 87	1.072.935.020, 28	1.111.326.822, 30	38.391.802, 02
Bagagli e cani	27.791.934, 81	23.291, 56	27.815.226, 37	31.205.976, 08	3.390.749, 71
Merci a G. V.	241.664.137, 06	192.547, 96	241.856.685, 02	269.266.425, 70 ⁽¹⁾	27.409.740, 68
Merci a P. V.	1.270.815.673, 37	1.848.988, 47	1.272.664.661, 84	1.334.185.642, 60 ⁽¹⁾	61.520.980, 76
TOTALI...	2.611.297.210, 65	3.974.382, 86	2.615.271.593, 51	2.745.984.866, 68	130.713.273, 17

(1) Ai fini di una più esatta ripartizione del prodotto merci fra le gestioni grande velocità e piccola velocità è stato modificato nell'esercizio 1934-35 il sistema di rilevazione precedentemente seguito: conseguentemente i prodotti attribuiti alle due gestioni nel 1933-34 sono stati rettificati per renderli comparabili con quelli del 1934-35.

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) articolo 22 comma 3°): fornitura carrozze postali e cellulari	824.981.922 — 10.000.000 —	— —	— —	834.981.922 —
<i>Legge 5 aprile 1908, n. III</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
Legge 8 dicembre 1921, n. 1830 (acquisto rotabili e materiali esercizio)	440.000.000 —	—	—	440.000.000 —
Legge 8 dicembre 1921, n. 1831 (spese patrimoniali ferrovie Sarde)	92.000.000 —	—	—	92.000.000 —
Legge di bilancio 1922-23 (aumento dotazione magazzino)	160.000.000 —	—	—	160.000.000 —
Legge di bilancio 1923-24 (aumento dotazione di magazzino)	140.000.000 —	—	—	140.000.000 —
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) ..	—	—	4.000.000 —	4.000.000 —
Regio decreto-legge 3 febbraio 1924, n. 169 (ulteriori spese patrimoniali).....	400.000.000 —	—	—	400.000.000 —
Regio decreto-legge 8 maggio 1924, n. 697 (acquisto locomotive germaniche in conto riparazioni)	47.000.000 —	—	—	47.000.000 —
Regio decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1397 (costruzione materiale rotabile).....	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
Regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 171 (costruzione materiale rotabile).....	134.000.000 —	—	—	134.000.000 —
Regio decreto-legge 19 febbraio 1925, n. 267 (completamento impianti ferroviari stazione di Milano)	260.000.000 —	—	—	260.000.000 —
Legge di bilancio 1925-26 (aumento dotazione di magazzino)	100.000.000 —	—	—	100.000.000 —
Regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 1375 (elettrificazione Bolzano-Brennero).....	60.000.000 —	—	—	60.000.000 —
Regio decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932 (assegnazione di fondi straordinari per il biennio 1° luglio 1925-30 giugno 1927)	2.833.537.482,23	133.462.517,77	100.000.000 —	3.067.000.000 — (a)
Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439 (aumento dotazione di magazzino)	—	—	200.000.000 —	200.000.000 —
Regio decreto-legge 9 maggio 1926, n. 840 (sistemazione ferrovia Anzio-Nettuno).....	12.000.000 —	—	—	12.000.000 —
Regio decreto-legge 3 giugno 1926, n. 989 (sovvenzione per le maggiori spese di dogana relative alle locomotive tedesche in conto riparazioni).....	1.500.000 —	—	—	1.500.000 —
Regio decreto 14 novembre 1926, n. 1937	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
Regio decreto-legge 8 marzo 1928, n. 5504 (ulteriori spese straordinarie biennio 1928-29 e 1929-30)	630.000.000 —	—	—	630.000.000 —
Regio decreto 3 aprile 1928, n. 710	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —
Regio decreto 21 giugno 1928, n. 1532.....	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
Regio decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472 (estensione della trazione elettrica)	—	—	1.200.000.000 —	1.200.000.000 —
Contributo della parte ordinaria per le migliorie alle linee ed agli impianti	—	35.687,447,62	—	35.687,447,62
Ricavi, rimborsi e concorsi diversi:				
Anni finanziari: { dal 1907-08 al 1933-34	—	—	335.729,391,96	368.148.117,43
{ 1934-35	—	—	32.418.725,47	
TOTALI...	10.927.085.690,10	231.957.814,11	1.922.148.117,43	13.081.191.621,64

(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. 436, 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 1935 per spese di carattere patrimoniale.

(Vedere Relazione a pag. 27, Capo II).

	Somme impegnate dal		Esercizio 1934-35		Totale delle somme impegnate dal		Somme pagate		Totale delle somme pagate dal	
	1° luglio 1905	al 30 giugno 1934	Impegni autorizzati	Economie verificate in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati	1° luglio 1905	30 giugno 1935	al 30 giugno 1934	nell'esercizio 1934-35	1° luglio 1905	al 30 giugno 1935
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	5.141.273.889,81	—	225.041.017,84	69.842.005,43	5.206.475.902,22	—	4.391.038.870,85	189.660.383,67	4.580.699.254,52	—
Lavori autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	—	—	11.918.590 —	—	11.918.590 —	—	—	—	—	—
Lavori di elettrificazione delle linee	1.920.784.457,48	—	132.460.487,70	45.655.646,43	2.007.589.298,75	—	1.311.791.331,15	268.271.714,75	1.550.063.045,90	—
Spese di primo impianto	3.725.727,55	—	3.048,40	—	3.728.775,95	—	3.728.775,95	—	3.728.775,95	—
per l'Amministrazione centrale e dipendenti servizi	672.997 —	—	—	1.651,59	671.345,41	—	671.345,41	—	671.345,41	—
per l'esercizio di navigazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Materiali rotabile e navi	3.485.514.641,80	—	28.045.043,93	7.083.704,17	3.506.475.981,56	—	3.244.593.903,86	14.204.099,02	3.258.798.002,88	—
Materiali rotabile e navi	378.498.242,95	—	11.025.416,24	43.562,84	389.480.096,35	—	287.580.723,21	—	287.580.723,21	—
Materiali di navigazione	23.242.567,76	—	—	—	23.242.567,76	—	23.242.567,76	—	23.242.567,76	—
Materiali di navigazione	260.923,35	—	—	—	260.923,35	—	260.923,35	—	260.923,35	—
Materiali di navigazione	334.383.253,51	—	23.712.032,56	2.362.379,37	355.762.996,70	—	276.092.829,63	17.489.417,75	293.582.247,38	—
Materiali di navigazione	351.769.482,98	—	2.320.965,80	5.132.651,21	348.957.797,57	—	215.407.553,12	8.910.566,06	224.318.119,18	—
Migliorie alle linee ed agli impianti	34.106.099,53	—	436.250 —	777.804,13	33.764.545,40	—	30.273.825,04	682.568,11	30.956.393,15	—
Migliorie alle linee ed agli impianti	828.648,38	—	92.196,98	26.833,63	894.011,73	—	648.488,67	15.206,51	663.695,18	—
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	17.752.575,96	—	—	—	17.752.575,96	—	17.752.575,96	—	17.752.575,96	—
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	22.890.919,48	—	—	27.249,36	22.863.670,12	—	22.858.583,25	5.086,87	22.863.670,12	—
Integrazione deficiente manutenzione	836.223.143,34	—	—	—	836.223.143,34	—	836.223.143,34	—	836.223.143,34	—
Aumento dotazione di magazzino	25.218.277,28	—	—	218.277,28	25.000.000 —	—	25.000.000 —	—	25.000.000 —	—
Spese per terremoto del 28 dicembre 1908	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totale	12.577.145.848,16	435.088.049,45	435.088.049,45	131.171.765,44	12.881.062.132,17	—	10.717.165.440,55	439.239.042,74	11.156.404.483,29	—

(a) Comprende anche i lavori approvati a carico della Cassa aumenti patrimoniali e del primo Fondo di riserva ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1905, ed 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 ex-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 alle spese 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) A mente di quanto è stato previsto dalla legge 13 luglio 1910, n. 466, l'eccedenza di spesa verificatasi, oltre i 25 milioni assegnati per lavori e provviste in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908, è stata stornata a carico della parte ordinaria e straordinaria del bilancio a secondo della natura dei lavori.
 (h) Comprende gli impegni autorizzati in dipendenza del Regio decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, per l'estensione della trazione elettrica, per complessive L. 1.122.419.859,79.

ALLEGATO N. 14. — SITUAZIONE GENERALE DEL PERSONALE AL 30 GIUGNO 1935.

- » » 15. — **DIMOSTRAZIONE DELLE SPESE DI PERSONALE PER STIPENDI, PAGHE,
COMPETENZE ACCESSORIE, ASSEGNI E COMPENSI SPECIALI AL LORDO
DELLE RITENUTE.**

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie
asegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.**

(Vedere Relazione a pag. 35 e seguenti, Capo III).

Spese ordinarie al lordo.

	Esercizio 1934-35		Esercizio 1933-34	
Direzione generale	—	L. 65.840.755, 23	—	L. 69.478.956, 51
Servizio Movimento	—	» 641.748.620, 49	—	» 692.228.353, 37
Servizio Commerciale e del Traffico.....	—	» 28.059.180, 45	—	» 29.647.884, 65
Servizio Materiale e Trazione	—	» 297.901.150, 05	—	» 324.266.000, 20
Servizio Lavori e costruzioni.....	—	» 272.088.781, 09	—	» 291.360.422, 75
Rete a scartamento ridotto della Sicilia.	—	» 7.451.116, 11	—	» 8.757.451, 44
Navigazione dello stretto di Messina ...	—	» 2.623.529, 64	—	» 2.699.914, 29
	—	<u>L. 1.315.713.133, 06</u>	—	<u>L. 1.418.438.983, 21</u>

Spese generali attinenti al personale.

Contributi dell'Amministrazione ai fondi pensioni e sussidi e contributo per l'assicurazione degli avventizi ordi- nari, ecc.....	L. 421.752.175, 58	L. 388.763.555, 28
Spese per assegni e indennità diverse...	» 29.533.003, 55	» 29.876.995, 54
Gratificazioni.....	» 5.100.000 —	» 5.655.000 —
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie.....	» 2.444.884, 94	» 2.176.987, 05
Spese per il servizio sanitario.....	» 5.053.566, 69	» 5.236.652, 12
Contributo per il Dopolavoro ferroviario.	» 2.102.370 —	» 2.100.000 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	» 1.360.414, 61	» 1.275.804, 17
	<u>L. 467.346.415, 37</u>	<u>L. 435.084.994, 19</u>
TOTALE ...	L. 1.783.059.548, 43	L. 1.853.523.977, 37

Gestione officine.

Officine di grande riparazione.....	L. 102.093.163, 71	L. 110.110.934, 52
Officine dei depositi e squadre di rialzo.	» 93.145.681, 81	» 100.924.682, 38
Officine e cantieri del Servizio lavori e costruzioni.....	» 4.246.508, 09	» 4.439.987, 51
Centrali elettriche	» 1.251.959, 55	» 1.293.256, 77
Tipolitografia.....	» 702.423, 19	» 768.685, 37
	<u>L. 201.439.736, 35</u>	<u>L. 217.537.546, 55</u>
TOTALE GENERALE ...	L. 1.984.499.284, 78	L. 2.071.061.523, 92

ALLEGATO N. 16. — LUNGHEZZA DELLA RETE ESERCITATA E DI QUELLA DI PROPRIETÀ DELLO STATO AL 30 GIUGNO 1935.

- » » 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 1934-35.
- » » 19. — ELENCO DELLE OPERE D'ARTE IN MURATURA E CEMENTO ARMATO, ULTIME O IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1935.
- » » 20. — ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI PONTI METALLICI, ULTIMATI AL 30 GIUGNO 1935.
- » » 21. — ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI PONTI METALLICI IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1935.
- » » 22. — ELENCO DEI LAVORI PER L'AMPLIAMENTO E LA SISTEMAZIONE DELLE STAZIONI E DELLE FERMATE ULTIME O IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1935.
- » » 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 1935.

Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1935.

(Vedere Relazione a pag. 59, 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	Lunghezza media esercitata nell'anno	a semplice binario	a doppio binario	
	a semplice binario	a doppio binario	a semplice binario	a doppio binario					
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
A) a scartamento normale:									
Torino	1.404,581	480,746	31,613	11,332	1.928,272	1.935,272	—	—	1.885,327
Milano	911,476	576,322	—	0,238	1.488,036	1.481,036	(2) 38,643	(3) 19,066	1.545,507
Venezia	395,416	478,541	332,634	193,815	1.400,406	1.400,406	(4) 7,442	(5) 0,518	881,917
Trieste	420,992	74,439	111,809	131,016	738,256	738,256	(6) 9,334	(7) 10,198	514,963
Genova	266,312	250,771	—	—	517,083	517,083	—	(8) 7,286	524,369
Bologna	730,391	493,005	66,138	—	1.289,534	1.283,289	—	—	1.223,396
Firenze	769,282	518,718	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	1.496,598	—	—	1.502,444
Napoli	885,403	316,430	—	—	1.201,833	1.200,658	—	—	1.201,833
Bari	1.011,989	101,990	6,983	—	1.120,962	1.091,809	169,105	—	1.283,084
Reggio Calabria	980,295	—	—	—	980,295	980,295	—	—	980,295
Palermo	1.325,711	—	—	—	1.325,711	1.297,664	—	—	1.325,711
Cagliari	417,789	—	—	—	417,789	410,689	—	—	417,789
TOTALE ...	11.363,122	4.015,945	581,870	336,401	16.297,338	16.219,772	224,524	37,068	15.640,659
B) a scartamento ridotto:									
Venezia	32,359	—	59,530	—	91,889	91,889	157,765	—	190,124
Trieste	—	—	122,992	—	122,992	122,992	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	24,994	—	24,994
Reggio Calabria	—	—	—	—	—	—	49,113	—	49,113
Palermo	563,243	—	—	—	563,243	563,243	—	—	563,243
Cagliari	—	—	—	—	—	—	5,181	—	5,181
TOTALE ...	595,602	—	182,522	—	778,124	778,124	237,053	—	832,655
TOTALE GENERALE ...	11.958.724	4.015,945	764,392	336,401	17.075,462	16.997,896	461,577	37,068	16.473,314
	15.974,669		1.100,793 (1)				498,645		

(1) Di tale lunghezza Km. 448,545 sono costituiti dalle linee Brennero-Ala, S. Candido-Fortezza, Trieste-Gorizia C.-Confine A., Bivio Aurisina-Postumia Grotte, S. Pietro del Carso-Fiume, appartenenti alla Soc. delle FF. Danubio-Sava-Adriatico; Km. 621,97, dalle linee Monfalcone-Pontile Grado e diramazioni P. Rosega, Busca-Dronero, Calalzo-P. Cadore-Belluno, Motta-Portogruaro, S. Vito-Motta, Trento-Primolano, Brunico-Campo Tures, Bolzano-Gries-Malles, Trento-Torre V. Malè, S. Michele all'Adige-Mezzolombardo, Gorizia-Aidussina, Trieste C. M.-Parenzo, S. Antonio Mantovano-Modena, Ferrara-Darsena di Burano, Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, Cerignola C.-Cerignola; appartenenti ad altre Società minori; Km. 30,413 delle linee in territorio estero: Modane-Confine francese, confine francese (presso S. Dalmazzo), confine francese (presso Piena) della Soc. P. L. M.; Km. 0,238 della linea Chiasso-Confine svizzero, delle Ferrovie Federali Svizzere.

Tratti di confine in territorio italiano esercitati da Amministrazioni estere.

(2) Di cui tratto Confine svizzero-Luino	14,856	—	14,856
(3) Tratto Iselle-Domodossola	—	19,066	19,066
(4) Di cui tratto S. Candido-Confine austriaco	7,442	—	7,442
(5) Tratto Confine austriaco-Brennero	—	0,518	0,518
(6) Di cui km. 4,338 Tarvisio C.-Portofino; km. 1,478 Fiume-Confine jugoslavo; km. 3,518 Piedicolle-Confine jugoslavo	9,334	—	9,334
(7) Tratto Postumia Grotte-Confine jugoslavo	—	10,198	10,198
(8) Tratto Confine francese-Ventimiglia	—	7,286	7,286
	31,632	37,068	68,700

Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio.

(Vedere Relazione a pag. 64, Capo IV).

COMPARTIMENTO	LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	DURATA DELL'INTERRUZIONE DEL SERVIZIO
TORINO	Chivasso-Aosta.....	Asportazione del rilevato e del muro di difesa del ponte al km. 57,648,75 in conseguenza dell'alluvione del giorno 3 agosto 1934	—
	Torino-Modane.....	Franamento del rilevato ferroviario e dissesto del muro di difesa del portale della galleria Combetta al km. 60,350,75.	—
MILANO	Colico-Chiavenna.....	Corrosioni al rilevato presso il torrente Ratti	—
	Colico-Chiavenna.....	Danni al ponticello provvisorio sul Vallone Campo	—
	Colico-Chiavenna.....	Dissesto di m. 150 di rilevato ferroviario causato dal nubifragio avvenuto nella notte del 30 agosto 1934.....	8 giorni
VENEZIA	Mestre-Trento.....	Franamento del rilevato ferroviario al km. 134,530	—
	Verona-Brennero.....	Franamento di materiale fangoso sulla sede ferroviaria al km. 105,980, verificatosi nella notte del 20 luglio 1934, con notevoli danni all'armamento	Circa ore 18
	Verona-Brennero.....	Scalzamento del rilevato e della massicciata causa il riversamento delle acque, sulla sede ferroviaria, dei torrenti Ragno e Cerè fra Domegliara e Pescantina in conseguenza delle piogge torrenziali del giorno 27 agosto 1934	Circa ore 5
TRIESTE	Piedicolle-Trieste C. M.	Danni al corpo stradale a causa delle piene del torrente Baccia fra i km. 105,450 e 106,300.....	—
	Trieste C. M.-Pola.....	Caduta massi fra i km. 36,400 e 36,000	—
GENOVA	Bivio Polcevera-Acqui	Interrimento del binario fra l'imbocco della galleria del Turchino ed il fabbricato viaggiatori della stazione di Mele; dissesti al ponticello in ferro e delle cunette al km. 22,671 a causa degli alluvioni avvenuti nei giorni 11 e 15 novembre 1934.....	Circa 1 giorno
	Alessandria-Ovada.....	Danni ai fabbricati, alle opere d'arte e alle condutture d'acqua in conseguenza dei nubifragi verificatisi dal 10 al 17 novembre 1934	—
	Sampierdarena-Confini Francese	Cedimento del rilevato ferroviario al km. 108,100 fra Oneglia e Porto Maurizio.....	—
	Ventimiglia-Piena	Frana presso il km. 4.....	—
BOLOGNA	Direttissima Firenze-Bologna..	Cedimenti di alcuni tratti del rilevato ferroviario dal chilometro 83,289 al km. 86,209 fra le stazioni di Pianoro e S. Ruffillo..	—
	Direttissima Firenze-Bologna..	Dissesti alle murature di rivestimento della galleria di Monte Adone fra i km. 75,267 e 76,119	—
	Direttissima Firenze-Bologna..	Danni al muro di controripa nel tratto in trincea fra i chilometri 29,240 e 29,343.....	—
ROMA	Roma-Cassino.....	Asportazione del rilevato ferroviario presso il km. 52 in conseguenza dell'alluvione del giorno 6 novembre 1934	2 giorni

COMPARTIMENTO	LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	DURATA DELL'INTERRUZIONE DEL SERVIZIO
NAPOLI	Direttissima Roma-Napoli	Danni alla calotta della galleria di Posillipo fra Napoli Centro e Napoli Mergellina	—
	Avellino-Rocchetta	Corrosione sponda destra del fiume Ofanto fra i km. 99,458 e 99,568.....	—
	Avellino-Rocchetta	Corrosione sponda destra del fiume Ofanto fra i km. 115,000 e 115,210	—
REGGIO DI CALABRIA	Battipaglia-Reggio di Calabria	Scalzamento dei muri di difesa del mare ed asportazione del rilevato ferroviario fra le stazioni di Fuscaldo e Paola in seguito alla mareggiata del 2 marzo 1935	Circa ore 9
	Battipaglia-Reggio di Calabria	Sconvolgimento di ml. 250 di rilevato ferroviario fra i chilometri 12,500 e 12,800 presso la stazione di Albanella ed allagamento della stazione di Alba, in seguito allo straripamento del fiume Sele avvenuto nella notte dal 1° al 2 marzo 1935	Circa 2 giorni
PALERMO	Palermo-Trapani	Cedimento rilevato al km. 105,200 fra le stazioni di Salemi e Castelvetro	—
	Canicattì-Licata	Scoscendimento scarpata e abbassamento piattaforma stradale.....	Circa 5 giorni
	Palermo-Bicocca.....	Asportazione del ponte provvisorio al km. 119,514 fra le stazioni di Mimiani e Caltanissetta Xirbi	3 giorni
	Palermo-Bicocca.....	Movimento franoso con asportazione laterale ed alzamento di binario al km. 49,600	—
	Palermo-Bicocca.....	Abbassamento di binario causa movimento franoso tra i chilometri 55,350 e 55,650 tra Sciarra e Montemaggiore ...	—
	Palermo-Bicocca.....	Interramento binari tra i km. 65,640 e 65,820	—
	Palermo-Bicocca.....	Scoscendimento del rilevato al km. 127,650 fra S. Caterina Xirbi ed Imera	4 giorni
	Palermo-Bicocca.....	Scoscendimento rilevato al km. 136,930 fra Villarosa ed Imera	—
	Palermo-Bicocca.....	Cedimento della piattaforma, scoscendimenti di rilevati e di trincee fra Villarosa e Pirato causati dal temporale del giorno 11 febbraio 1935.....	—
	Palermo-Bicocca.....	Scoscendimento rilevato fra i km. 144,500 e 145,070 causati dai temporali dei giorni 12, 13 e 14 marzo 1935	4 giorni
	Roccapalumba-Caldare	Scoscendimento del rilevato e scalzamento con asportazione del sottostante muro di difesa dal torrente S. Pietro al km. 101,923	2 giorni
	Roccapalumba-Caldare	Scoscendimento della scarpata a sinistra del rilevato al chilometro 72,875 fra Lercara Alta e Roccapalumba	Circa ore 5
	Roccapalumba-Caldare	Frana del rilevato al km. 70,950 fra Roccapalumba e Lercara Bassa.....	2 giorni
Roccapalumba-Caldare	Asportazione di buzzonata al km. 77,053 e al km. 109,200..	—	

Elenco dei raddoppiamenti di binari attivati, in corso o approvati nell'esercizio 1934-35.

(Vedere Relazione a pag 67, Capo IV).

LINEA	TRONCHI E LORO LUNGHEZZA	Lunghezza di costruzione in chilometri	STATO DEL LAVORO AL 30 GIUGNO 1935-XIII
Genova-Ventimiglia ..	Genova Pegli-Genova Voltri.....	4, 882	<p>Il raddoppio viene eseguito completamente in sede per tutta la sua lunghezza e importa l'allargamento della sede stradale col necessario ampliamento delle opere d'arte e la costruzione di una galleria parallela alla esistente della lunghezza di circa 350 metri presso la stazione di Genova Pegli.</p> <p>I lavori sono completamente ultimati nel tratto compreso fra le stazioni di Genova Pegli e la stazione di Genova Pra e sono in via di ultimazione nel tratto fra le stazioni di Genova Pra e Genova Voltri.</p>
Raccordo linee Firenze-Roma e Firenze-Bologna	Firenze Rifredi-Firenze C. M.	4.852, 16	Attivato il 29 dicembre 1934.
Bologna-Verona.....	Bologna C.le-Panigale-Scalo	5, 350	Attivato il 7 ottobre 1934.
Bologna-Verona.....	Loano-Albenga	9, 648	<p>Il raddoppio per quanto riguarda le opere murarie e di terra è stato completamente eseguito e si sviluppa per tutta la sua lunghezza. Esso ha richiesto l'allargamento della sede stradale nonché l'ampliamento delle opere d'arte e la costruzione di una galleria parallela all'esistente di m. 315 presso la fermata di Borghetto S. Spirito.</p>
Foggia-Manfredonia ..	Manfredonia Stazione-Manfredonia Città	0, 225	Attivato il 1° luglio 1934.
Foggia-Lucera.....	Lucera Stazione-Lucera Città	0, 833	I lavori sono completamente ultimati.

Elenco delle opere d'arte in muratura e in cemento armato, ultimate o in corso di esecuzione al 30 giugno 1935.

(Vedere Relazione a pag. 67, Capo IV).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Genova-Ovada-Asti	Sistemazione di 13 ponticelli in dipendenza della trazione elettrica (ultimato).
S. Giuseppe-Acqui	Sistemazione cavalcavia al km. 14,606 e ponticello al km. 33,400 (ultimato).
Alessandria-Acqui	Sistemazione cavalcavia al km. 31,510 (ultimato).
Milano-Vigevano	Sostituzione volti in muratura a 16 ponticelli, con piattabande di travi in ferro o rotaie incorporate nel calcestruzzo (ultimato).
Torino-Pinerolo	Costruzione cavalcavia obliquo a 2 luci al km. 13,505 (eseguita dal Consorzio per il prolungamento del viale Stupinigi) (ultimato).
Cuneo-Ventimiglia	Sistemazione muro andatore del sottopassaggio al km. 41,917 in stazione di Vievola (ultimato).
Savona-Carmagnola	Ricostruzione del primo volto, lato Savona, del ponte sul rio Chiapparo, al chilometro 6,523 (ultimato).
Savona-Carmagnola	Sistemazione, con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo, dei ponti ai km. 19,705 e 61,819 (ultimato).
Cuneo-Saluzzo	Costruzione sottovia al km. 15,071 in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Busca (in corso).
Fossano-Ceva	Sostituzione manufatto a travate metalliche al km. 16,099 con tomba a sifone in cemento armato (in corso).
Chivasso-Casale	Sistemazione di 6 ponticelli in ferro, sostituendone le travate con impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo (in corso).
S. Giuseppe-Acqui	Sistemazione impalcatura del ponticello al km. 43,350 in dipendenza della trazione elettrica (in corso).
Cantalupo-Cavallermaggiore.....	Sostituzione impalcatura del cavalcavia al km. 58,345 presso Alba (in corso).
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano-Chiasso	Costruzione sottovia carraio al km. 7,540, della luce di m. 10, con struttura a piattabanda rettilinea di travi di ferro a doppio T incorporate nel calcestruzzo di cemento e con piedritti in calcestruzzo di agglomerante cementizio (ultimato).
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Milano-Venezia	Riduzione ad un'unica luce di due cavalcavia esistenti presso la stazione di Vicenza, lato Padova (I e II gruppo di lavori) (ultimato).
Treviso-Calalzo	Sostituzione con impalcature formate con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo delle travatine metalliche di 35 ponticelli (ultimato).
Bolzano-Malles	Ampliamento da m. 7,00 a m. 10,27 della luce del ponte obliquo sul rio Nova al km. 26,326 tra le stazioni di Sinigo e Maia Bassa con sostituzione della travata con piattabanda formata con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
Ala-Brennero	Costruzione di un sottovia pedonale attraversante la stazione di Trento in sostituzione della passerella metallica congiungente la Piazza Dante con il corso Buonarroti (in corso).
Ala-Brennero	Sottopassaggio di congiunzione col nuovo fabbricato viaggiatori di Trento (in corso).
Ala-Brennero	Costruzione di un marciapiedi intermedio con pensilina e sottopassaggio in stazione di Brennero (in corso).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Udine-Tarvisio	Sistemazione dei ponticelli ai km. 19,084 e 54,224 e dei sottovia ai km. 30,953 e 47,605 (ultimato).
Udine-Tarvisio	Opere di terra, murarie e cemento armato per la sistemazione delle spalle dei ponti ai km. 48,314, 48,373 e 48,393 fra Resiutta e Chiusaforte (ultimato).
Udine-Tarvisio	Opere murarie per sistemazione delle spalle del ponte di m. 73 di luce al km. 56,893 presso Chiusaforte (in corso).
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Sistemazione dei ponticelli ai km. 8,126, 39,676 e 39,952 sostituendo le esistenti travate metalliche con impalcature formate da travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Ricostruzione di un ponticello al km. 16,782 fra Latisana e Palazzolo mediante costruzione di una impalcatura di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo (ultimato).
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Sistemazione dei ponticelli ai km. 28,757 e 32,108 fra le stazioni di Muzzana del Turgnano e Torre di Zuino (in corso).
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Sistemazione dei ponti ai km. 32,161 sul fiume Corno al km. 34,362 sulla Roggia Zumella e al km. 41,793 sulla Roggia Fredda (in corso).
S. Pietro del Carso-Fiume	Lavori di terra e murari per la costruzione di un sottovia in ferro della luce di m. 7 al km. 16,963 presso la stazione di Villa del Nevoso (ultimato).
Trieste C. M.-Pola.....	Costruzione di un sottovia di luce m. 9 al km. 11,007 in sostituzione del passaggio a livello al km. 11,126 presso la stazione di Erpelle (in corso).
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Genova Sampierdarena	Sostituzione delle vecchie travate metalliche esistenti sui sottovia: Milite Ignoto al km. 162,341, Andrea Doria al km. 162,642, Vincenzo Gioberti al km. 162,804, con impalcature a travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (in corso).
Sampierdarena-Ventimiglia	Prolungamento e sistemazione sottopassaggio di luce retta m. 6,00 al km. 22,330 sulla Via Vernazza in stazione di Cogoleto (ultimato).
Sampierdarena-Ventimiglia	Costruzione di un cavalcavia della luce di m. 15, di 4 sottovia della luce da m. 2 a m. 7 e di cinque ponticelli della luce da m. 1,50 a m. 7 in dipendenza del raddoppio Pegli-Voltri (ultimato).
Sampierdarena-Ventimiglia	Costruzione di 32 sottovia della luce da m. 1 a m. 9 e di 19 ponticelli della luce da m. 0,80 a m. 8,25 in dipendenza del raddoppio Loano-Albenga (ultimato).
Sampierdarena-Ventimiglia	Nuovo sottovia della luce di m. 2,50 al km. 98,441, in stazione di Cervo S. Bartolomeo (ultimato).
Torino-Genova	Costruzione di un ricovero e sottopassaggio a Rigoroso (ultimato).
Genova-La Spezia.....	Costruzione di un sottopassaggio di accesso ai marciapiedi nella fermata di S. Michele (ultimato).
Genova-La Spezia.....	Costruzione sottopassaggio di accesso ai marciapiedi fermata Priaro (in corso).
Sampierdarena-Confine francese.....	Sistemazione con impalcatura a travi di ferro incorporate nel calcestruzzo del sottovia Genova, della luce di m. 6 al km. 5,905 e del sottovia Garibaldi della luce di m. 9 al km. 5,992 (in corso).
Sampierdarena-Confine francese....	Ponte in muratura sul torrente Pranca di luce ml. 12 al km. 9,515.
Sampierdarena-Confine francese....	Ponte in muratura sul Rio Madonnetta di luce m. 5 al km. 10,048 (in corso).
Sampierdarena-Confine francese....	Sottovia con piattabanda in travi di ferro annegate nel cemento della luce di m. 6 al km. 73,710 presso la fermata di Borghetto S. Spirito (in corso).
Sampierdarena-Confine francese....	Sottovia Umberto I con piattabanda in travi di ferro annegate nel cemento, a tre luci, di m. 8 la centrale e di m. 3 le due laterali, al km. 80,960 in stazione di Albenga (in corso).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna-Padova.....	Consolidamento delle murature di fondazione delle pile del ponte sul fiume Adige al km. 81,715 (ultimato).
Bologna-Padova	Sistemazione del ponticello al km. 29,855 fra le stazioni di Galliera e Poggio Renatico (ultimato).
Bologna-Padova	Sostituzione del ponte in muratura di m. 15 di luce sul canale Volano con altro manufatto a 2 luci di m. 12 ciascuna in stazione di Ferrara (in corso).
Ferrara-Rimini.....	Sistemazione del ponte di luce m. 15,50 al km. 43,361 in dipendenza della sistemazione dell'alveo del canale « Buonacquisto » (ultimato).
Ferrara-Rimini.....	Sistemazione con impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di 10 opere d'arte minori (ultimato).
Ferrara-Rimini.....	Sistemazione, con impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo, di 4 opere d'arte minori attualmente a travate di ferro ed a fasci di rotaie (in corso).
Ferrara-Rimini.....	Costruzione di due ponti in cemento armato sulla deviazione del fiume Marecchia presso la stazione di Rimini (ultimato).
Bologna-Rimini	Prolungamento per 6 metri del ponticello al km. 33,564 (in corso).
Bologna-Rimini	Costruzione di un sottovia al km. 95,911 e di un sottopassaggio pedonale al km. 96,060 in sostituzione del passaggio a livello km. 96,051 (ultimato).
Bologna-Piacenza	Consolidamento delle fondazioni del ponte sul torrente Parma al km. 90,019 (ultimato).
Bologna-Piacenza	Prolungamento del sottopassaggio fino al secondo marciapiedi in stazione di Parma (in corso).
Bologna-Venezia	Sostituzione con travi incorporate nel calcestruzzo dei volti dissestati di 7 ponticelli (in corso).
Pistoia-B. Lavino.....	Costruzione di un cavalcavia in cemento armato sulla strada Lucchese presso Pistoia in sostituzione del passaggio a livello al km. 34,527 (lavoro eseguito dalla Provincia di Pistoia con il contributo di L. 300.000 da parte dell'Amministrazione ferroviaria (ultimato).)
Modena-Mantova S. Antonio.....	Demolizione della travata metallica del ponte sul Follo al km. 62,430 e costruzione, in sua vece, di due piattabande in cemento e di due ponti tubolari in cemento armato (ultimato).
Dossobuono-Rovigo-Chioggia	Consolidamento spalla del ponte in ferro sul canale Lusenzo al km. 53,846 (ultimato).
Lugo-Lavezzola	Sistemazione del ponte di luce di m. 20 al km. 21,100 in dipendenza della sistemazione dell'alveo del canale « Buonacquisto » (ultimato).
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Bologna-Firenze	Sottovia di luce m. 15, lunghezza m. 123 sul Viale Principe Umberto della città di Firenze (ultimato).
Firenze-Bologna.....	Prolungamento a monte del ponte al km. 2,297 di luce m. 13,38 sul torrente Terzolle e sostituzione con impalcatura di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo delle travate dei primi tre binari pure a monte (in corso).
Firenze-Bologna	Prolungamento del sottopassaggio pedonale di luce m. 2,50 al km. 2,348 (in corso).
La Spezia-Pisa.....	Ampliamento del sottovia della Scorza a La Spezia (ultimato).
Pistoia-Firenze	Sottopassaggio pedonale di luce m. 2,50 al km. 33,033 (ultimato).
Chiusi-Firenze	Demolizione dei cavalcavia ai km. 282,821 e 283,747 fra Rignano ed Incisa e ricostruzione dei medesimi con impalcature in cemento (in corso).
Pistoia-Pisa	Costruzione sottovia al km. 14,199 in sostituzione di quello di m. 3,40 ora esistente al km. 14,205 (in corso).
Chiusi-Empoli	Costruzione nuova luce di m. 10 con impalcatura in cemento armato per il cavalcavia di Malizia (nuova stazione di Siena) (in corso).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Aquila-Terni	Sistemazione del ponte sul fiume Velino al km. 174,081 (in corso).
Orte-Falconara	Sistemazione del ponticello al km. 227,248 (in corso).
Ancona-Foggia	Nuovo ponte sul fiume Foro al km. 353,003 con strutture di cemento armato (in corso).
Sulmona-Terni	Consolidamento fondazioni delle pile della luce centrale del viadotto al km. 163,184 (in corso).
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma-Chiusi	Sostituzione del volto in muratura del cavalcavia di luce ml. 10 al km. 73,472 con impalcatura costituita da travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
Roma-Chiusi	Prolungamento ponticelli vari in dipendenza dell'ampliamento delle stazioni di Orte e Chiusi (ultimato).
Roma-Chiusi	Sottopassaggi per viaggiatori nelle stazioni di Attigliano ed Orvieto (ultimato).
Roma-Chiusi	Sostituzione del volto in muratura del cavalcavia al km. 82,883 presso la stazione di Orte, con impalcatura costituita di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (in corso).
Roma-Chiusi	Sostituzione sottopassaggio in ferro al km. 124,503 con un'impalcatura costituita da travi di ferro a doppio T incorporate nel calcestruzzo di cemento in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Orvieto (in corso).
Roma-Chiusi	Costruzione nuovo sottopassaggio al km. 135,261 in sostituzione di quello esistente al km. 135,241 (in corso).
Direttissima Roma-Napoli	Sostituzione del volto in muratura del cavalcavia al km. 61,166 con impalcatura formata di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
Roma-Cassino	Sostituzione delle travate dei ponticelli ai km. 126,334; 137,597; 138,417; 138,480 con piattabande di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo (in corso).
Civitavecchia-Grosseto	Sistemazione di alcuni manufatti allo scopo di poter aumentare la velocità massima sulla tratta Civitavecchia-Grosseto (in corso).
Civitavecchia-Grosseto	Sistemazione del ponte al km. 103,582 mediante sostituzione delle attuali travi gemelle con nuova impalcatura formata con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (in corso).
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Cassino-Napoli	Sostituzione delle strutture metalliche di 10 ponti con impalcature di travi incorporate nel calcestruzzo (in corso).
Napoli-Potenza	Prolungamento ponte al km. 10,614 a Torre del Greco (in corso).
Napoli-Potenza	Prolungamento ponte sul fiume Irno in stazione di Salerno (in corso).
Direttissima Roma-Napoli	Sostituzione del volto lesionato del ponticello al km. 165,757, con impalcatura di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo (in corso).
COMPARTIMENTO DI BARI	
Potenza-Metaponto	Sistemazione con piattabande delle travate metalliche di 16 ponticelli fra Salandra e Grassano (ultimato).
Taranto-Brindisi	Costruzione di un sottovia al km. 18,214 presso Grottaglie, in sostituzione di passaggio a livello al km. 18,240 (opera richiesta dall'A. A. S. S.) (ultimato).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA	
Battipaglia-Reggio Calabria	Sostituzione, con strutture murarie, delle attuali travate metalliche del ponte sul torrente Ciccone al km. 324,241 e del ponte sul canale Vena al km. 339,897 mediante impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
Battipaglia-Reggio Calabria	Sostituzione delle travate metalliche in 7 ponticelli fra Paola e S. Eufemia B. mediante impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
Battipaglia-Reggio Calabria	Sostituzione delle travate metalliche in 37 ponticelli di luce inferiore a m. 5 esistenti nella tratta Sapri-Paola, mediante impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
Battipaglia-Reggio Calabria	Sostituzione della travata metallica a tre luci del Viadotto sul Vallone Angiemo, al km. 68,253, fra le stazioni di Pisciotta e S. Mauro, con una travata metallica ad una luce di m. 70 (Parte muraria) (ultimato).
Metaponto-Reggio Calabria	Sistemazione dell'attraversamento del fiume Armi, al km. 79,474 e del tratto di linea fra i km. 78,619 e 80,570, fra le stazioni di Rocca Imperiale e Montegiordano (parte muraria) (ultimato).
Metaponto-Reggio Calabria	Sistemazione dell'attraversamento del fiume Ancinale, al km. 314,091 fra le stazioni di Sovérato e Sansostene (in corso).
Metaponto-Reggio Calabria	Sistemazione dell'attraversamento del torrente Scillotraco di Schipani al km. 278,300 fra le stazioni di Cropani e Sellia (in corso).
Sibari-Cosenza	Ampliamento del ponte sul torrente Turbolo, al km. 40,522, fra le stazioni di Mongrassano e Torano (ultimato).
Sibari-Cosenza	Ampliamento del ponte sul torrente Cocchiato al km. 38,164 fra le stazioni di San Marco e Mongrassano (in corso).
Reggio Calabria-Battipaglia	Sostituzione delle travate metalliche di 22 ponticelli, di luce uguale o inferiore a m. 5 nel tratto compreso fra le stazioni di Palmi e Reggio Calabria mediante impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (in corso).
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Palermo-Messina	Sistemazione del sottovia di m. 10 al km. 228,306 mediante nuova travata in sostituzione di quella esistente (ultimato).
Palermo-Messina	Sostituzione di 14 travatelle metalliche, con impalcature di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento, fra Rometta e Messina (ultimato).
Palermo-Trapani	Ricostruzione spalla lato Palermo con fondazioni pneumatiche per la nuova travata della luce di m. 40 sul torrente Forgia (ultimato).
Fiumetorto-Messina Marittima	Sostituzione di 14 travatelle con piattabande formate con ferri I incorporati nel calcestruzzo di cemento fra Rometta e Messina (in corso).
Fiumetorto-Messina Marittima	Sostituzione di 9 travatelle con piattabande formate con ferri I annegati nel calcestruzzo di cemento fra Fiumetorto e Buonfornello (in corso).
Bicocca-Catania-Messina Scalo.....	Sostituzione della travata del sottovia obliquo da m. 5 al km. 283,168 con piattabanda formata con ferri I incorporati nel calcestruzzo di cemento (in corso).
Bicocca-Catania-Messina Scalo.....	Sostituzione della 2ª e 4ª pila attuali in ferro, con pile in muratura nel ponte a travate metalliche a 6 luci (quattro da m. 24 e due da m. 26) sul fiume Simeto al km. 237,152 (in corso).
Messina-Siracusa	Consolidamento delle arcate 19ª e 20ª del viadotto di Catania (in corso).
Messina-Siracusa	Sostituzione, con impalcatura di travi incorporate nel calcestruzzo di cemento, della travata metallica al km. 283,268 fra Calatabiano ed Alcantara (in corso).
Messina-Siracusa	Consolidamento della spalla e della pila, lato Catania, del ponte S. Filippo (chilometro 295,719) (in corso).
Messina-Siracusa	Ricostruzione ponticello obliquo al km. 282,126 presso Augusta (in corso).

Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici ultimati al 30 giugno 1935.

(Vedere Relazione a pag. 67, Capo IV).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Savona-Carmagnola.....	Sostituzione di due travate da m. 70 ciascuna ai ponti Chiuse e Sguitte ai km. 74,359 e 74,767.
Genova-Ovada-Asti.....	Sostituzione delle travate ai ponti sul Belbo ai km. 78,303 e 79,765.
Genova-Ventimiglia e Savona-Savona Mare.....	Sostituzione delle travate ai sottovia Luigi Corsi e S. Michele in Savona ed al ponte sul rio Molinetto.
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Voghera-Pavia.....	Rafforzamento delle lungherine e modificazione della posa dell'armamento nel ponte a doppio binario sul fiume Po presso Mezzanacorti.
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Treviso-Calalzo.....	Sistemazione del ponte sul torrente Sonna al km. 54,262 fra le stazioni di Quero Vas e Feltre, mediante sostituzione della travata esistente.
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
S. Pietro del Carso-Fiume.....	Sostituzione della travata metallica al sottovia obliquo al km. 16,877 (Villa del Nevoso).
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Lavori di sistemazione e rafforzamento delle travate in ferro sul fiume Stella al chilometro 20,632 e sul fiume Aussa al km. 41,546.
Udine-Tarvisio.....	Sostituzione delle tre travate metalliche del ponte sul torrente Resia al km. 48,314.
Udine-Tarvisio.....	Sostituzione delle due travate metalliche dei sottovia ai km. 30,953 e 47,605.
Udine-Tarvisio.....	Sostituzione delle travate metalliche dei ponti sul torrente Lavaz al km. 61,468, sul Rio Confine al km. 64,578 ed al sottovia al km. 65,308, sulla Strada Nazionale Pontebbana.
Udine-Tarvisio.....	Sostituzione della travata metallica del ponte di m. 70 di luce sul fiume Fella (Pontedimuro) al km. 63,868.
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Sampierdarena-Ventimiglia.....	Sostituzione con due nuove travate metalliche a travi gemelle, delle travate sul sottovia a due binari ad una luce di m. 15,05 sulla Via Campi al km. 160,434 in stazione di Sampierdarena.
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna-Rimini.....	Sostituzione con una travata metallica del volto in muratura, lesionato del ponte sul torrente Quaderna al km. 15,047.
Modena-Mantova-S. Antonio.....	Sostituzione con tre travate metalliche indipendenti della travata continua sul ponte a tre luci sul fiume Secchia al km. 3,259.
Bologna-Verona.....	Rafforzamento delle lungherine e sostituzione della posa dell'armamento ai ponti a travata metallica ai km. 65,268, 67,788, 70,614, 72,863 e 73,634.
Legnano-Monselice.....	Sostituzione della travata sul sottovia al km. 162,748.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Firenze-Pisa	Nuova travata in aggiunta alle 3 esistenti per il sottovia della Costa al km. 16,149.
Chiusi-Firenze	Rafforzamento della travata del ponte sul torrente Cesto al km. 272,478.
Chiusi-Firenze	Sostituzione delle due travate al ponte sul torrente Dogana al km. 260,763.
Chiusi-Firenze	Rafforzamento e modificazione della travata sul fiume Arno al km. 289,213.
Parma-La Spezia.....	Sostituzione delle due travate metalliche al ponte sul torrente Batigua al km. 74,326.
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Aquila-Terni.....	Rafforzamento di tredici travate metalliche nel tratto Terni-AnTRODoco.
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma-Viterbo	Sistemazione del viadotto del Gelsomino al km. 4,686 mediante costruzione di sei travate metalliche in sostituzione delle sei arcate in muratura e della travata centrale.
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Napoli-Potenza.....	Rafforzamento della travata di luce m. 19,05 al km. 53,402.
Napoli-Potenza.....	Sistemazione definitiva dell'attraversamento sul torrente Acquabianca al km. 116,09 mediante costruzione di due nuove travate di luce m. 33,28 ciascuna e la riutilizzazione della preesistente di luce m. 41,60.
Linea Direttissima Roma-Napoli...	Sistemazione del volto lesionato del ponticello a due binari sul fosso Riccio al km. 165,731 mediante due travate metalliche.
COMPARTIMENTO DI REGGIO DI CALABRIA	
Battipaglia-Reggio di Calabria....	Sostituzione della travata metallica a tre luci del viadotto sul vallone Angiemo, al km. 68,253 fra le stazioni di Pisciotta e S. Mauro, con una travata metallica ad una luce di m. 70.
Battipaglia-Reggio di Calabria....	Sostituzione della travata metallica nel ponte sul torrente Scallilli al km. 214,942 fra le stazioni di Fiumefreddo e Longobardi.
Metaponto-Reggio di Calabria.....	Sostituzione della travata metallica del ponte sul fiume Armi, al km. 79,474, fra le stazioni di Rocca Imperiale e Montegiordano.
Sibari-Cosenza	Sostituzione della travata metallica del ponte in ferro sul torrente Turbolo al km. 40,522 fra le stazioni di Mongrassano e Torano.
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Palermo-Trapani	Sostituzione della travata metallica di m. 40 di luce sul torrente Forgia al km. 56,572,42.
Fiumetorto-Messina	Sostituzione della travata metallica al sottovia di m. 10 di luce al km. 228,306,53.

Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici in corso di esecuzione al 30 giugno 1935.

(Vedere Relazione a pag. 67, Capo IV).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Genova-Ovada-Asti	Sostituzione della travata metallica al ponte a tre luci sul fiume Tanaro al chilometro 101,710,58.
Genova-Ovada-Asti	Sostituzione della travata metallica al ponte sul torrente Belbo al km. 76,962.
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Sistemazione dei ponti in ferro ai km. 32,161 sul fiume Corno ed al km. 34,362 sulla Roggia-Fredda.
Udine-Tarvisio.....	Sostituzione delle travate metalliche ai ponti al km. 57,462 sul Rio Patocco ed al km. 65,228 sul Rio Osvaldo.
Udine-Tarvisio.....	Sostituzione della travata metallica al km. 55,442 sul Rio Cecla di Sotto.
Udine-Tarvisio.....	Sostituzione della travata metallica continua a due luci di m. 73 ciascuna sul fiume Fella presso Chiusaforte al km. 56,893.
Udine-Tarvisio.....	Costruzione di una nuova travata metallica al ponte sul Rio Urana al km. 19,633.
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
B. Polcevera-Acqui.....	Sostituzione delle travate metalliche sul torrente Orba al km. 45,968 e sul torrente Caramagna ai km. 50,940 e 52,683.
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna-Padova.....	Rafforzamento dell'impalcatura, sostituzione della posa dell'armamento sulla travata a sei luci sul fiume Po al km. 52,287,70 presso Pontelagoscuro.
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Firenze-Chiusi	Rafforzamento travata sul torrente Tresa km. 166,303.
Firenze-Chiusi	Sostituzione delle travate metalliche del ponte a tre luci di m. 6,40 ciascuna sul torrente Mugnone al km. 311,413.
Pistoia-Pisa.....	Costruzione di una nuova travata per il sottovia al km. 14,200.
Pisa-La Spezia.....	Sostituzione della travata al ponte sul torrente Burlamacca in stazione di Viareggio.
Pisa-La Spezia.....	Costruzione della terza travata metallica al ponte sul torrente Dorgia al km. 169,038.
Firenze-Faenza.....	Sistemazione della travata metallica al ponte di luce m. 40,42 al km. 61,038.
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Aquila-Terni	Sistemazione della travata sul fiume Velino al km. 174,071.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma-Chiusi.....	Sostituzione della travata metallica continua a doppio binario con due travate indipendenti per il ponte retto sul torrente Galantina al km. 51,257.
Roma-Chiusi.....	Sostituzione delle travate metalliche del ponte obliquo sul fosso Gavignano al chilometro 53,333.
Roma-Chiusi.....	Sostituzione delle travate metalliche sul fosso Jorio al km. 54,366.
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Napoli-Potenza	Sistemazione dell'attraversamento del torrente Tanagro al km. 97,105 presso Concursi mediante la costruzione di una nuova travata metallica di luce m. 80.
COMPARTIMENTO DI REGGIO DI CALABRIA	
Battipaglia-Reggio di Calabria	Sostituzione della travata continua del ponte sul fiume Petrace al km. 350,113 presso la stazione di Gioia Tauro.
Metaponto-Reggio di Calabria.....	Sostituzione delle travate metalliche del ponte ad una luce di m. 60 sul torrente Lipuda al km. 205,255 e sul torrente Stilo al km. 341,987.
Metaponto-Reggio di Calabria.....	Sostituzione della travata metallica del ponte sul fiume Ancinale al km. 314,091.
Metaponto-Reggio di Calabria.....	Sostituzione della travata metallica del ponte sul torrente Scilotraco di Scipani al km. 278,300.
Metaponto-Reggio di Calabria.....	Sostituzione della travata metallica del ponte sul torrente Cocchiato al km. 38,164.
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Palermo-Bicocca	Sostituzione della travata da m. 51,80 per il ponte sul Fiumetorto al km. 42,771.
Palermo-Bicocca	Costruzione di una travata metallica per il ponte da m. 19 di luce sul torrente Salito al km. 119,514.
Bicocca-Siracusa	Rafforzamento della travata metallica del ponte sul fiume Gurnalunga al km. 242,175.

**Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate,
ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1935.**

(Vedere Relazione a pag. 68, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Oulx Ci. S.	Appliamento stazione, prolungamento P. C. e restauro F. V. (ultimato).
Vercelli	Impianto tronchino di sicurezza (ultimato).
Mondovì Breo	Trasformazione della stazione in fermata (ultimato).
Alessandria	Demolizione tettoia fabbricato viaggiatori e sua sostituzione con pensiline (ultimato).
Acqui	Sistemazione, in dipendenza della T. E., delle rimesse locomotive e relative fosse a fuoco (ultimato).
Cavallermaggiore	Sistemazione del fabbricato viaggiatori (ultimato).
Savigliano	Sostituzione della tettoia con pensiline (ultimato).
Torino Smist.	Prolungamento di 6 campate del Magazzino per la gestione speciale viveri « La Provvida » (ultimato).
Torino P. N.	Ampliamento e sistemazione del Dopolavoro Ferroviario (in corso).
Id.	Sistemazione saletta Reale (in corso).
Borgo S. Dalmazzo	Costruzione pensilina in ferro per il marciapiedi principale del fabbricato viaggiatori (ultimato).
Aosta	Costruzione dormitorio personale militare del genio ferrovieri e fabbricato servizi accessori (ultimato).
Pinerolo	Costruzione di un fabbricato per sistemazione caffè ristorante (in corso).
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Usmate Carnate	Impianto dello scalo bestiame (ultimato).
Seregno	Sistemazione del fascio di binari ricevimento e riordino (ultimato).
Camnago Lentate	Prolungamento del binario delle precedenza dei treni dispari (ultimato).
Milano Smist.	Completamento del fascio di binari ad ovest della S. R. (ultimato).
Sesto S. Giovanni	Ampliamento del F. V. e costruzione di nuovi fabbricati sussidiari (in corso).
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Venezia S. Lucia	Costruzione di 4 binari del nuovo fascio arrivi (ultimato).
Id.	Sistemazione dei servizi viaggiatori e merci a grande velocità: <ul style="list-style-type: none"> a) Costruzione della nuova ala arrivi del fabbricato viaggiatori con 3 marciapiedi e relative pensiline. Impianti di riscaldamento, igienici, sanitari e di illuminazione (1° gruppo lavori - 1ª e 2ª fase) (ultimato); b) Costruzione e sistemazione di fabbricati per la Squadra Rialzo ed il cantiere lavori (2° gruppo lavori 1ª e 2ª fase) (ultimato).
Id.	Adattamento, ad uso uffici per le RR. Poste, del pianterreno del Palazzo Compartmentale (ultimato).
Brennero	Sistemazione degli impianti per consentire l'ingresso dei treni monofasici austriaci, comprendente: la costruzione di nuovi binari e la sistemazione di quelli esistenti, costruzione di un marciapiedi intermedio con pensilina e sottopassaggio, demolizione e ricostruzione di fabbricati accessori (in corso).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Brennero	Demolizione e ricostruzione fabbricati accessori (in corso).
Bolzano	Impianto di una stazione di raccordo in servizio della zona industriale (in corso).
Brescia	Costruzione fabbricato ad uso Distributorio viveri della Provvida (ultimato).
Conegliano	Costruzione di 2 pensiline metalliche su due marciapiedi della stazione (ultimato).
Vicenza	a) Costruzione magazzini per la Gestione Speciale viveri « La Provvida » (ultimato). b) Completamento marciapiedi e delle relative pensiline sovrastanti e trasformazione del raggruppamento dei binari (VI gruppo lavori) (in corso). c) Rivestimento con manto impermeabilizzante della superficie superiore delle pensiline in cemento armato (in corso).
Trento	Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori (in corso).
Id.	Costruzione pensiline in cemento armato (in corso).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Tarvisio Vecchia	Modificazione degli impianti esistenti nella stazione (Opere murarie) (ultimato).
Udine e Tarvisio	Costruzione di tre cabine di raccordo per cav telegrafici e telefonici (ultimato).
Tarvisio C.le	Costruzione di una pensilina metallica sui due marciapiedi fra la II e III linea (in corso).
Id.	Ampliamento e sistemazione degli impianti esistenti nella stazione (in corso).
Gorizia C.le	Sistemazione ed ampliamento degli impianti della stazione. (Opere murarie) (ultimato).
Monfalcone	Id.
Fiume	Sistemazione degli impianti esistenti nella stazione. (Opere murarie) (ultimato).
Postumia Grotte	Rettifica e rinnovamento delle traversate estreme lato Trieste, sbancamento della trincea ed allargamento dei rilevati di approccio (ultimato).
Id.	Sistemazione degli impianti della Trazione, prolungamento di tre binari tronchi e loro allacciamento al binario di corsa lato Trieste (ultimato).
Lesece Auremiano	Ampliamento degli impianti esistenti nella stazione (ultimato).
Cervignano	Ampliamento degli impianti esistenti nella stazione. (Opere murarie) (ultimato).
Redipuglia	Modificazione degli impianti esistenti nella stazione (in corso).
Id.	Costruzione fabbricato viaggiatori (in corso).
Udine	Sistemazione ed ampliamento degli impianti esistenti (in corso).
Id.	Costruzione di due pensiline metalliche lungo due marciapiedi (ultimato).
Piedicolle	Costruzione di un fabbricato per il Dopolavoro ferroviario (in corso).
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Genova Brignole	Impianto 4° binario di raccordo Municipale a Terralba (ultimato).
Genova Porto	Sistemazione binari in dipendenza dell'allargamento di via Milano (in corso).
Genova Quinto	Sistemazione fabbricato viaggiatori (ultimato).
Genova Nervi	Id.
Riva Trigoso	Sistemazione e completamento della stazione (ultimato).
Sestri Levante	Sistemazione fabbricato viaggiatori (ultimato).
Cavi	Sistemazione fabbricato viaggiatori (ultimato).
Monterosso	Id.
Manarola	Id.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna	Allacciamento del Mercato Ortofrutticolo con la linea di cintura (ultimato).
Id.	Prolungamento lato Rimini della pensilina a muro nel lato interno del fabbricato viaggiatori (in corso).
Piacenza	Sistemazione della stazione in dipendenza del prolungamento e raddoppio del ponte sul Po (ultimato).
Id.	Sistemazione dei locali per la mensa del Dopolavoro Ferroviario (ultimato).
Id.	Ampliamento e sistemazione impianti a servizio dei raccordi (in corso).
Parma	Sistemazione dei binari (ultimato).
Id.	Impianto di una nuova pensilina sul fronte interno del fabbricato viaggiatori (in corso).
Ravenna	Sistemazione impianti a servizio della Darsena (ultimato).
Montagnana	Sistemazione degli impianti di stazione (ultimato).
Fiorenzuola d'Arda	Comunicazione di accesso al binario delle precedenza treni pari (in corso).
Fiorenzuola	Costruzione di una pensilina sul marciapiedi intermedio (ultimato).
Samoggia-Alseno	Impianti tronchini di sicurezza (in corso).
Villa Cadè Robiera	Id.
Castelfranco-Lavino	Id.
S. Ilario d'Enza	Id.
Imola	Impianto asta manovra lato Bologna (in corso).
S. Elena d'Este	Impianto tronchini di sicurezza (in corso).
Vicofertile	Id.
Ravenna	Ampliamento e sistemazione generale della stazione (in corso).
Castelbolognese	Costruzione di una nuova pensilina sul fronte interno del fabbricato viaggiatori (ultimato).
Porretta Terme	Adattamento fabbricato servizi accessori a sede del Dopolavoro (ultimato).
Ostiglia	Costruzione di una pensilina sul fronte interno del fabbricato viaggiatori (ultimato).
Cesenatico	Costruzione pensilina sul marciapiedi principale (ultimato).
Viserba	Costruzione di una pensilina sul marciapiedi principale (ultimato).
Modena	Ampliamento sede del Dopolavoro Ferroviario (in corso).
Reggio Emilia	Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori (in corso).
Savignano sul Rubicone	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori (in corso).
Forlimpopoli-Bertinoro	Costruzione di una pensilina sul fronte interno del fabbricato viaggiatori (in corso).
Russi	Ampliamento del fabbricato viaggiatori (in corso).
Emp	Sistemazione dell'ex magazzino merci grande velocità ad uffici accessori (ultimato).
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Campiobbi	Sistemazione della stazione in dipendenza della elettrificazione della linea (ultimato).
S. Piero a Sieve	Impianto nuovo binario e sistemazione del piazzale per l'accesso al medesimo (ultimato).
S. Martino in Gattara	Impianto di un nuovo binario per carico pietrisco (ultimato).
Chiusi-Bagni di Chianciano	Sistemazione degli impianti in dipendenza dell'elettrificazione della linea (ultimato).
Chiusi	Costruzione pensilina sui due marciapiedi intermedi (ultimato).
Signa	Sistemazione piazzale della nuova stazione, fabbricato viaggiatori, magazzino merci ed accessori (ultimato).
Id.	Costruzione pensilina sul marciapiedi intermedio (ultimato).
Asciano	Prolungamento di un binario tronco presso la piattaforma da m. 15 (ultimato).
Siena	Opere di consolidamento e di sistemazione dell'alveo del torrente Riluogo in dipendenza lavori nuova stazione (ultimato).
Id.	Impianto della nuova stazione (VI e VII gruppo lavori) (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Siena	Impianto della nuova stazione comprendente il nuovo fabbricato viaggiatori, fabbricati accessori, nuova strada di accesso, armamento, sistemazione di tutti i piazzali e gli impianti per servizio acqua (in corso).
Id.	Costruzione pensiline addossate al fabbricato viaggiatori della nuova stazione (ultimato).
Id.	Costruzione copertura rimessa locomotive, serramenti, finestre e porte per il fabbricato della Rimessa Locomotive ed in quelli connessi nella nuova Stazione (in corso).
Id.	Costruzione pensiline isolate nuova stazione (in corso).
Firenze P. Prato	Impianto di una piattaforma da m. 5,50 e relativi binari per il collegamento del magazzino approvvigionamenti collo scalo merci (ultimato).
Firenze-Rifredi	Sistemazione in dipendenza del quadruplicamento dei binari di corsa fra Firenze-Rifredi e Firenze - S. Maria Novella (2ª fase) (in corso).
Firenze C. Marte	Sistemazione stazione ed impianto apparati centrali (in corso).
Id.	Prolungamento magazzino viveri Compartimentale (ultimato).
Firenze S. Maria Novella	<ul style="list-style-type: none"> a) Fabbricato viaggiatori alla Via Valfonda (ultimato). b) Fabbricato viaggiatori, corpo frontale e raccordo col fabbricato delle Regie Poste (in corso). c) Palazzina Reale (in corso). d) Galleria di testa (in corso). e) Rivestimenti delle pensiline (in corso).
Prato	Lavori di completamento della nuova stazione e impianto gas (ultimato).
Giuncarico	Impianto di un nuovo binario e prolungamento di un altro esistente per facilitare il carico e l'approvvigionamento del pietrisco dalla cava di Poggio Giro (in corso).
Montecatini	Esecuzione di un 1º gruppo di lavori per l'impianto della nuova stazione (in corso).
Viareggio	Esecuzione di un 1º gruppo di lavori per l'impianto della nuova stazione (in corso).
La Spezia Centrale	Sistemazione della stazione in conseguenza dell'innesto del doppio binario lato Riomaggiore (in corso).
Pontremoli	Completamento della sistemazione ed ampliamento della stazione (in corso).
Id.	Adattamento a Caffè Ristoratore del fabbricato servizi accessori e sistemazione dell'ex fabbricato Buffet ad uffici per la Milizia, Controllori viaggianti ecc. (ultimato).
Castello	Impianto nuova stazione merci di manovra (1ª fase) (in corso).
Carrara	Miglioramenti al fabbricato viaggiatori (ultimato).
Antignano	Sistemazione fabbricato cessi isolato (ultimato).
Fornovo	Costruzione fabbricato per comando Milizia e magazzino merci grande velocità (ultimato).
Terontola	Costruzione pensilina sul marciapiedi intermedio (ultimato).
Cortona	Id.
Montevarchi	Id.
S. Giovanni Valdarno	Id.
Empoli	Prolungamento e sistemazione pensilina (ultimato).
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Ancona Marittima	Sistemazione del servizio viaggiatori (ultimato).
Ancona	Sistemazione locali del fabbricato viaggiatori in dipendenza dell'impianto delle macchine telescriventi (ultimato).
Id.	Costruzione di un fabbricato per il Dirigente Centrale (in corso).
S. Valentino Caramanico	Impianto di un binario per carico e scarico di pietrisco (ultimato).
Riccione	Costruzione di una pensilina ad ombrello (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Cattolica	Sistemazione ed ampliamento del fabbricato viaggiatori (ultimato).
Nera Montoro	Sistemazione sala d'aspetto di 3 ^a classe nel fabbricato viaggiatori (ultimato).
Perugia	Lavori per restaurare l'esterno del fabbricato viaggiatori (ultimato).
Aquila	Sistemazione del Dopolavoro Ferroviario (ultimato).
Pesaro	Sistemazione ed ampliamento fabbricato viaggiatori (in corso).
Terni	Costruzione di una cabina per raccordo della linea telegrafica e telefonica (in corso).
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma Tiburtina	Sistemazione comunicazioni per transito sagoma trazione elettrica al cavalcavia chilometri 4 + 158 (ultimato).
Roma Tuscolana	Allargamento intervie ed impianto tronchini per la trazione elettrica (ultimato).
Roma Termini	Sistemazione armamento per l'ampliamento della stazione in dipendenza della elettrificazione (in corso).
Id.	Sistemazione locali deposito bagagli a mano nel fabbricato viaggiatori (ultimato).
Id.	Ampliamento generale della stazione (in corso).
Id.	Pensiline e gallerie di testa ai marciapiedi 1-2-3-11 e 12 (in corso).
Roma S. Lorenzo	Sistemazione generale dei fabbricati e dei binari in relazione alla trazione elettrica (in corso).
Roma Tuscolana	Capannone per deposito meccanismi (in corso).
Sette Bagni	Ampliamento e sistemazione in dipendenza della elettrificazione della linea Roma-Firenze.
Fara Sabina	Id.
Poggio Mirteto	Id.
Stimigliano	Id.
Bassano in Teverina	Id.
Attigliano	Id.
Castiglione in Teverina	Id.
Baschi	Id.
Orvieto	Id.
Ficulle	Id.
Sulmona	Ampliamento della stazione in dipendenza della elettrificazione della linea Avezzano-Sulmona-Pescara (in corso).
Tivoli	Sistemazione generale in dipendenza della trasformazione del sistema di trazione da corrente trifase a continua (in corso.)
Mandela	Provvedimenti per cambio mezzi di trazione da corrente trifase a continua (in corso).
Orte	Sistemazione generale in dipendenza della elettrificazione (in corso).
Allerona	Id.
Littoria	Costruzione di un magazzino merci ed annesso piano caricatore (ultimato).
Id.	Ampliamento del fabbricato viaggiatori e costruzione pensiline (in corso).
Attigliano	Pensiline metalliche addossate al fabbricato viaggiatori e sul marciapiede centrale (ultimato)
Sulmona	Costruzione pensiline metalliche sul 1° e 2° marciapiedi intermedio (ultimato).
Carsoli	Ampliamento del fabbricato viaggiatori (in corso).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Orte	Prolungamento della esistente pensilina nel fabbricato viaggiatori ed impianto di due nuove pensiline sui marciapiedi intermedi (in corso).
Bassano	Costruzione pensiline sul marciapiede centrale (in corso).
Monterotondo	Id.
Roccaraso	Prolungamento della pensilina in corrispondenza dei nuovi locali per ricovero sciatori (in corso).
Id.	Costruzione di un fabbricattino per ricovero personale dei lavori e per ricovero sci (in corso).
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Torre del Greco	Prolungamento binario tronco lato Napoli (in corso).
Napoli Sperone	Impianto nuovo fascio binari in dipendenza della elettrificazione di linee (in corso).
Salerno	Nuovo deposito locomotive e locomotori (1° gruppo lavori) (in corso).
Id.	Ampliamento fabbricato viaggiatori lato Battipaglia (ultimato).
Contursi	Prolungamento binario d'incrocio (in corso).
Avellino	Completamento della sistemazione ed ampliamento della stazione (in corso).
Caserta	Nuova ritirata all'esterno, lato Foggia, del fabbricato viaggiatori (ultimato).
COMPARTIMENTO DI BARI	
Lucera	Allacciamento della stazione con la città per il servizio viaggiatori con automotrici leggere (ultimato).
Foggia	Sistemazione impianti per il servizio viaggiatori (in corso).
Id.	Impianto di un parco per deposito carri (in corso).
Molfetta	Impianto pensilina metallica (ultimato).
Bari	Sistemazione magazzino materiale dell'Ufficio Speciale (ultimato).
COMPARTIMENTO DI REGGIO DI CALABRIA	
Verbicaro	Prolungamento binario incrocio (ultimato).
Diamante	Id.
Acquafredda	Id.
Policastro Golfo	Prolungamento binario d'incrocio ed impianto 3ª linea (in corso).
Ascea	Id.
Agropoli	Ampliamento generale della stazione (in corso).
Albanella	Prolungamento binario d'incrocio ed impianto 3ª linea (in corso).
S. Mauro La Bruca	Id.
Fuscaldo	Prolungamento binario d'incrocio (in corso).
Casalvelino	Prolungamento binario d'incrocio ed impianto 3ª linea (in corso).
Acquappesa	Prolungamento binario d'incrocio (in corso).
Belvedere Marittimo	Id.
S. Nicola Varco	Id.
Cetraro	Id.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Torre Orsaia.....	Prolungamento binario d'incrocio ed impianto 3ª linea (in corso).
Grisolia Cipollina.....	Prolungamento binario d'incrocio (in corso).
Capo Bonifati	Prolungamento binario d'incrocio ed impianto 3ª linea (in corso).
S. Lucido Marittimo	Prolungamento binario d'incrocio (in corso).
Centola	Id.
Curinga	Sistemazione generale della stazione (in corso).
Longobardi	Prolungamento binario d'incrocio (in corso).
Parghelia	Id.
Capaccio	Id.
Villa S. Giovanni	Ampliamento e sistemazione generale (in corso).
Reggio C.-Pellaro	Impianto 2° binario d'incrocio e prolungamento di quello esistente (in corso).
Gabella Grande.....	Impianto di un secondo binario d'incrocio (in corso).
Brancaleone	Nuovo fabbricato viaggiatori e sistemazione servizio merci (in corso).
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Carini.....	Impianto comunicazione tra 1° e 2° binario (ultimato).
S. Lorenzo	Id.
Milazzo	Impianto di due binari di carico e scarico diretto (ultimato).
Gerbini	Prolungamento binario mercio (ultimato).
Motta S. Anastasia.....	Ampliamento e sistemazione generale in dipendenza dell'innesto della nuova linea per Schettino (ultimato).
Noto	Ampliamento in dipendenza dell'innesto della nuova linea per Pachino (ultimato).
Barcellona.....	Ampliamento e sistemazione generale della stazione (in corso).
Alcamo	Ampliamento scalo merci (in corso).
Roccapalumba.....	Costruzione di un fabbricato ad uso Dopolavoro ferroviario (ultimato).
Palermo C.le	Nuovo locale ad uso Magazzino Viveri ricavato nel magazzino merci grande velocità (ultimato).
Acicastello	Costruzione di un magazzinetto merci a sussidio della fermata (ultimato).
Messina C.le.....	Ampliamento Magazzino Navigazione (in corso).
S. Flavia Solunto	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori (in corso).
DELEGAZIONE DI CAGLIARI	
Cagliari	Costruzione binario per ricevimento treni (in corso).
Id.	Costruzione Teatro Dopolavoro Ferroviario (ultimato).
Id.	Ampliamento e sistemazione del fabbricato latrine e bagni (ultimato).
Id.	Adattamento ad uffici dell'attuale Dopolavoro e costruzione di un capannone per oli ed infiammabili e di altri fabbricati vari nel Magazzino Approvvigionamenti (ultimato).
Macomer	Sistemazione dello scalo merci a piccola velocità e nuovo impianto scalo bestiame (in corso).
Id.	Ampliamento Dopolavoro Ferroviaria (ultimato).

Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc.

(Vedere Relazione a pag. 68, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Novara	Costruzione di una rimessa per automotrici leggere.
Torino.....	Lavori per facilitare la verifica e la riparazione dei locomotori elettrici nell'officina materiale rotabile.
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano Smistamento.....	Ultimata la sistemazione di alcuni fabbricati nel deposito locomotive.
Milano Smistamento	Ultimata la reintegrazione delle strutture in cemento armato della grande rimessa locomotive.
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Venezia Marittima.....	Ultimata la sistemazione dei servizi accessori nel deposito locomotive.
Venezia Mestre.....	Ultimato l'impianto di una nuova squadra rialzo (I gruppo).
Venezia Mestre	Costruzione di un capannone di ricovero dei tubi bollitori nell'officina del deposito locomotive.
Verona P. V.....	Lavori per sistemare e completare gli impianti delle officine locomotive.
Trento.....	Ultimata la costruzione di una rimessa locomotori della lunghezza di ml. 30 con due binari passanti e la costruzione di una fossa di visita e sollevamento sale montate per locomotori.
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Camporosso.....	Ultimata la costruzione di un nuovo deposito locomotive e locomotori.
Udine	Ultimato l'impianto di un nuovo deposito locomotive e locomotori.
Trieste Centrale	Sistemazione degli impianti esistenti nel deposito locomotive.
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Ventimiglia	Ultimato l'impianto di una squadra rialzo presso il nuovo deposito locomotive italiano al Nervia.
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Faenza	Ultimata la trasformazione della rimessa trazione vapore in rimessa automotrici.
Ravenna.....	Ultimata la trasformazione della rimessa trazione vapore in rimessa automotrici.
Rimini	Ultimata la costruzione di un capannone in cemento armato, per ricovero materie infiammabili, nell'officine locomotive.
Bologna	Costruzione di un fabbricato mesticheria nell'officina materiale mobile.
Bologna	Costruzione di una rimessa officina per il ricovero e la revisione degli elettrotreni.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Pontassieve.....	Ultimata la sistemazione dei locali per gli Uffici dell'officina.
Siena	Impianto del nuovo deposito locomotive nella nuova stazione.
Firenze P. Prato.....	Costruzione di un capannone per ricovero autocarrelli nelle officine del materiale rotabile.
Firenze P. Prato	Costruzione di un capannone per la sverniciatura delle carrozze nelle officine del materiale rotabile.
Firenze S. Maria N.....	Costruzione di una officina per la riparazione delle automotrici leggere nel deposito locomotive.
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma Termini.....	Costruzione nuova squadra rialzo.
Roma S. Lorenzo.....	Restauro generale delle rimesse locomotive; restauri generali, abbassamento fosse a fuoco, pavimentazione ecc. dei capannoni rialzo e officine; costruzione fabbricato olii; restauri e riordino dei fabbricati servizi accessori ed Uffici.
Roma P. Maggiore.....	Ultimata la sistemazione dei capannoni dell'ex cantiere di costruzione del monumento a Vittorio Emanuele II a rimessa vetture ed a uffici, spogliatoio e lavabi.
Cassino	Riparazione dei fabbricati del deposito locomotive.
Sulmona	Ultimata la sistemazione degli impianti di trazione in conseguenza della elettrificazione della linea Avezzano-Sulmona-Pescara, comprendente la costruzione dei fabbricati per la rimessa locomotive, locomotori ed officine annessi uffici, servizi accessori, sabbiera, gazogeno, refettorio, deposito combustibili, deposito infiammabili e latrine isolate.
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Napoli Sperone	Ultimato l'ampliamento del riparto trazione elettrica nel deposito locomotori.
Napoli Sperone	Ultimato il completamento e la sistemazione degli impianti del deposito locomotori per servizio delle automotrici leggere.
Salerno	Ultimato l'impianto per il servizio automotrici leggere.
Pietrarsa.....	Ultimato il prolungamento di n. 20 fosse sala montaggio nel capannone aggiustatori delle officine locomotive.
Pietrarsa.....	Ultimata la costruzione di un nuovo capannone della squadra rialzo per deposito pezzi di ricambio e materiale da lavoro.
COMPARTIMENTO DI BARI.	
Bari.....	Ultimato l'ampliamento squadra rialzo.
Bari.....	Sistemazione degli impianti del deposito locomotive.
Bari.....	Ultimata la sistemazione del magazzino materiali di scorta dell'Ufficio speciale.
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA	
Paola	Ultimata la ricostruzione con struttura in ferro e cemento armato della rimessa in legno del deposito locomotive.
Reggio Calabria	Nuovo deposito locomotive a trazione elettrica e trazione vapore e fabbricati annessi.
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Messina	Costruzione di una tettoia con annesso locale sotterraneo per la conservazione degli olii infiammabili nel Magazzino approvvigionamenti.
Palermo Centrale	Ultimata la costruzione del fabbricato ad uso gazogeno.

Elenco dei nuovi impianti per servizio acqua, estinzione incendi, platee di lavaggio, riscaldamento, ecc., ultimati od in corso di esecuzione al 30 giugno 1935.

(Vedere Relazione a pag. 69, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
a) SERVIZIO D'ACQUA	
Mortara	Ultimata la sistemazione delle condotte adducenti l'acqua agli alloggi nel fabbricato viaggiatori e alle fontanelle.
Aosta	Ultimata la sistemazione del servizio acqua.
Venezia S. L.	Ultimato l'impianto delle condotture per acqua in dipendenza della sistemazione generale della stazione (2° gruppo 2ª fase). In corso la sistemazione generale del servizio acqua.
Egna	Ultimato l'impianto di una colonnina idraulica per la trazione elettrica.
Merano	Ultimato l'impianto di tre colonnine idrauliche per la trazione elettrica.
Udine	Ultimato l'impianto dell'acqua nel nuovo deposito locomotive e locomotori di Udine, in dipendenza dei lavori di elettrificazione della linea.
Udine	Ultimata la costruzione di 2 serbatoi monolitici in cemento armato della capacità di mc. 100 ciascuno nel nuovo deposito locomotive e locomotori di Udine.
Ventimiglia	Ultimato il collegamento dell'impianto di pompatura del nuovo deposito locomotive italiano con gli altri impianti idrici della stazione.
Genova Brignole	Ultimata la deviazione della tubazione di alimentazione del serbatoio dello Zerbino.
Bologna	In corso l'impianto di un depuratore d'acqua nel deposito locomotori elettrici.
S. Giovanni Valdarno	Ultimata la sistemazione completa del servizio acqua.
Pontassieve	Ultimata la sistemazione delle colonne idrauliche.
Chiusi B. C.	Ultimata la sostituzione della condotta da mm. 60 per l'alimentazione delle colonne idrauliche, con condotta da mm. 250.
Grosseto	Ultimata la modifica agli impianti del servizio acqua.
Fornovo	Ultimata la sistemazione degli impianti del servizio acqua, l'impianto di 2 colonne idrauliche e di due colonnine nel deposito locomotive.
Siena-Nuova stazione	In corso l'impianto del servizio acqua per usi potabili e rifornimento locomotive.
Firenze S. M. N.	In corso l'impianto delle condotte per i vari servizi d'acqua della nuova stazione.
Pesaro	In corso l'impianto del servizio acqua nel nuovo fabbricato viaggiatori.
Porto S. Giorgio	Ultimato l'impianto del servizio acqua nella Colonia Marina.
Mandela	In corso la sistemazione degli impianti del servizio d'acqua in dipendenza dei lavori di ampliamento.
Fondi	Ultimata la sistemazione delle condotte.
Littoria	Ultimata la costruzione degli impianti del servizio acqua.
Roma Porta Maggiore	Ultimati gli impianti d'acqua per il nuovo capannone rimessa vetture salone.
Alviano	Ultimata la sistemazione del servizio acqua nei fabbricati della stazione.
Avezzano-Sulmona	Ultimata la costruzione di un acquedotto fra Anversa e Sulmona per l'alimentazione della stazione di Sulmona e degli impianti esistenti sulla linea fra dette località.
Sulmona	Ultimata la sistemazione del servizio d'acqua e la costruzione di due serbatoi in cemento armato da mc. 100 cad.
Frosinone	Ultimata la costruzione di un serbatoio in cemento armato da mc. 50.
S. Severino Rota	Ultimata la sistemazione del pozzo del rifornitore.
Siracusa C.le	In corso l'impianto di un depuratore d'acqua per il rifornimento delle locomotive.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Terranova	Ultimata la costruzione di acquedotto da Enas per il rifornimento idrico della stazione di Terranova.
Cagliari	In corso di ultimazione la costruzione di un acquedotto dalla sorgente di S. Giovanni di Domusnovas.
Cairo Montenotte, Borgofranco, Ponte S. Martino, Tel. S. Felice sul Panaro, Laterina, Sieci, Riparbella	Ultimati od in corso di esecuzione gli impianti per il servizio acqua potabile.
Casale Monferrato, Palo, Sasso, Paratico, Motta S. Giovanni Lazzaro, Praia d'Aieta, Terontola, Salaparuta, Rivo (C. PP. TT.), Ivrea, Novara, Antrodoco Sieci, Crema, Terni, Littoria, Campomarino, Poggio R. Udine, S. Giovanni V., Casacalenda, Caorso, Fidenza, Alviano, Caianello, Compiobbi, Laveno, Firenze (sott. Princ. Umberto), Lodi, Visano, Montiglio, Messina, Cavallermaggiore, Piacenza, Verolanuova, Monteromano, Chiusi, Riomaggiore.....	Ultimati od in corso gli impianti meccanici di pompatura.
Ivrea, Tel. Bellaria, Cesenatico, Campoleone, Fondi, Littoria, Istituto Sperimentale, - Sez. ferroviaria...	Ultimati ed in corso di esecuzione i pozzi tubolari.
Ortanova	Ultimato l'impianto di una condotta d'acqua con derivazione dall'acquedotto Pugliese.
Lesece Auremiano	Iniziati i lavori per la sistemazione dell'acquedotto.
b) ESTINZIONE INCENDI (per memoria)	
Data la limitata disponibilità di fondi per lavori in C. P. nessun impianto è stato eseguito nell'esercizio 1934-35. Si è provveduto però alla ordinaria manutenzione degli impianti esistenti.	
c) PLATEE DI LAVAGGIO CARRI, RIFORNIMENTO ACQUA ALLE CARROZZE, IMPIANTI IGIENICI E SANITARI, ECC.	
Gallarate, Varese, Porto Ceresio...	Ultimati gli impianti idraulici per la pulizia delle carrozze dei treni elettrici.
Venezia S. Lucia.....	In corso gli impianti sanitari nel fabbricato servizio accessori, in dipendenza della sistemazione generale della stazione (III gruppo lavori).
Trento.....	Ultimato l'impianto di 10 idranti per la pulizia e il rifornimento delle carrozze.
Trieste C. M.....	Ultimata la sistemazione bagni e docce nel deposito locomotive.
Udine	Ultimati gli impianti igienici e sanitari nei fabbricati del nuovo deposito locomotive.
Roma Trastevere	In corso la costruzione di una fossa letame e fosse lavaggio carri.
Catania C.le, Ravenna	Ultimato l'impianto di bocche di presa acqua per pulizia e rifornimento delle carrozze.
d) RISCALDAMENTO	
Milano Smist.	Ultimata la sistemazione e il completamento dell'impianto di riscaldamento nei capannoni della S. R.
Venezia S. L.	Ultimati gli impianti di riscaldamento nel fabbricato servizi accessori.
Venezia S. L.	Ultimato l'impianto di condotte per il riscaldamento preventivo treni, l'impianto di riscaldamento della nuova ala arrivi e del fabbricato della S. R.
Venezia S. L.....	In corso gli impianti per la centrale termica e le condotte per gli altri servizi.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Udine	Ultimati gli impianti di riscaldamento a termosifone nel nuovo Deposito locomotive e Locomotori.
Vaiano, Vernio, Montepiano, S. Benedetto, Grizzana, Monzuno, Vado, Pianoro, Bologna, S. R.	Ultimato l'impianto del riscaldamento a termosifone a piano terreno dei fabbricati viaggiatori.
Porretta Terme	In corso l'impianto di riscaldamento nel fabbricato S. A.
Firenze P. P.	Ultimata la sostituzione dell'impianto di riscaldamento a vapore con impianto a termosifone negli Uffici per la Trazione e gli Approvvigionamenti.
Firenze S. M. N.	In corso gli impianti di riscaldamento della nuova stazione.
Siena, Viareggio, Reggio Emilia, Trento	In corso gli impianti di riscaldamento delle nuove stazioni.
Sulmona	In corso l'impianto del riscaldamento centrale per tutti i locali della stazione e del riscaldamento preventivo dei treni e del reparto Olii.
Imperia, Carrara, Napoli, Roma, Catania	Ultimati gli impianti di riscaldamento nei nuovi Palazzi RR. PP.
Bellaria, Porto S. Giorgio, Livorno, Calambrone	Ultimati gli impianti di riscaldamento nelle Colonie Marine.
e) DIVERSI	
Messina	In corso l'impianto di condotte di distribuzione nafta nella 1 ^a e 2 ^a invasatura per navi traghetto nel porto.
Mazzara	In corso l'aumento della potenzialità degli impianti per refrigeramento carri.
Aquila, Urbino, Fabriano, Macerata, Porto Civitanova	Ultimati gli impianti d'acqua per rifornimento radiatori Littorine.
Taranto	In corso la sistemazione del Deposito olii ed infiammabili nel M. A.
Messina	In corso l'impianto di immagazzinamento olii ed infiammabili.
Cagliari	In corso l'impianto di immagazzinamento olii ed infiammabili.
Udine, Sulmona, Rimini Off.	Ultimati gli impianti di distribuzione degli olii ed infiammabili.
Roma S. L., Reggio C.	In corso gli impianti di distribuzione degli olii ed infiammabili ai depositi combustibili dei depositi locomotive.
Genova	In corso l'impianto di grandi serbatoi per olio e nafta alla Calata Giaccone del Porto.
Bardonecchia, Lecco, Arona, Bolzano, Trieste, S. Pietro C., Sestri, Bologna (Cant. T. E.), Ancona, Roma, Prenestina, Sezze Romano, Napoli C. F., Reggio C., Palermo C., Savona	Ultimati gli impianti di distributori di benzina destinati ai carrelli automotori del Servizio Lavori.
Torino, Asti, Firenze	Ultimato l'impianto di un secondo distributore di carburante per le automotrici leggere.
Bologna, Faenza, Foligno, Salerno.	Ultimati gli impianti di distributori di carburante per le automotrici leggere.

ALLEGATO N. 25. — CONSISTENZA DEL PARCO ROTABILI DELLE FERROVIE DELLO STATO
AL 30 GIUGNO 1935.

- » » 26. — SITUAZIONE DEL PARCO VEICOLI DELLE FERROVIE DELLO STATO A SCARTAMENTO NORMALE AL 30 GIUGNO 1935.
- » » 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, 1934, 1935.
- » » 28. — DATI TECNICI GENERALI RELATIVI ALLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE A SCARTAMENTO NORMALE ED AI LORO APPARECCHI SPECIALI AL 30 GIUGNO 1934 ED AL 30 GIUGNO 1935.
- » » 29. — COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE.
- » » 30. — COSTRUZIONE DI VEICOLI.
- » » 31. — MATERIALE A SCARTAMENTO NORMALE ATTO AL SERVIZIO E FUORI SERVIZIO AL 30 GIUGNO 1934 E AL 30 GIUGNO 1935.
- » » 32. — LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE ED ELETTRICHE 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 LE LOCOMOTIVE A VAPORE A SCARTAMENTO NORMALE E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 35. — CONSUMO DI MATERIE DI UNGIMENTO E DI ILLUMINAZIONE PER LE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE A SCARTAMENTO RIDOTTO E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 36. — CONSUMO DI COMBUSTIBILI, MATERIE D'UNGIMENTO E D'ILLUMINAZIONE PER LOCOMOTIVE A VAPORE A SCARTAMENTO RIDOTTO E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 37. — CONSUMO DI COMBUSTIBILI, MATERIE D'UNGIMENTO E D'ILLUMINAZIONE PER LE AUTOMOTRICI CON MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA A SCARTAMENTO NORMALE E DIESEL ELETTRICO A SCARTAMENTO NORMALE E RIDOTTO. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 38. — CONSUMO DI COMBUSTIBILI, MATERIE D'UNGIMENTO E DI ILLUMINAZIONE PER LE AUTOMOTRICI CON MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA A SCARTAMENTO NORMALE E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1934-35.

Consistenza del parco rotabili delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1935.

(Vedere Relazione a pag. 98, Capo V).

LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI

SPECIFICAZIONE	Quantità in servizio al 30 giugno 1934	ENTRATI IN SERVIZIO		Quantità in servizio al 30 giugno 1935	IN COSTRUZIONE			
		durante l'esercizio 1934-35	Usciti di servizio		Rimanenza al 30 giugno 1934	nell'esercizio 1934-35		Rimanenza al 30 giugno 1935
						Ordinati	Consegnati	
MATERIALE F. S.								
<i>A scartamento normale.</i>								
Locomotive a vapore.....	4.452	—	72	4.380	—	—	—	—
Automotrici a vapore (1).....	3	—	—	3	—	—	—	—
Automotrici a vapore (2).....	—	—	—	—	—	3	—	3
Locomotive elettriche.....	899	109	—	1.008	158	52	109	101
Automotrici elettriche (1).....	54	1	—	55	2	—	1	1
Automotrici elettriche (2).....	—	—	—	—	—	22	—	22
Automotrici con motore Diesel elettriche.....	2	—	—	2	—	—	—	—
Automotrici con motore a combust. interna (1).....	3	—	—	3	—	—	—	—
Automotrici con motore a combust. interna (2).....	77	71	1	147	80	131	71	140
Autofurgoni con motore a combust. interna.....	—	6	—	6	6	—	6	—
Elettrotreni.....	—	—	—	—	—	6	—	6
Grù automobile con motore a combust. interna.....	1	—	—	1	—	9	—	9
<i>A scartamento ridotto.</i>								
Locomotive a vapore } per la Sicilia.....	113	—	4	109	—	—	—	—
Automotrici a vapore } " Trieste-Parenzo.....	6	—	—	6	—	—	—	—
Automotrici con motore Diesel elettriche.....	3	—	—	3	—	—	—	—
MATERIALE EX AUSTRIACO.								
<i>A scartamento normale.</i>								
Locomotive a vapore.....	475	—	7	468	—	—	—	—
Automotrici elettriche (1).....	2	—	—	2	—	—	—	—
<i>A scartamento ridotto.</i>								
Locomotive a vapore.....	26	—	—	26	—	—	—	—
Automotrici elettriche (a corrente continua) (1).....	14	—	—	14	—	—	—	—

(1) Atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale dei treni normali. (2) Non atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale dei treni normali.

VEICOLI

SPECIFICAZIONE DEL MATERIALE	Quantità al 30 giugno 1934	ENTRATI IN SERVIZIO				USCITI DI SERVIZIO			Quantità in servizio al 30 giugno 1935	
		pro- venienti dalla guerra	per nuove co- struzioni	riscatto o acquisto da altre Ammini- strazioni	per variazioni giri inven- tariati, ecc.	per alienazioni		per va- riazioni giri in- ventari- ati ecc.		
						materiale F. S.	provenienti dalla guerra			
<i>A scartamento normale.</i>										
Carrozze.....	a 2 sale..... a 3 »..... a 4 »..... a 2 »..... a 3 »..... a 4 ».....	548	—	10	—	—	163	26	22	(3) 347
		477	—	—	—	2	3	—	119	357
		6.440	—	3	—	181	5	2	238	6.379
		7	—	—	—	—	1	—	—	6
		5	—	—	—	—	—	—	—	5
TOTALE...	7.483	—	13	—	183	172	28	379	7.100	
Postali.....	a 2 sale.....	345	—	—	—	4	2	—	339	
	a 3 ».....	59	—	—	—	3	1	—	55	
	a 4 ».....	119	—	9	—	—	1	—	127	
TOTALE...	523	—	9	—	—	7	4	—	521	
Bagagliai.....	a 2 sale.....	3.613	—	—	64	12	2	64	3.599	
	a 3 ».....	3	—	—	—	2	—	—	1	
	a 4 ».....	446	—	—	—	1	—	—	443	
	a 2 ».....	14	—	—	—	—	2	—	14	
	a 3 ».....	1	—	—	—	—	—	—	—	
TOTALE...	4.077	—	—	—	64	15	4	64	4.058	
Carri.....	a 2 sale.....	126.321	—	(2) 3	3.385	3.283	1.808	3.313	121.305	
	a 3 ».....	30	—	—	—	1	—	1	28	
	a 4 ».....	1.949	—	—	58	—	6	2	1.989	
	a 2 ».....	4.343	—	44	227	237	10	139	4.228	
	a 3 ».....	194	—	31	1	1	—	—	194	
TOTALE...	132.883	—	75	3	3.671	3.534	1.824	3.455	127.819	
TOTALE GENERALE...	144.966	—	97	3	(4) 3.918	3.728	1.860	(4) 3.898	139.498	
<i>A scartamento ridotto.</i>										
Carrozze.....	198	—	—	—	—	—	—	—	198	
Bagagliai.....	36	—	—	—	—	—	—	—	36	
Carri.....	908	—	—	—	—	80	—	—	828	
TOTALE...	1.142	—	—	—	—	80	—	—	1.062	

(1) Compreso i rimorchi per automotrici elettriche. — (2) Acquistati dal Ministero della Guerra. — (3) Compresi 2 rimorchi per automotrici leggere. — (4) La differenza fra queste due cifre è data dai seguenti giri inventariati: n. 1 carro già scaricato in precedenti esercizi e ripreso in carico; n. 19 tender di locom. demolite trasformati in carri serbatoio.

Situazione del parco veicoli Ferrovie dello Stato

(Vedere Relazione a pag.

TIPO DEI VEICOLI	QUANTITÀ DEI VEICOLI AL 30 GIUGNO 1935			VEICOLI ADIBITI		VEICOLI			Quantità complessiva delle sale	
	con freno a mano	senza freno a mano	IN TOTALE	al servizio interno	al traffico	a 2 sale	a 3 sale	a 4 sale		
Carrozze	speciali.....	(1) 76	3	79	—	79	3	1	75	309
	di 1ª classe.....	186	3	189	—	189	1	3	185	751
	» 2ª »	1.504	51	1.555	—	1.555	11	110	1.434	6.088
	» 3ª »	3.743	24	3.767	—	3.767	213	30	3.524	14.612
	miste.....	1.425	7	1.432	—	1.432	58	213	1.161	5.399
	cellulari	1	60	61	—	61	61	—	—	122
TOTALE carrozze...	6.935	148	7.083	—	7.083	347	357	6.379	27.281	
Postali	509	12	521	—	521	339	55	127	1.351	
Bagagliai.....	4.058	—	4.058	15	4.043	3.613	1	444	9.005	
Carri	erie E	12.439	10.597	23.036	7	23.029	(7)23.036	—	—	46.072
	s » F	15.156	8.252	23.408	22	23.386	23.269	—	143	47.122
	» G	3.535	1.877	5.412	13	5.399	5.412	—	—	10.824
	» H	2.986	1.316	4.302	7	4.295	4.302	—	—	8.604
	scoperti	30.125	39.064	69.189	2.351	66.838	67.287	24	(8) 1.878	142.178
	serbatoio	1.292	324	1.616	1.231	385	1.488	126	2	3.362
TOTALE carri...	65.533	61.430	126.963	3.631	123.332	124.794	150	2.023	258.162	
Veicoli speciali	Carrozze	17	—	17	17	—	6	5	6	51
	Carri coperti	478	4	482	482	—	450	—	32	1.028
	» scoperti.....	9	229	238	238	—	206	24	8	516
	» serbatoio.....	1	3	4	4	—	2	2	—	10
	» gru.....	—	132	132	132	—	85	46	1	312
TOTALE veicoli speciali...	505	368	873	873	—	749	77	47	1.917	
TOTALE GENERALE...	77.540	61.958	139.498	4.519	134.979	129.842	640	9.020	297.716	

(1) Compresi 2 rimorchi per automotrici con motore a combustione interna. — (2) Compresi 2 carrozze con riscaldamento elettrico. — (3) Compresi 71 carrozze con riscaldamento. — (7) Compresi 10 carri accoppiati serie FDI/a a 4 sale. — (8) Compresi 6 carri a 6 sale e 2 a 8 sale. — (9) N. 22 carri scuderia non hanno corrispondente portata.

a scartamento normale al 30 giugno 1935.

98 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		
77	—	77	—	48	6	79	—	—
189	—	188	1	—	1	189	8.105	—
(a) 1.554	1	1.550	5	17	—	1.554	88.748	—
(3) 3.745	10	3.732	25	56	3	3.759	276.535	—
(5) 1.427	2	(4) 1.428	2	57	1	1.432	78.340	—
61	—	60	1	1	—	61	—	—
7.053	13	7.035	34	179	11	7.074	451.728	—
514	2	513	7	8	2	521	—	—
(6) 3.109	9	3.155	798	69	7	3.337	—	—
—	4.741	9.412	13.564	450	848	1	—	422.255
144	2.437	7.515	4.519	10	133	2.391	—	402.517
15	1.188	2.967	1.005	2	37	—	—	(9) 90.137
—	3.031	3.043	1.176	572	207	3	—	62.995
—	—	383	774	—	—	—	—	1.395.850
—	—	68	371	—	—	—	—	23.800
159	11.397	23.388	21.409	1.034	1.225	2.395	—	2.397.554
17	—	17	—	3	2	17	—	—
2	454	407	50	8	1	299	—	—
—	—	—	1	—	—	—	—	—
—	—	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	454	426	51	11	3	316	—	—
10.854	11.875	34.517	22.299	1.301	1.248	13.643	451.728	2.397.554

elettrico. — (4) Compresse a carrozze con freno elettrico. — (5) Compresse a carrozze con riscaldamento elettrico. — (6) Compresse a bagagliai con riscaldamento elettrico. —

Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale ed ai loro apparecchi speciali.

Confronto delle situazioni al 30 giugno del 1905, del 1934 e del 1935.

(Vedere Relazione a pag. 98 e seguenti, Capo V).

DATI TECNICI	Situazione al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1934	Variazioni % al 30 giugno 1934 rispetto al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1935	Variazioni % al 30 giugno 1935 rispetto							
					al 30 giugno 1934	al 30 giugno 1905						
Quantità di locomotive ed automotrici a vapore in dotazione	3.079	4.930	+ 60,2	4.851	- 1,6	+ 57,8						
Quantità di tender	2.691	3.050	+ 35,8	3.590	+ 1,6	+ 32,4						
Sale di macchine e automotrici	8.622	17.172	+ 99,1	16.939	- 1,4	+ 96,5						
							motrici e accoppiate	4.035	+ 114,0	4.018	- 0,4	+ 113,2
							portanti	4.587	+ 101,8	20.957	+ 1,2	+ 99,6
Sale di tender	7.342	12.056	+ 64,4	11.993	- 0,5	+ 62,2						
Sale di locomotive (macchine e tender)	17.846	33.263	+ 86,4	32.850	- 1,2	+ 81,2						
Quantità media di sale per locomotiva	2,80	3,48	+ 24,3	3,49	+ 0,3	+ 24,6						
							motrici e accoppiate	3,11	+ 26,1	4,31	+ 0,2	+ 25,4
							motrici, accoppiate e portanti di macchine di macchine e tender	5,80	+ 15,2	6,76	+ 0,3	+ 16,5
Quantità media di sale per tender	2,73	3,30	+ 20,8	3,31	+ 0,3	+ 21,0						
Quantità di locomotive	3.042	4.182	+ 37,5	4.103	- 1,9	+ 34,9						
							a due cilindri	6	-	100	-	+ 100
							a tre cilindri	31	+ 74,8	748	-	+ 2.312,7
Proporzione di locomotive a quattro cilindri sul totale	1,0%	15,0%	+ 1.417,0	15,4%	+ 1,3	+ 1.440,0						
Numero totale dei cilindri di locomotive	6.226	11.316	+ 81,9	11.158	- 1,4	+ 79,3						
Quantità media di cilindri per locomotiva	2,02	2,29	+ 13,3	2,30	+ 0,4	+ 13,8						
Locomotive a doppia espansione	305	1.231	+ 303,6	1.200	- 2,5	+ 291,5						
	9,9%	24,0%	+ 151,5	21,7%	- 0,8	+ 149,5						
Locomotive a vapore surriscaldato	2.706	2.706	-	2.706	-	-						
	-	54,8%	-	55,8%	+ 1,8	-						
Locomotive a doppia espansione ed a vapore surriscaldato	305	305	-	305	-	-						
	6,1%	6,1%	-	6,3%	+ 3,3	-						
Locomotive con caldaia a pressione maggiore di 12 kg. cm ²	266	1.814	+ 581,9	1.787	- 1,5	+ 572,8						
	8,6%	36,7%	+ 320,7	36,8%	+ 0,3	+ 327,8						
Locomotive con freno Westinghouse	539	276	- 47,8	270	- 2,1	- 49,0						
	617	4.005	+ 549,1	3.046	- 1,5	+ 538,6						
	1.156	4.281	+ 270,3	4.216	- 1,5	+ 265,0						
Proporzione di locomotive con freno Westinghouse	37,5%	80,8%	+ 131,4	87,1%	+ 0,8	+ 131,2						
Locomotive con distribuzione a settore	3.079	4.506	+ 49,2	4.517	+ 0,2	+ 46,8						
	100%	93,2%	- 6,8	93,1%	- 1,1	- 6,9						
Locomotive con distribuzione a valvole	334	334	-	334	-	-						
	-	6,7%	-	6,9%	+ 3,0	-						
Locomotive con apparecchio di preriscaldamento dell'acqua di alimentazione	447	447	-	450	+ 0,6	-						
	-	9,0%	-	9,2%	+ 2,2	-						
Locomotive con riscaldamento a vapore	957	4.687	+ 389,7	4.617	- 1,5	+ 382,3						
	31,1%	95,0%	+ 205,4	95,1%	+ 0,1	+ 205,4						
Locomotive con tachimetro	488	1.970	+ 303,7	1.977	+ 0,3	+ 303,9						
	15,7%	39,9%	+ 154,1	40,7%	+ 2,0	+ 159,2						
Locomotive con illuminazione elettrica ad accumulatori	947	947	-	1.069	+ 12,9	-						
	-	19,2%	-	22,0%	+ 14,5	-						
Locomotive con lancia-sabbia ad aria compressa	341	3.852	+ 1.029,0	3.827	- 0,6	+ 1.051,6						
	11,1%	78,1%	+ 603,6	80,9%	+ 3,6	+ 628,8						
Superficie totale di griglia delle locomotive	5.824	12.012	+ 116,9	12.483	+ 3,9	+ 113,9						
	1,88	2,55	+ 35,7	2,56	+ 0,4	+ 36,1						
Superficie di riscaldamento in contatto coi gas caldi, delle locomotive	356.467	289.575	- 18,7	280.296	- 3,2	- 21,3						
	a vapore saturo	419.322	-	419.322	-	-						
	a vapore surriscaldato	356.467	708.897	+ 99,2	699.619	- 1,3	+ 96,3					
Superficie media di riscaldamento per locomotiva (S)	115,77	130,2	+ 12,4	130,6	+ 0,1	+ 12,8						
	a vapore saturo	154,9	-	154,9	-	-						
Superficie totale di surriscaldamento	-	130.503	-	130.503	-	-						
Superficie media di surriscaldamento per locomotiva (S')	-	48,22	-	48,22	-	-						
Rapporto (S)/(S')	-	3,21	-	3,21	-	-						
Peso a vuoto, totale delle macchine	112.767	259.100	+ 130,0	258.032	- 0,4	+ 127,0						
Id. medio per macchina	36,6	52,5	+ 43,4	52,7	+ 0,3	+ 43,0						
Id. totale dei tender	37.007	63.563	+ 71,9	62.680	- 1,4	+ 69,3						
Id. medio per tender	13,7	17,4	+ 27,0	17,4	+ 0,3	+ 27,3						
Id. totale delle locomotive	149.774	342.663	+ 115,4	318.650	- 7,0	+ 112,7						
Id. medio per locomotiva	48,8	65,4	+ 34,0	65,6	+ 0,3	+ 34,4						
Peso in servizio, totale delle macchine (2)	128.500	295.454	+ 129,9	291.943	- 1,2	+ 127,2						
Id. medio per macchina (2)	41,8	59,9	+ 43,3	60,1	+ 0,3	+ 43,7						
Id. totale dei tender (2)	81.500	144.582	+ 77,4	142.645	- 1,3	+ 75,5						
Id. medio per tender (2)	30,0	39,6	+ 32,0	39,7	+ 0,2	+ 32,4						
Id. totale delle locomotive (2)	210.000	439.896	+ 109,4	434.501	- 1,2	+ 107,1						
Id. medio per locomotiva (2)	68,2	89,2	+ 30,7	89,5	+ 0,3	+ 31,1						
Peso aderente in servizio, totale delle locomotive	108.134	252.146	+ 133,1	248.784	- 1,3	+ 130,0						
Id. medio per locomotiva	35,1	51,1	+ 45,5	51,2	+ 0,2	+ 45,8						
Potenza complessiva delle locomotive (3)	1.466,714	4.274,285	+ 192,7	4.235.380	- 0,7	+ 188,7						
Id. media per locomotiva (3)	476	866,9	+ 82,1	873	+ 0,7	+ 83,4						
Id. massima per locomotiva (3)	950	1.750	+ 84,0	1.750	-	+ 84,0						
Peso in servizio medio per HP. (4)	87,60	69,1	- 21,1	69	- 0,4	- 21,2						

(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 1934 ed al 30 giugno 1935**

(Vedere Relazione a pag. 98 e seguenti, Capo V).

DATI TECNICI	Situazione al 30 giugno 1935	Situazione al 30 giugno 1934	Variazioni % al 30 giugno 1935 rispetto al 30 giugno 1934
Quantità di locomotive ed automotrici in dotazione	1.065	955	+ 10,3
Locomotive ed automotrici a corrente continua (tensione 650 volt)...	83	83	—
Automotrici a corrente continua (tensione 800 volt)	2	2	—
Locomotive ed automotrici a corrente continua (tensione 3000 volt)	226	116	+ 48,6
Locomotive ad accumulatori per manovre	1	1	—
Locomotive trifasi a bassa frequenza (tensione 3600 volt)	728	728	—
Locomotive trifasi a frequenza industriale (tensione 10.000 volt)....	25	25	—
Asi di locomotive ed automotrici { motori ed accoppiati	5.081	4.443	+ 10,6
{ portanti	586	546	+ 6,8
TOTALE...	5.667	4.989	+ 11,9
Quantità media assi per locomotive ed automotrici { motori ed accoppiati	4,77	4,65	+ 2,5
{ portanti	0,55	0,57	— 3,6
TOTALE...	5,32	5,22	+ 1,8
Quantità di locomotive ed automotrici { a due motori	793	793	—
{ a quattro motori	45	44	+ 2,2
{ a sei motori	214	115	+ 46,2
{ a otto motori	13	3	+ 76,9
Numero totale dei motori di trazione per locomotive ed automotrici	3.154	2.476	+ 21,5
Numero dei motori di trazione di scorta.....	137	138	— 0,73
Locomotive ed automotrici con freno Westinghouse.....	1.063	953	+ 10,3
Locomotive ed automotrici con tachimetro.....	416	306	+ 26,4
Locomotive ed automotrici con lanciasabbia ad aria compressa....	1.041	931	+ 10,5
Peso totale locomotive ed automotrici..... Tonn.	83.399	72.911	+ 12,5
Peso medio locomotive ed automotrici..... »	7,83	76,3	+ 2,5
Potenza oraria complessiva ai motori delle locomotive ed automotrici..... Kw.	1.862.430	1.655.570	+ 11,1
Potenza oraria media ai motori..... »	1,748	1,733	+ 0,85
Potenza massima unitaria	2,800	2,800	—

Costruzione locomotive.

(Vedere Relazione a pag. 101, Capo V).

DITTE	ORDINAZIONI			Quantità in rimanenza al 30 giugno 1934	Data di consegna contrattuale dell'ultimo rotabile	UNITÀ	
	Data	Quantità	Gruppo			Consegnate nell'esercizio 1934-35	In rimanenza al 30 giugno 1935
Ordinazioni							
<i>Locomotive elettriche</i>							
Officine di Savigliano - Torino.....	16- 1-33	10	E. 626	10	31-12-34	10	—
Id. Id. - Id.	26- 3-34	15	E. 626	15	31- 7-35	5	10
Id. Id. - Id.	22- 4-35	7	E. 626	—	29- 2-36	—	7
Officine Meccaniche - Milano.....	23-10-33	15	E. 626	15	30- 6-35	13	2
Id. Id. - Id.	27- 3-34	12	E. 626	12	31- 7-35	—	12
Id. Id. - Id.	24- 4-35	4	E. 626	—	29- 2-36	—	4
Società Italiana Ernesto Breda - Milano.....	27- 1-33	20	E. 626	20	31-12-34	20	—
Id. Id. - Id.	27- 1-33	8	E. 428	5	31-12-34	5	—
Id. Id. - Id.	5- 4-34	20	E. 626	20	31- 7-35	14	6
Id. Id. - Id.	22- 4-35	14	E. 428	—	29- 2-35	—	14
Ercole Marelli - Milano.....	27- 1-33	10	E. 626	10	31-12-34	10	—
Id. - Id.	18- 4-34	8	E. 626	8	31- 7-35	—	8
Id. - Id.	24- 4-35	10	E. 626	—	29- 2-36	—	10
Tecnomasio Italiano Brown Boveri - Milano.....	20- 1-33	10	E. 626	10	31- 3-35	10	—
Id. Id. - Id.	28- 3-34	6	E. 626	6	31- 7-35	2	4
Id. Id. - Id.	22- 4-35	7	E. 626	—	29- 2-36	—	7
Società Anonima Ansaldo - Genova Cornegliano.....	25- 1-33	15	E. 626	15	31-12-34	15	—
Id. Id. - Id.	27- 3-34	12	E. 428	12	31- 7-35	5	7
Id. Id. - Id.	22- 4-35	10	E. 428	—	29- 2-36	—	10
TOTALI...		213		158		109	101
<i>Automotrici elettriche</i>							
Compagnia Generale Elettricità - Milano.....	19- 6-33	2	ECD ₁₂	2	31- 7-34	1	1
Officine Ferrovie Meridionali - Napoli.....							
TOTALI...		2		2		1	1
<i>Automotrici</i>							
Fiat - Torino.....	29- 1-34	10	AL _n	10	30-11-34	10	—
Id. - Id.	5- 5-34	10	AL _b	10	28- 2-35	10	—
Id. - Id.	28- 5-34	40	AL _b	40	31- 5-35	40	—
Id. - Id.	23- 1-35	25	AL _n	—	29- 2-36	—	25
Id. - Id.	8- 6-35	100	AL _n	—	31- 8-36	—	100
Società Italiana Ernesto Breda - Milano.....	3- 2-34	10	AL _n	10	31- 7-35	10	—
Id. Id. - Id.	5- 5-34	10	AL _b	10	31- 7-35	1	9
Id. Id. - Id.	7- 5-35	22	AL _e	—	30-11-36	—	22
Officine Meccaniche - Milano.....	31- 7-34	3	AL _v	—	31-10-35	—	3
Id. - Id.	31- 7-34	3	AL _n	—	31-10-35	—	3
Officine Ferrovie Meridionali - Napoli.....	25- 7-34	3	AL _n	—	31-10-35	—	3
TOTALI...		236		80		71	165
<i>Elettrotreni</i>							
Società Italiana Ernesto Breda - Milano.....	1-10-34	6	ETR	—	30- 9-35	—	6
<i>Autotreni con motore a combustione interna</i>							
Fiat - Torino.....	11- 3-35	9	ATR	—	31-12-35	—	9
<i>Autofurgoni con motore a combustione interna</i>							
Fiat - Torino.....	29- 1-34	3	ALDb	3	30- 9-34	3	—
Società Italiana Ernesto Breda - Milano.....	3- 2-34	3	ALDb	3	31-10-34	3	—
TOTALI...		6		6		6	—

2 rimorchi per automotrici elettriche sono stati compresi nell'allegato 30.

Nell'esercizio 1934-35 sono stati inoltre consegnati dalla Società Anonima A. Badoni di Lecco 70 carrelli a motore per la manovra dei carri nelle Stazioni e dalla Ditta Fiat 2 automotrici a scartamento ridotto per la Colonia Eritrea.

N. B. - La lettera minuscola nella serie delle Automotrici sta ad indicare il genere del motore; cioè: b) a benzina - n) a nafta - v) a vapore - e) elettriche.

Costruzione di veicoli.

(Vedere Relazione a pag. 101, Capo V).

TIPO	QUANTITÀ DEI VEICOLI					
	rimasti in costruzione al 30 giugno 1934	ordinati nel 1934-35	TOTALE in costruzione	consegnati al 30 giugno 1935	rimasti in costruzione al 30 giugno 1935	
Ordinazione all'industria privata						
A scartamento normale	Carrozze salone.....	2	—	2	2	—
	Carrozze	(1) 12	30	42	11	31
	Carrozze postali.....	30	—	30	9	21
	Carrozze cellulari.....	—	10	10	—	10
	Bagagliai.....	—	30	30	—	30
	Carri	141	100	241	75	166
A scartamento ridotto	Carrozze.....	—	—	—	—	—
	Bagagliai	—	—	—	—	—
	Carri.....	—	—	—	—	—
TOTALE ...						
	185	170	355	(2) 97	258	
Ordinazione alle officine F. S.						
Carrozze	—	—	—	—	—	
Bagagliai.....	—	—	—	—	—	
Carri	—	—	—	—	—	
TOTALE ...						
	—	—	—	—	—	
TOTALE COMPLESSIVO ...						
	185	170	355	97	258	

(1) Compresi a rimorchi per automotrici elettriche.
(2) Sono stati inoltre consegnati dalla Società Italiana Carminati e Toselli di Milano 10 carri speciali per trasporto carri ferroviari su strada ordinaria.

Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1934 ed al 30 giugno 1935.

(Vedere Relazione a pag. 103, 108 e 114, Capo V).

	Al 30 giugno 1935				Al 30 giugno 1934			
	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza
A. — Locomotive e automotrici a vapore.								
1) <i>Atti al servizio:</i>								
nei depositi	2.359	2	2.361	48,7	2.312	3	2.315	46,9
T. V. { pel servizio ordinario dei treni	467	—	467	9,6	512	—	512	10,4
{ pel servizio straordinario dei treni	368	—	368	7,6	379	—	379	7,7
adibite ai treni cantieri	—	—	—	—	—	—	—	—
adibite alle manovre d'officina	—	—	—	—	—	—	—	—
date a nolo	2	—	2	—	6	—	6	0,1
in collaudo	—	—	—	—	—	—	—	—
in consegna ad altri Servizi	—	—	—	—	—	—	—	—
accantonate	1.089	—	1.089	22,4	1.241	—	1.241	25,2
TOTALE...	4.285	2	4.287	88,3	4.450	3	4.453	90,3
2) <i>Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	223	—	223	4,7	219	—	219	4,5
in corso di demolizione nelle officine F. S.	23	—	23	0,5	17	—	17	0,4
in riparazione nelle officine F. S.	124	1	125	2,5	130	—	130	2,6
in riparazione nelle officine private	23	—	23	0,5	7	—	7	0,1
in attesa di entrare in riparazione	170	—	170	3,5	104	—	104	2,1
in corso { nelle officine di Stato	—	—	—	—	—	—	—	—
di trasformazione { nelle officine private	—	—	—	—	—	—	—	—
nei depositi in attesa di essere mandate in officina per trasformazione	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	563	1	564	11,7	477	—	477	9,7
Consistenza complessiva...	4.848	3	4.851	100,0	4.927	3	4.930	100,0
B. — Locomotive e automotrici elettriche.								
1) <i>Atti al servizio:</i>								
nei depositi	453	38	491	46,1	376	36	412	43,2
T. E. { pel servizio ordinario dei treni	177	8	185	17,3	159	6	165	17,3
{ per manovre	3	—	3	0,3	5	—	5	0,5
adibite alle manovre di officina	1	—	1	0,1	1	—	1	0,1
in collaudo	(1) 21	—	21	2,0	(1) 2	—	2	0,2
accantonate	270	4	274	25,7	259	7	266	27,8
TOTALE...	925	50	975	91,5	802	49	851	89,1
2) <i>Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	62	2	64	6,0	68	4	72	7,6
in ricostruzione nelle officine dei depositi	2	—	2	0,2	3	—	3	0,3
in riparazione nelle officine F. S.	14	4	18	1,7	14	3	17	1,8
in attesa di entrare in riparazione	2	—	2	0,2	2	—	2	0,2
in ricostruzione presso ditte private	—	—	—	—	1	—	1	0,1
in attesa di trasformazione	1	—	1	0,1	7	—	7	0,7
in collaudo	(1) 1	(2) 1	2	0,2	(1) 1	—	1	0,1
TOTALE...	82	7	89	8,4	96	7	103	10,8
presso le officine delle ditte in attesa di entrarvi per esecuzione modifiche	(3) 1	—	1	0,1	(4) 1	—	1	0,1
Consistenza complessiva...	1.008	57	1.065	100,0	899	56	955	100,0
C. — Automotrici con motore a combustione interna.								
1) <i>Atti al servizio:</i>								
nei depositi per servizio ordinario dei treni	—	70	70	47,2	—	46	46	58,9
nei depositi per servizio straordinario dei treni	—	47	47	31,8	—	20	20	25,7
TOTALE...	—	117	117	79,0	—	66	66	84,6
2) <i>Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	—	11	11	7,4	—	12	12	15,4
in riparazione nelle officine F. S.	—	13	13	8,9	—	—	—	—
in attesa di entrare in riparazione	—	1	1	0,7	—	—	—	—
in riparazione nelle officine private	—	6	6	4,0	—	—	—	—
TOTALE...	—	31	31	21,0	—	12	12	15,4
Consistenza complessiva...	—	148	148	100,0	—	78	78	100,0

	al 30 giugno 1935					al 30 giugno 1934				
	carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza	carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza
D. — Veicoli.										
1) <i>Atti al servizio:</i>										
2) <i>Fuori servizio:</i>										
per riparazione	292	63	445	800	0,6	247	56	449	752	0,5
{ nelle officine F. S.	140	200	2.104	2.444	1,7	182	160	2.172	2.514	1,7
{ nelle officine private	125	153	2.886	3.164	2,2	127	90	2.844	3.061	2,2
{ nelle squadre rialzo	557	416	5.435	6.408	4,5	556	306	5.465	6.327	4,4
in attesa di invio	55	136	1.447	1.638	1,2	33	58	906	997	0,7
{ alle officine	68	102	3.436	3.606	2,5	81	115	3.626	3.822	2,6
{ alle squadre rialzo	123	238	4.883	5.244	3,7	114	173	4.532	4.819	3,3
TOTALE DEI VEICOLI FUORI SERVIZIO...	680	654	10.318	11.652	8,2	670	479	9.997	11.146	7,7
Consistenza complessiva...	6.563	4.538	129.975	141.077	100,0	7.044	4.573	133.807	145.424	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 439 carrozze, 27 bagagliai e postali e 7007 carri al 30 giugno 1934, e 537 carrozze, 40 bagagliai e postali e 5796 carri al 30 giugno 1935.

(1) Locomotive a corrente continua a 3000 volt in corso di collaudo. — (2) Automotrice a corrente continua a 3000 volt in corso di collaudo. — (3) Locomotive a corrente continua a 3000 volt in corso di collaudo (presso la ditta). — (4) Locomotive a corrente continua a 3000 volt in corso di collaudo (presso i depositi).

Locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche riparate nelle officine e nei depositi delle Ferrovie dello Stato e nelle officine private.

(Vedere Relazione a pag. III e seguenti, Capo V).

I M P I A N T I	E S E R C I Z I O 1934-35				E S E R C I Z I O 1933-34			
	Quantità di locomotive ed automotrici riparate				Quantità di locomotive ed automotrici riparate			
	per grande riparazione	per media riparazione	per piccola riparazione	TOTALE	per grande riparazione	per media riparazione	per piccola riparazione	TOTALE
<i>Trazione a vapore</i>								
Officine delle Ferrovie dello Stato.....	566	159	13	738	529	153	33	715
Officine private.....	(1) 62	—	—	(1) 62	(2) 71	—	—	(2) 71
Depositi locomotive	—	716	2.001	2.717	—	793	2.085	2.878
TOTALE...	628	875	2.014	3.517	600	946	2.118	3.664
	per riparazione generale	per riparazione speciale	TOTALE	per riparazione generale	per riparazione speciale	TOTALE		
<i>Trazione elettrica</i>								
Officine delle Ferrovie dello Stato.....	154	(3) 1	155	140	(3) 1	141		
Depositi locomotive	128	717	845	188	694	882		
TOTALE...	282	718	1000	328	695	1.023		

(1) Vi sono comprese 13 locomotive trasformate. — (2) Vi sono comprese 11 locomotive trasformate. — (3) In questi quantitativi non sono comprese le riparazioni di giacenza in officina inferiori ai 5 giorni.

Veicoli riparati nelle officine e nelle squadre rialzo delle Ferrovie dello Stato e nelle officine private.

(Vedere Relazione a pag. II 5 e seguenti, Capo V).

	OFFICINE FERROVIE DELLO STATO				OFFICINE PRIVATE				SQUADRE RIALZO				TOTALE GENERALE			
	Grande ripa- razione	Media ripa- razione	Piccola ripa- razione	Totale	Grande ripa- razione	Media ripa- razione	Piccola ripa- razione	Totale	Grande ripa- razione	Media ripa- razione	Piccola ripa- razione	Totale	Grande ripa- razione	Media ripa- razione	Piccola ripa- razione	Totale
Esercizio 1934-35																
Carrozze	781	1.723	1.541	4.045 ⁽⁷⁾	53	1.122	592	1.767 ⁽¹⁾	—	8	28.871	28.879	834	2.853	31.004	34.691
Bagagliai e postali	147	357	120	624	212	1.388	296	1.896 ⁽²⁾	—	111	15.037	15.148	359	1.856	15.463	17.668
Carri	835	1.318	838	2.991	9.469	9.357	695	19.521 ⁽³⁾	—	2.729	165.746	168.475	10.304	13.404	167.279	190.987
TOTALI...	1.763	3.398	2.499	7.660	9.734	11.867	1.583	23.184	—	2.848	209.654	212.502⁽⁸⁾	11.497	18.113	213.736	243.346
Esercizio 1933-34																
Carrozze	676	1.898	1.830	4.404	182	883	202	1.267 ⁽⁴⁾	—	71	31.804	31.875	858	2.852	33.836	37.546
Bagagliai e postali	189	324	137	650	344	1.334	276	1.951 ⁽⁵⁾	—	300	15.992	16.292	533	1.958	16.405	18.896
Carri	832	1.142	789	2.763	9.697	9.004	827	19.528 ⁽⁶⁾	—	5.546	173.377	178.923	10.529	15.692	174.993	201.214
TOTALI...	1.697	3.364	2.756	7.817	10.223	11.221	1.305	22.749	—	5.917	221.173	227.090⁽⁹⁾	11.920	20.502	225.234	257.696

(1) Di cui 21 carrozze trasformate. — (2) Di cui 64 bagagliai trasformati. — (3) Di cui 3075 carri trasformati. — (4) Di cui 127 carrozze trasformate. — (5) Di cui 135 bagagliai trasformati. — (6) Di cui 3381 carri trasformati. — (7) Vi sono comprese 47 casse di automotrici con motore a combustione interna. — (8) Non sono compresi 648.353 veicoli riparati per piccola corrente manutenzione. — (9) Non sono compresi 687.660 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 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 92, 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..	litantrace	2.201.772.000	14.7889	18.4637	179.020.315	1,5012	81,307	81,307
	mattonelle	45.184.900	0,3035	0,3790	4.989.286	0,0418	110,419	110,419
	antracite in ovuli	518.528	0,0024	0,0030	22.953	0,0002	44,266	44,266
	carbonella	700.740	0,0023	0,0029	49.238	0,0003	70,266	70,266
	lignite	896.720	0,0030	0,0037	27.003	0,0002	140,531	140,531
legna	20.295.600	0,0682	0,0852	918.895	0,0062	30,113	60,226	90,551
TOTALE...	2.269.368.488	2.258.266.400	15,1683	18,9375	185.027.690	1,5315	81,533	81,933
Materie grasse per ungimento (olio per mecc. e boccole grasso e sevo	olio per cilindri	1.203.182	0,0081	0,0101	2.154.606	0,0145	1,791	1,791
	olio per mecc. e boccole	2.716.380	0,0091	0,0114	2.542.895	0,0171	0,936	1,872
	grasso e sevo	5.551	—	—	6.165	—	1,110	0,555
TOTALE...	3.925.113	2.572.475	0,0172	0,0215	4.703.666	0,0316	1,198	1,828
Materie grasse per illuminaz. (olio vegetale e in miscela petrolio	olio vegetale e in miscela	224.113	0,0015	0,0019	668.061	0,0045	2,981	2,981
	petrolio	332.443	0,0022	0,0028	498.664	0,0033	1,500	1,500
	TOTALE...	556.556	556.556	0,0037	0,0047	1.166.725	0,0078	2,096
In complesso..	combustibili	2.269.368.488	15,1683	18,9375	185.027.690	1,5315	81,533	81,933
	materie grasse per ungimento	3.925.113	0,0172	0,0215	4.703.666	0,0316	1,198	1,828
	materie grasse per illuminazione	556.556	556.556	0,0037	1.166.725	0,0078	2,096	2,096
					Per chilometri	Per chilometri	Per tonnellate	Per tonnellate
					148.880.133	119.248.563	119,248.563	119,248.563
					(3)	(3) (4)	(3)	(3)

N.B. — I consumi e le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con personale e con materie proprie su tutta la rete esercitata.

(1) In base agli addebiti dei magazzini.
 (2) A *riserva* per i combustibili, ad *olio per cilindri* per le materie d'ungimento ed a *petrolio* per le materie d'illuminazione.
 (3) Esclusi i percorsi di treni per prove, che furono per le locomotive km. 56.983.
 (4) La percorrenza treni è costituita come segue:
 con locomotive, su linea F. S. nell'intera rete esercitata Km. 119.305.546
 (*) meno treni per prove locomotive " 56.983

TOTALE percorrenza treni ... " 119.248.563

(*) Corse di prova di locomotive ed automotrici riparate, il cui consumo non entra in questo prospetto, facendo carico alle officine come spesa di riparazione.

Consumo di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche a scartamento ridotto e relativa spesa.

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 92, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE	QUANTITÀ CONSUMATA				IMPORTO (1)			Prezzi medi		
	effettiva	ragguagliata (2)		Totale	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata
		completivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)							
Chilogrammi										
I. — Locomotive										
Materie grasse per ungimento { olio per meccanismi e boccole... grasso e sevo.....	72.575	72.575	0,0021	28.590,342	34.290,567	0,0026	28.590,342	0,0032	1,246	1,246
TOTALE...	606.172	303.086	—	0,0106	—	—	—	—	0,937	1,873
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale..... petrolio	22	46	—	—	—	—	—	—	1,136	0,568
TOTALE...	678.769	375.707	0,0109	0,0131	0,0191	—	0,0230	—	0,970	1,752
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale..... petrolio	30.590	30.590	0,0009	0,0011	0,0027	—	0,0032	—	2,993	2,993
TOTALE...	48.239	48.239	0,0014	0,0017	0,0021	—	0,0025	—	1,500	1,500
TOTALE...	78.829	78.829	0,0023	0,0028	0,0048	—	0,0057	—	2,070	2,070
II. — Automotrici										
Materie grasse per ungimento { olio per meccanismi e boccole... grasso e sevo.....	522	522	0,0001	3.073,371	3.402,921	0,0002	3.073,371	0,0002	1,360	1,360
TOTALE...	20.222	10.111	—	0,0033	—	—	—	—	0,936	1,873
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale ed in miscela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	20.744	10.633	0,0031	0,0035	0,0058	—	0,0064	—	0,904	1,848
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale ed in miscela	110	110	—	—	—	—	—	—	3,036	3,036
TOTALE...	29	29	—	—	—	—	—	—	1,483	1,483
In complesso.....	699.513	386.340	0,0102	0,0122	0,0180	—	0,0214	—	0,960	1,755
TOTALE...	78.968	78.968	0,0021	0,0025	0,0044	—	0,0052	—	2,084	2,084

(1) In base agli addebiti dei Magazzini.
 (2) Ad olio per cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione come per la trazione a vapore.
 (3) Compresi le corse di prova che, per le locomotive, furono km. 27.644 e per le automotrici, km. 630, compresi inoltre i percorsi sul tronco Modane-Confine francese con locomotive F. S. km. 207.583, treni km. 117.850.
 NB. — Tanto i consumi quanto le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio complessivo fatto dalle locomotive ed automotrici dello Stato con personale e materie propri su tutte le linee elettrificate della rete di Stato.
 Vi sono inoltre chilogrammi 2.951 di materie d'ungimento per un importo complessivo di lire 4.540 consumate per la linea del Trentino a scartamento ridotto « Trento-Malè », la cui percorrenza in marcia e manovra fu di km. 443.254.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa.

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 92, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE	QUANTITÀ CONSUMATA			IMPORTO (1)			Prezzi medi per unità consumata		
	effettiva	ragguagliata (2)		Totale	per chilometro di locomotiva (includere le manovre)	per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata	
		completivamente	per chilometro di locomotiva (includere le manovre)						per chilometro di treno
	Chilogrammi								
	Lire								
Combustibile	litantrace.....	21.913.100	21.913.100	11.9575	12.6340	0,9694	1,0242	81,069	81,069
	mattonelle.....	—	—	—	—	—	—	—	—
	carbonella.....	—	—	—	—	—	—	—	—
	legna.....	660.780	330.390	0,1803	0,1905	0,0162	0,0172	44,985	89,970
TOTALE...	22.573.880	22.243.490	12,1378	12,8245	0,9856	1,0414	80,013	81,201	
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri....	11.677	11.677	0,0064	0,0067	0,0111	0,0117	1,739	1,739
	olio per meccanismi e boccole.....	22.846	11.423	0,0062	0,0066	0,0117	0,0124	0,941	1,882
	grasso e sevo.....	—	—	—	—	—	—	—	—
	TOTALE...	34.523	23.100	0,0126	0,0133	0,0228	0,0241	1,211	1,809
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale ed in miscela.....	3.625	3.625	0,0020	0,0021	0,0059	0,0062	2,979	2,979
	petrolio	4.088	4.088	0,0022	0,0023	0,0033	0,0035	1,473	1,473
	TOTALE...	7.713	7.713	0,0042	0,0044	0,0092	0,0097	2,181	2,181
								per chilogrammo	per chilogrammo

(1) In base agli addebiti dei magazzini.
(2) A litantrace per i cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le automotrici (*) con motore a combustione interna a scartamento normale e Diesel elettrico a scartamento normale e ridotto

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 92 e seguenti, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE	QUANTITÀ CONSUMATA				
	Effettiva	Raggiagliata (1)			
		completivamente	per km. di		
			locomotiva (incluse le manovre)	treno	
Chilogrammi					
A) a scartamento normale:					
Combustibile ..	Nafta	12.855	12.855	} Km. 75.399	} Km. 73.544
	Benzina	32.770	32.770		
TOTALE...		45.625	45.625	0,6050	0,6204
Materie grasse per ungimento	Olio per cilindri	3.422	3.422	0,0454	0,0465
	Olio per meccanismi e boccole.....	92	46	0,0006	0,0006
	Grasso e sevo	57	115	0,0015	0,0016
TOTALE...		3.571	3.583	0,0475	0,0487
Materie grasse per illuminazione	Olio vegetale ed in miscela	33	33	0,0004	0,0004
	Petrolio	95	95	0,0013	0,0013
TOTALE...		128	128	0,0017	0,0017
B) a scartamento ridotto:					
Combustibile ..	Nafta	2.100	2.100	0,9722	0,9722
	Benzina	—	—	—	—
TOTALE...		2.100	2.100	0,9722	0,9722
Materie grasse per ungimento	Olio per cilindri	241	241	0,1116	0,1116
	Olio per meccanismi e boccole	2	1	0,0004	0,0004
	Grasso e sevo	—	—	—	—
TOTALE...		243	242	0,112	0,1120

(*) Atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale dei treni normali.
(1) A olio per cilindri per le materie d'ungimento, ed a petrolio per le materie d'illuminazione.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le automotrici * con motore a combustione interna a scartamento normale e relativa spesa.

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 92 e seguenti, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE	QUANTITÀ CONSUMATA				
	Effettiva	Raggiungata (1)			
		complessivamente	per km. di		
			locomotiva (Incluse le manovre)	treno	
Chilogrammi					
			<i>Km.</i> 5.506.179	<i>Km.</i> 5.285.651	
Combustibile	Benzina colorata	1.758.296	1.758.296	} 0,3374	} 0,3515
	Nafta	99.786	99.786		
	TOTALE...	1.858.082	1.858.082	0,3374	0,3515
Materie grasse per ungimento.	Olio per cilindri.....	47.591	47.591	0,0086	0,0090
	Olio per meccanismi e boccole.....	4.174	2.087	0,0004	0,0004
	Grasso e sevo	456	473	0,0011	0,0001
	TOTALE...	52.221	50.151	0,0091	0,0095
Materie grasse per illuminazione	Olio vegetale ed in miscela.....	73	73	—	—
	Petrolio	70	70	—	—
	TOTALE...	143	143	—	—

(*) Non atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale dei treni normali.
 (1) A olio per cilindri per le materie d'ungimento, ed a petrolio per le materie d'illuminazione.

ALLEGATO N. 39. — PERCORRENZE DEI TRENI E DEI VEICOLI. ESERCIZIO 1934-35.

- » » 40. — PERCORRENZA COMPLESSIVA PER LINEA STATISTICA DEI TRENI A TRAZIONE ELETTRICA (GIÀ COMPRESA NELL'ALLEGATO 39). ESERCIZIO 1934-35.
- » » 41. — PERCORRENZA COMPLESSIVA, PER LINEA STATISTICA, DEI TRENI EFFETTUATI CON AUTOMOTRICI CON MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA E DIESEL ELETTRICO (GIÀ COMPRESA NELL'ALLEGATO 39). ESERCIZIO 1934-35.
- » » 42. — PERCORRENZA DELLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE, ELETTRICHE E CON MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA SULL'INTERA RETE ESERCITATA. ESERCIZIO 1934-35.

Percorrenze dei treni
ESERCIZIO

(Vedere Relazione a pag. 90,

COMPARTIMENTI		PERCURRENZA 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 esercitate dalle FF. SS.												
SCARTAMENTO NORMALE	* Torino	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . automotrici a benzina	1.738.555 1.628.101 220.711	4.634.012 1.705.893 1.065.834	513.064 367.122 —	66.977 62.455 8.743	6.952.608 3.763.571 1.295.288	236.316 61.565 —	2.597.980 1.491.215 —	328.571 209.649 —	3.162.867 1.762.420 —	
	Milano	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . .	4.933.924 1.738.666	4.459.808 1.476.224	1.385.082 392.517	153.031 32.381	10.931.845 3.639.788	245.118 27.982	4.451.163 585.363	448.670 53.862	5.144.951 667.207	
	Venezia	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . Brunico-Campo Tures	3.129.284 511.068 —	3.061.547 448.099 —	761.830 60.253 87.740	88.596 5.376 76	7.041.257 1.024.796 87.816	125.426 600 —	2.333.144 350.998 —	421.313 186.203 —	2.879.883 537.861 —	
	Trieste	{ trazione a vapore . . .	1.357.229	1.949.776	630.592	34.613	3.972.210	296.155	1.409.827	285.383	1.991.365	
	Genova	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . automotrici a benzina	1.222 2.788.964 324	46.433 1.848.846 1.592	13.291 574.210 —	797 88.977 473	61.743 5.301.006 2.389	— 182.844 —	36.973 2.532.166 —	22.675 322.068 —	59.648 3.037.078 —	
	Bologna	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . automotrici a benzina	3.504.331 1.001.108 470	3.735.352 360.059 470	709.572 1.468 —	98.238 36.239 124	8.047.493 1.401.874 594	61.090 49.788 —	3.293.872 435.672 —	482.774 259.043 —	3.837.736 744.503 —	
	Firenze	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . a nafta . . . automotrici a benzina	3.327.106 1.462.757 — 238.421	3.863.502 891.152 10.900 618.677	644.941 101.401 58.826 10.373	85.776 33.069 2.635 3.483	7.921.325 2.488.581 72.361 870.954	284.389 103.375 — —	2.348.153 1.030.949 130 —	669.752 400.618 — —	3.302.294 1.534.942 130 —	
	Ancona	{ trazione a vapore . . . automotrici a benzina	1.789.352 28.421	2.792.995 153.709	191.325 —	48.467 21.076	4.822.139 203.206	516.183 —	2.508.081 —	787.405 —	3.811.669 —	
	Roma	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . automotrici a benzina	5.095.167 468.427 5.818	4.608.557 546.284 166	203.131 6.476 —	155.363 10.939 7.809	10.062.218 1.032.126 13.793	210.170 7.061 —	2.886.859 224.402 —	1.178.712 20.943 —	4.275.741 252.406 —	
	Napoli	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . automotrici a benzina	1.288.617 937.463 17.666	1.979.268 2.108.426 278.198	910.131 273.990 —	49.701 30.458 1.810	4.227.717 3.346.337 297.674	111.234 57.101 —	1.595.239 609.757 —	460.551 199.706 —	2.167.024 862.564 —	
	Bari	{ trazione a vapore . . . automotrici a benzina	1.587.840 13.895	1.658.011 2.402.778	483.314 —	33.128 32.387	3.762.295 2.449.060	277.802 —	1.741.283 147.609	616.461 —	2.635.546 147.609	
	Reggio C.	{ trazione a vapore . . . automotrici a benzina	1.681.250 —	2.079.813 740	494.733 —	50.367 148	4.306.163 888	228.152 —	1.736.183 —	843.369 —	2.807.704 —	
	Palermo	{ trazione a vapore . . .	1.416.330	2.709.819	1.564.416	31.120	5.721.685	190.793	1.888.784	287.988	2.367.565	
	Cagliari	{ trazione a vapore . . .	242.090	718.486	367.465	7.175	1.335.216	161.338	255.895	7.853	425.086	
		TOTALE...	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . . automotrici a benzina " a nafta . . .	31.092.297 10.535.554 525.256 —	38.297.379 9.385.183 4.522.164 10.900	8.872.887 1.865.188 10.373 58.826	903.349 299.970 76.053 2.635	79.165.912 22.085.895 5.133.846 72.361	2.944.166 486.316 — —	29.083.436 7.260.522 147.609 130	6.841.477 1.652.152 — —	38.869.079 9.398.990 147.609 130
	In complesso		42.153.107	52.215.626	10.807.274	1.282.007	106.458.014	3.430.482	36.491.697	8.493.629	48.475.808	
	* Linee esercitate dalle FF. SS. in territorio estero	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . .	32.347 43.742	27.740 24.963	14.263 —	1.445 969	76.295 69.674	— —	15.048 44.232	76 3.306	15.124 47.538	
	Totale scartamento normale		42.229.196	52.268.329	10.822.037	1.284.421	106.603.983	3.430.482	36.550.977	8.497.011	48.478.470	
SCARTAMENTO RIDOTTO	Venezia	{ trazione a vapore . . . " elettrica . . .	68 —	37 —	73.874 351.666	184 1.596	74.163 353.262	— —	102 62.548	1.311 3.362	1.413 65.920	
	Trieste	{ trazione a vapore . . .	—	87.175	189.709	97	276.981	33.815	277	1.253	35.345	
	Palermo	{ automotrici a nafta . . . trazione a vapore . . .	— —	— 116	2.160 1.048.543	— 1.229	2.160 1.049.888	— 61.111	— 89.320	— 92.827	— 243.258	
		TOTALE...	{ trazione a vapore . . . automotrici a nafta . . . trazione elettrica . . .	68 — —	87.328 — 351.666	1.312.126 2.160 351.666	1.510 — 1.596	1.401.032 2.160 353.262	94.926 — —	89.699 — 62.548	95.391 — 3.362	280.016 — 65.920
		In complesso		68	87.328	1.665.952	3.106	1.756.454	94.926	152.247	98.753	345.926
	TOTALE GENERALE (Scartamento normale e ridotto)		42.229.264	52.355.657	12.487.989	1.287.527	108.360.437	3.525.408	36.703.224	8.595.764	48.824.396	
	Esercizio 1933-34		40.113.957	48.763.187	12.554.975	1.951.320	103.383.439	2.555.088	35.597.082	7.172.432	45.324.602	
	Variazioni percentuali		+ 5,3	+ 7,4	- 0,5	- 34,0	+ 4,81	+ 38,0	+ 3,7	+ 19,8	+ 7,2	

e dei veicoli.

1934-35.

Capo V e pagg. 127 e 133 Capo VI).

			PERCORRENZA DEI VEICOLI DELLE FERROVIE DELLO STATO E DI ALTRE AMMINISTRAZIONI																
in complesso	materiale spartineve e di servizio	TOTALE complessivo	carrozze e cellulari	bagagliai	carri da merci carichi	carri da merci vuoti	carri per treni materiali o di servizio	postali	TOTALE										
treni-chilometri			assi-chilometri																
10.115.475 5.526.000 1.295.288	40.510 2.722 1.875	10.155.985 5.528.722 1.297.163	180.910.100	35.181.600	162.725.500	83.094.500	492.300	6.539.600	468.943.600										
16.076.796 4.306.995	63.635 22.102	16.140.431 4.329.097	244.235.000	45.957.500	209.903.900	101.880.400	1.412.600	9.931.700	613.321.100										
9.921.140 1.562.637 87.816	136.961 4.437 —	10.058.101 1.567.088 87.816	138.010.300	29.147.500	126.241.700	75.698.500	2.163.500	9.989.600	381.251.100										
5.963.575	19.525	5.983.100	61.232.100	12.278.500	61.432.300	39.826.400	154.900	2.867.200	177.791.400										
121.391 8.338.084 2.389	32.282 4.511 182	153.673 8.342.595 2.571	129.225.100	23.243.900	126.926.700	51.865.800	544.800	5.474.900	337.281.200										
11.885.229 2.146.377 594	52.453 3.539 —	11.937.682 2.149.916 594	173.692.700	37.945.400	175.050.100	74.450.800	544.300	13.276.900	474.960.200										
11.223.619 4.023.523 72.491 870.954	157.258 364 1.053 2.063	11.380.877 4.023.887 73.544 873.017	207.257.900	42.062.800	194.350.000	74.300.700	2.276.100	11.093.300	531.340.800										
8.633.808 203.206	36.358 —	8.670.166 203.206	88.560.600	20.253.500	126.230.000	58.498.200	507.100	7.356.500	301.405.900										
14.337.959 1.284.532 13.793	180.425 61 —	14.518.384 1.284.593 13.793	215.366.900	40.074.500	161.470.600	72.042.300	2.225.800	13.683.900	504.864.000										
6.394.741 4.208.001 297.674	127.312 23.248 76	6.522.053 4.232.119 297.750	122.335.900	24.490.500	104.207.300	35.917.100	163.600	7.082.600	294.197.000										
6.397.839 2.596.669	54.832 —	6.452.671 2.596.669	83.075.700	16.644.500	88.336.000	40.576.000	750.500	6.579.600	235.962.300										
7.113.867 888	58.927 —	7.172.794 888	85.871.800	16.106.400	100.009.000	41.037.000	623.000	5.812.200	249.459.400										
8.089.250	69.685	8.158.935	87.441.600	17.876.800	71.145.200	21.689.900	635.800	4.114.000	202.903.300										
1.760.302	91.990	1.852.292	14.563.700	3.466.600	7.784.200	2.582.400	406.700	1.098.900	29.902.500										
118.034.991 31.484.885 5.281.455 72.491	1.122.153 60.978 4.196 1.053	119.157.144 31.545.863 5.285.651 73.544	1.831.779.400	364.730.000	1.715.812.500	773.460.000	12.901.000	104.900.900	4.803.583.800										
154.873.822	1.188.380	156.062.202																	
91.419 117.212	— 638	91.419 117.850	2.456.100	941.700	1.540.700	1.038.000	—	110.300	6.086.800										
155.082.453	1.189.018	156.271.471	1.834.235.500	365.671.700	1.717.353.200	774.498.000	12.901.000	105.011.200	4.809.670.600										
75.576 419.172 312.326 2.160 1.293.146	2.414 17.688 7.137 — 43.856	77.990 436.860 319.463 2.160 1.337.002	2.230.300	743.100	416.900	203.800	25.000	167.400	3.786.500										
1.681.048 2.160 419.172	53.407 — 17.688	1.734.455 2.160 436.860																	
2.102.380	71.095	2.173.475	10.584.100	3.934.200	4.797.800	772.500	336.900	358.600	20.784.100										
157.184.833	1.260.113	158.444.946	1.844.819.600	369.605.900	1.722.151.000	775.270.500	13.237.900	105.369.800	4.830.454.700										
148.708.041	1.055.625	149.763.666	1.828.296.100	371.163.200	1.759.403.900	781.099.000	16.414.500	103.435.300	4.859.812.000										
+	5,7	+	19,4	+	5,8	+	0,90	—	0,4	—	2,1	—	0,7	—	19,3	+	1,9	—	0,6

Percorrenza complessiva, per linea statistica, dei treni a trazione elettrica (già compresa nell'allegato N. 39)

ESERCIZIO 1934-35

(Vedere Relazione a pag. 90, Capo V).

COMPARTIMENTI	LINEE	Treni-km.	COMPARTIMENTI	LINEE	Treni-km.	
				<i>Riporto...</i>	17.491.778	
TORINO	Modane-Torino	1.118.886	BOLOGNA	La Spezia-Genova (incl. le tratte La Spezia C.-La Spezia V.-La Spezia M. (P.Brigh.-P.Pric-Sam.)	2.291.418	
	Susa-Bussoleno	53.455		Genova-Bolzaneto Samp. Forni (sponda destra del Polcevera).	150	
	Torino - Airasca - Pinerolo - Torre Pellice	363.647		Genova Campasso-Scali del Porto	43.829	
	Bricherasio-Barge	76.512		Genova Sampierdarena-Scali del Porto	21.071	
	Torino-Trofarello-Savigliano	378.071		Genova Piazza Brignole-Scali del Porto	7.072	
	Cuneo-Ventimiglia	345.658		Bologna-Pistoia	581.821	
	Torino-Trofarello-Brà-Ceva	428		Bologna-Prato (dirett.)	1.567.558	
	Torino-Alessandria	1.844.781		Raccordi fra le staz. di Bologna	537	
	Torino-Chieri	108.568		FIRENZE	Fidenza - Fornovo - S. Stefano - Sarzana	1.146.738
	Alessandria-Acqui-S. Giuseppe di Cairo-Savona	42.283		La Spezia-Sarzana (incl. la tratta La Spezia V.-La Spezia C.-La Spezia M.)	1.779.663	
	Alessandria C.-Alessandria Sm..	39		La Spezia C.-S. Stefano M. (incl. la tratta La Spezia C.-La Spe- zia V.-La Spezia M.)	96.196	
	Raccordi fra le stazioni di To- rino	42.210		Pisa-Livorno	652.736	
	Torino-Trofarello-Fossano-Ceva Ceva-Savona (incl. la tratta Sa- vona-Savona Mare)	543.040		Pistoia-Prato	30.777	
	Aosta-Prè St. Didier	103.397		Raccordi fra le stazioni di Livorno e diramazioni	20.090	
	MILANO	Porto Ceresio-Varese		154.373	Prato-Firenze	297.687
	Varese-Gallarate-Milano	1.735.831		ROMA	Roma-Avezzano-Sulmona	1.284.593
	Sondrio-Colico-Lecco	690.047		NAPOLI	Foggia-Benevento	895.384
	Chiavenna-Colico	176.888		Benevento-Aversa-Napoli	1.012.433	
	Lecco-Usmate-Milano	523.392		Napoli-Battipaglia (incl. le tratte Torre Ann. - Torre Ann. P. e Salerno-Salerno P.)	702.712	
	Voghera-Tortona	556.953		Napoli-Torre Ann. Gragnano (incl. le tratte Torre Ann. - Torre Ann. P. e Salerno-Salerno P.) ..	197.978	
Tortona-Alessandria	226.212	Nocera Inferiore-Codola	14.701			
Tortona-Novì	265.401	Telese Cerreto-Telese Bagni	420			
VENEZIA	Brennero-Bolzano	946.041	Raccordi fra le stazioni di Napoli e diram. e scali del porto	46		
Bolzano-Trento	451.196	Villa Literno-Napoli	325.140			
Bolzano-Merano	169.851	Pozzuoli Solfatara - Napoli via Gianturco (dirett.)	1.083.335			
Brunico-Campo Tures	87.816	Trento-Malè	436.860			
GENOVA	Alessandria-Novì	474.931				
Novì Ligure-Arquata Scrivia ...	412.577					
Novì Ligure-Novì S. Bovo (Linea interna)	1.651					
Tortona-Arquata Scrivia	407.425					
Arquata S. - Isola del C. Ronco	275.877					
Ronco-Mignanego-Genova Campo	312.823					
Ronco-Busalla-Genova (Samp. P.P.-P.B.)	501.857					
Ronco-Busalla-Genova-Campo.	11.708					
Ronco-Mignanego-Genova (Samp. - Piazza P. - P.Brignole)	615.118					
Arquata Scrivia - (v.dirett.) Ronco	249.045					
Acqui-Ovada-Genova (Samp. - P. P.-P.Brignole)	296.001					
Alessandria-Ovada	131.386					
Ventimiglia-Savona (incl. la tratta Savona L.-Savona M.)	1.488.409					
Savona-Genova (incl. la tratta Sa- vona L. - Savona M.) (Samp. - P. Princ. - P. Brig.)	800.247					
<i>A riportare...</i>	17.491.778					
				Totale percorrenze dei treni a tra- zione elettrica sulla rete di Stato	31.982.723	
				Percorrenze effettuate dalle Ferro- vie dello Stato in territorio este- ro (Modane. Confine Francese) .	117.850	
				Totale percorrenze dei treni a tra- zione elettrica sulla rete eserci- tata	32.100.573	
				di cui { a scartamento normale..	31.663.713	
				{ a scartamento ridotto...	436.860	

Percorrenza complessiva, per linea statistica, dei treni effettuati con automotrici con motore a combustione interna (*) e Diesel elettrico ()** (già compresa nell'allegato 39).

Esercizio 1934-35

(Vedere Relazione a pag. 90 e 119, Capo V).

COMPARTIMENTI	LINEE	Treni-km.	COMPARTIMENTI	LINEE	Treni-km.			
	<i>Automotrici a combustione interna</i>			<i>Riporto...</i>	2.662.873			
TORINO	(Modane) Oulx-Torino	9.698	Segue NAPOLI	Villa Literno-Napoli	3.444			
	Torino-Aosta	197.269		Pozzuoli Solfatara-Napoli (V. G.)	17.108			
	(Torino) Santhià-Novara-Arona	78.432		BARI	Bari-Taranto	83.333		
	Varallo-Sesia-Vignale-Novara	253.092			Taranto-Brindisi	73.464		
	Torino-Trofarello-Savigliano-Cuneo	7.135			Brindisi-Lecce	36.941		
	Cuneo-Ventimiglia	8.118			Termoli-Foggia-Brindisi	616.891		
	Alessandria-Castagnole-Brà-Cavallermaggiore	7.851			Foggia-Potenza	451.196		
	Torino-Alessandria	12.843			Foggia-Manfredonia	207.884		
	Asti-Castagnole	79.760			Foggia-Lucera	141.834		
	Asti-Acqui	17.215			Cerignola-Camp.-Cerignola Città	76.719		
	(Torino)-Chivasso-Casale Monf.o	67.498			Margherita di Savoia-Ofantino	34.802		
	Chivasso-Asti	93.636			Rocchetta-Gioia del Colle	403.910		
	Mortara-Casale Monferrato-Asti	355.480			Barletta-Spinazzola	322.230		
	Vercelli-Casale Monferrato-Alessandria	107.674			Corse di prova e passaggi su linee diverse	4.725		
	Novara-Mortara-Alessandria	1.085						
	GENOVA	La Spezia-Genova			1.211		<i>Autofurgoni</i>	
	BOLOGNA	Bologna-Pistoia			594		Termoli-Foggia-Brindisi	25.773
	FIRENZE	La Spezia C.-Sarzana			991		Foggia - Rocchetta S. Antonio-Potenza	36.432
		Firenze-Empoli-Pisa			227.132		Rocchetta S. Antonio Gioia del Colle	62.112
		Pisa-Livorno		46.402		Barletta-Spinazzola	24.180	
		Cecina-Volterra		7.852				
		Livorno-Colle Salvetti		37.171		TOTALE ...	5.285.651	
Livorno-Vada-Grosseto		307.743						
Campiglia-Piombino		125.306		<i>Automotrici a combustione interna e Diesel elettriche</i>				
Empoli-Siena		92.046						
Faenza-Firenze		3.124						
Firenze-Chiusi		1.098						
Livorno C.-Livorno S.M.-Lido Calambrone		11.956		FIRENZE	Lucca-Pontedera	13.606		
Pisa-Colle Salvetti-Vada-Cecina		11.746			Pistoia-Lucca-Pisa	4.810		
ANCONA	Ancona-Rimini	1.116			Livorno-Colle Salvetti	20.915		
Ancona-Foligno-Terni-Orte	16.413				Livorno C.-Livorno S. M.-Lido Calambrone	34.213		
Urbino-Fabriano	40.472				TOTALE ...	73.544		
Terontola-Foligno	71.742							
Ancona-Pescara-Termoli	5.525		PALERMO		Dittaino-Piazza Armerina-Caltagirone	2.160		
Fabriano-Porto Civitanova	60.527							
Terni-Aquila-Sulmona	7.411				TOTALE scartamento normale e ridotto...	75.704		
ROMA	Orte-Roma	11.785						
	Roma-Formia	640						
	Sulmona-Isernia-Caianello	596						
NAPOLI	Napoli-Torre Annunziata-Gragnano	275.488						
	<i>A riportarsi ...</i>	2.662.873						

(*) Non atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale dei treni normali.

(**) Atte ad essere messe in composizione promiscua con il materiale dei treni normali.

**Percorrenza in chilometri delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche,
e con motore a combustione interna sull'intera rete esercitata.**

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 90, Capo V).

NATURA DEL TRENO	LINEE A SCARTAMENTO NORMALE						LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO				
	Locomotive		Automotrici				Locomotive a vapore	Automotrici			
	a vapore	elettriche	a vapore	elettriche	a nafta	a benzina		elettriche	a nafta		
	locomotive-km.						locomotive-km.				
Linee della rete di Stato											
Treni	viaggiatori	direttissimi - diretti	33.632.553	10.735.015	—	1.063.912	—	525.547	68	—	—
		accelerati	39.975.344	8.140.413	—	2.119.329	10.900	4.522.949	88.443	—	—
		omnibus e misti	9.250.072	1.845.535	—	156.359	58.980	10.373	1.338.520	351.666	2.160
		speciali-bis-facoltativi	1.035.783	328.224	—	27.243	2.635	76.053	1.706	1.716	—
		TOTALE ...	83.893.752	21.049.187	—	3.366.843	72.515	5.134.922	1.428.737	353.382	2.160
	merci	con viaggiatori	3.152.172	540.767	—	73	—	—	98.974	—	—
		senza viaggiatori ...	31.258.091	8.408.630	—	10.101	130	147.609	93.508	62.548	—
		speciali e facoltativi	7.432.828	1.937.175	—	15.171	—	—	101.217	3.242	—
	TOTALE ...	41.843.091	10.886.572	—	25.345	130	147.609	293.699	65.790	—	
	Materiali-spartineve-di servizio	1.133.419	58.872	—	3.804	1.053	4.196	53.407	17.688	—	
Locomotive isolate	(1) 6.358.150	1.786.038	—	(2) 4.014	1.701	219.452	(3) 11.322	3.000	—		
Locomotive di manovra	15.551.006	302.315	—	2.915	—	—	45.421	3.394	—		
TOTALE COMPLESSIVO ...	148.779.418	34.082.984	—	3.402.921	75.399	5.506.179	1.832.586	443.254	2.160		
Linee esercitate dalle F.S. (T. V. in territorio estero (T. E.	100.601	—	—	—	—	—	—	—	—		
Percorrenza locomotive F. S. su altre reti	14	207.583	—	—	—	—	—	—	—		
TOTALE DELLA RETE ESERCITATA	148.880.033	34.290.567	—	3.402.921	75.399	5.506.179	1.832.586	443.254	2.160		
Noleggi	37.141	—	—	—	—	—	67.816	—	—		
Percorrenza di terzi sulla rete	729.506	266.649	—	—	27.168	41.610	—	—	—		

(1) Escluse le corse di prova locomotive in km. 56.983. — (2) Compresse le corse di prova (locomotive-km. 27.644; automotrici km. 630). — (3) Escluse le corse di prova.
(4) Compresse le corse di prova in km. 5.193.

- ALLEGATO N. 43. — RIASSUNTO DELLE QUANTITÀ DEI VIAGGIATORI E COMPUTO DEI VIAGGIATORI-CHILOMETRO. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 44. — SPECIFICAZIONE DELLE QUANTITÀ E PRODOTTO DEGLI ABBONAMENTI E DELLE CARTE DI AUTORIZZAZIONE. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 45. — TRAFFICO VIAGGIATORI NELL'ANNO 1934 DIVISO PER COMPARTIMENTO. RETE A SCARTAMENTO NORMALE E RIDOTTO.
- » » 46. — CONFRONTO TRA IL CARICO MERCI PER IL PUBBLICO DELL'ESERCIZIO 1934-35 E QUELLO DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE, PER COMPARTIMENTO.
- » » 47. — CARICO COMPLESSIVO PER COMPARTIMENTO, DI MERCI E BESTIAME. ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.
- » » 48. — CARICO COMPLESSIVO PER MESE DI MERCI E BESTIAME. ESERCIZI 1934-35 E 1933-34.
- » » 49. — UTILIZZAZIONE DEI CARRI UTILI AL TRAFFICO. ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.
- » » 50. — PERCORSO MEDIO DEI TRASPORTI PER IL PUBBLICO E PER SERVIZIO, TONNELLATE-CHILOMETRO E INTENSITÀ MEDIA CHILOMETRICA DEL TRAFFICO MERCI. ESERCIZI DAL 1905-06 AL 1934-35. (RETE A SCARTAMENTO NORMALE).
- » » 51. — CARICO MERCI PER COMPARTIMENTO E PER MESE. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 52. — TONNELLAGGIO E PRODOTTO DELLE PRINCIPALI MERCI TRASPORTATE PER CONTO DEL PUBBLICO. ESERCIZIO 1934-35.
- » » 53. — QUANTITÀ DEI CARRI D'UVA, MOSTO, VINO E RECIPIENTI VUOTI CARICATI DURANTE LE CAMPAGNE VENDEMMIALI. ANNI DAL 1925 AL 1934.
- » » 54. — QUANTITÀ DEI CARRI DI AGRUMI CARICATI IN SICILIA E IN CALABRIA. ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.
- » » 55. — MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI NEI PRINCIPALI PORTI. ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.
- » » 56. — MOVIMENTO DELLE PRINCIPALI MERCI CARICATE AI PORTI. (RIASSUNTO); ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.
- » » 57. — MOVIMENTO DELLE PRINCIPALI MERCI CARICATE AI PORTI. (DETTAGLIO PER MESE). ESERCIZIO 1934-35.
- » » 58. — MOVIMENTO DELLE MERCI NEI PRINCIPALI PORTI. CARRI SCARICATI E CARICATI SUDDIVISI PER PROVENIENZA E DESTINAZIONE. ESERCIZI 1934-35 E 1933-34.
- » » 59. — MOVIMENTO DELLE MERCI IMPORTATE DALLE FERROVIE ESTERE. ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.
- » » 60. — MOVIMENTO DELLE MERCI ESPORTATE SULLE FERROVIE ESTERE. ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.
- » » 61. — MOVIMENTO DELLE MERCI IMPORTATE DALLE FERROVIE CONFINANTI (ESTERE ED ITALIANE). ESERCIZIO 1934-35.
- » » 62. — MOVIMENTO DELLE MERCI ESPORTATE SULLE FERROVIE CONFINANTI (ESTERE ED ITALIANE). ESERCIZIO 1934-35.
- » » 63. — MOVIMENTO DEI TRENI E DEI VEICOLI SUI PIÙ IMPORTANTI VALICHI APPENNINICI. ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.

Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro.

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 126, Capo VI).

TARIFFE	QUANTITÀ VIAGGIATORI (1)						PRODOTTO VIAGGIATORI (3)				VIAGGIATORI-CHILOMETRO							
	1ª classe		2ª classe		3ª classe		1ª classe		2ª classe		3ª classe		1ª classe		2ª classe		3ª classe	
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
a) Differenziale	190.309	915.881	5.243.132	6.349.322	5.637	16.869.484	48.358.838	126.538.678	191.767.000	46.073.683	157.873.012	580.361.941	784.308.636	10.189				
b) Vicinale	10.486	308.611	10.534.215	10.833.312	9.635	204.914	4.939.032	71.594.886	76.738.832	431.621	15.344.094	349.197.538	364.973.273	4.741				
c) Andata e Ritorno	104.806	860.316	13.771.266	14.736.388	13.083	2.929.915	13.363.460	73.515.240	89.808.615	7.597.460	47.000.163	366.225.178	420.822.801	5.467				
d) Riduzioni diverse (2)	746.639	5.621.484	38.267.978	44.636.101	39.627	39.912.161	141.297.896	330.343.006	511.553.063	170.525.394	1.010.765.099	3.632.334.127	4.813.624.620	62.532				
e) Napoli Pozzuoli	101.053	—	2.435.748	2.536.801	2.252	109.456	—	1.670.332	1.779.788	588.117	—	13.919.031	14.507.148	0.188				
f) Tariffa speciale impiegati, artigiani	—	81.348	21.506.280	21.587.628	19.165	—	142.359	21.683.498	21.827.857	—	1.834.242	529.405.264	531.239.506	6.901				
Completivamente	1.153.293	7.787.640	91.758.619	100.699.552	89.399	60.025.930	208.101.385	625.347.610	893.475.155	225.216.275	1.232.816.610	5.471.413.099	6.929.475.984	90.018				
g) Circolari e combinabili (quantità biglietti)	1.196	6.634	9.331	17.161	0.015	421.991	1.302.794	581.977	2.306.762	1.330.615	5.472.312	3.495.183	10.298.110	0.134				
h) Abbonamenti (quantità viaggi)	196.515	1.235.037	10.492.779	11.924.361	10.586	12.604.705	47.541.867	86.017.138	146.163.710	38.326.275	195.135.846	524.638.950	758.101.071	9.848				
i) Carte di autorizzazione	—	—	—	—	—	728.384	1.428.748	610.133	2.767.565	—	—	—	—	—				
l) Carte di libera circolazione	—	—	—	—	—	6.088.412	—	—	6.088.412	—	—	—	—	—				
m) Accessori (*)	—	—	—	—	—	7.560.937	12.660.263	1.912.216	22.133.416	—	—	—	—	—				
TOTALE GENERALE (4)	1.351.034	9.029.311	102.260.729	112.641.074	100	87.430.359	271.035.257	714.469.404	1.072.935.020	264.873.165	1.433.424.768	5.999.577.232	7.697.875.165	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 validi per effettuare una corsa di andata ed una di ritorno sono stati contati per due viaggiatori. Per i biglietti per impiegati artigiani (punto f) sono stati calcolati 12 viaggiatori per ogni biglietto venduto.

(2) Il tragico inerte ai treni popolari è stato compreso nelle riduzioni diverse.

(3) Il prodotto è al netto delle tasse erariali e di bollo.

(4) Questo quantitativo dei viaggiatori differisce da quello riportato al Capo VI della Relazione perchè quest'ultimo non comprende i viaggi degli abbonamenti, dei militari richiamati con cartolina, i viaggi a forfait, ed inoltre, allo scopo di rendere i dati della relazione confrontabili con quelli degli anni passati, il quantitativo dei viaggi a tariffa speciale, impiegati ed artigiani, ecc. è stato calcolato in due viaggi per ogni biglietto venduto, anziché in dodici come al presente prospetto.

(*) Accessori:

	I	II	III	TOTALE
a) Prenotazioni posti nelle carrozze	58.695	117.195	—	175.890
b) Supplimenti treni rapidi ed automatici	3.274.815	6.430.895	588.995	10.294.705
c) Marche a valore per biglietti gratuiti	727.427	2.285.292	1.323.221	4.335.940
d) Quote wagons litis	3.500.000	3.826.881	—	7.326.881
TOTALE	7.560.937	12.660.263	1.912.216	22.133.416

Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle carte di autorizzazione.

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 126, Capo VI).

SPECIFICAZIONE DEGLI ABBONAMENTI	QUANTITÀ DEI BIGLIETTI			PRODOTTO DEI BIGLIETTI « NETTO DI TASSE »				
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE
	Numero							Lire
Ordinari	1.417	8.941	45.775	56.133				
Intera rete	824	1.247	1.054	3.125				
Speciali	1.219	9.148	24.645	35.012	12.604.705	47.541.867	86.017.138	146.163.710
Per studenti	14	4.595	21.244	25.763				
Per impiegati di Stato e famiglie	181	3.392	11.661	15.234				
Per ferrovieri e famiglie	14	1.839	29.139	30.992				
TOTALE ...	3.669	29.072	133.518	166.259	12.604.705	47.541.867	86.017.138	146.163.710
	Cat. A.	Cat. B.	Cat. C.	TOTALE				
Carte di autorizzazione per percorrenze non superiori ai 100 km.	7	390	1.372	1.769	3.132	86.734	166.743	256.609
Carte di autorizzazione senza limitazione di percorrenza	705	2.892	1.857	5.454	725.252	1.342.014	443.690	2.510.956
TOTALE...	712	3.282	3.229	7.223	728.384	1.428.748	610.433	2.767.565

Traffico viaggiatori nell'anno 1934 diviso per Compartimento - Rete a scartamento normale e ridotto.

(Vedere Relazione a pag. 126, Capo VI).

COMPARTIMENTI	TRAFFICO VIAGGIATORI							
	Quantità dei viaggiatori partiti (1)				Prodotto dei viaggiatori partiti (2)			
	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe	TOTALE	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe	TOTALE
	Numero				Lire			
Torino	79.051	870.110	10.300.866	11.250.027	5.204.634	27.231.087	94.839.078	127.274.799
Milano	280.641	1.307.285	12.420.755	14.008.681	15.346.748	52.060.239	127.024.042	194.431.029
Venezia	74.567	588.004	5.340.493	6.003.064	4.369.050	18.584.672	59.609.296	82.563.018
Trieste	27.254	212.738	2.471.517	2.711.509	1.932.530	7.773.929	27.093.484	36.799.943
Genova	106.622	871.243	5.494.677	6.472.542	6.795.700	23.737.427	50.368.637	80.901.764
Bologna	60.891	547.672	4.656.533	5.265.096	3.489.344	17.905.999	52.912.062	74.307.405
Firenze	86.610	734.361	7.271.180	8.092.151	4.611.333	22.076.093	69.169.687	95.857.113
Ancona	25.032	243.384	2.701.234	2.969.650	1.187.107	7.911.535	32.787.908	41.886.550
Roma	132.656	696.247	5.045.543	5.874.446	23.004.244	30.509.600	68.311.258	121.825.102
Napoli	176.394	470.588	5.813.722	6.460.704	4.395.154	16.490.874	43.784.691	64.670.719
Bari	36.570	222.616	2.498.070	2.757.256	3.059.270	10.112.969	34.213.553	47.385.792
Reggio Calabria	20.768	208.071	1.659.814	1.888.653	1.359.797	5.330.804	16.879.425	23.570.026
Palermo	49.991	456.584	3.571.721	4.078.296	3.465.287	16.367.029	39.371.914	59.204.230
Cagliari	8.992	48.228	594.713	651.933	757.121	2.576.572	7.042.608	10.376.301
TOTALE...	1.166.039	7.477.131	69.840.838	78.484.008	78.977.319	258.668.829	723.407.643	1.061.053.791
<i>Totale dei biglietti distribuiti in conto corrente</i>	2.202	4.906	689.218	696.326	—	—	—	(3)
<i>Totale dei biglietti distribuiti all'estero e dalle Amministrazioni italiane ed estere in corrispondenza</i>	113.337	655.526	1.195.296	1.964.159	9.692.184	37.737.656	29.263.812	76.693.652
TOTALE...	1.281.578	8.137.563	71.725.352	81.144.493	88.669.503	296.406.485	752.671.455	1.137.747.443
<i>Somme accreditate alle Amministrazioni in corrispondenza ...</i>					3.780.009	10.932.151	16.016.672	30.728.832
TOTALE...					84.889.494	285.474.334	736.654.783	1.107.018.611

(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.

**Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1934-35 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimento
(Rete a scartamento normale).**

(Vedere Relazione a pag. 131, Capo VI)

COMPARTIMENTI	Carro completo Tonn.	Collettame Tonn.	TOTALE Tonn.	DIFFERENZA PERCENTUALE FRA GLI ESERCIZI 1934-35 E 1933-34			
				Carro completo	Collettame	TOTALE	
Torino	esercizio 1934-35...	3.965.518	383.030	4.348.548			
	» 1933-34...	3.810.208	448.695	4.258.903			
	Differenza...	+ 155.310	- 65.665	+ 89.645	+ 4,08	- 14,63	+ 2,10
Milano	esercizio 1934-35...	3.814.267	462.018	4.276.285			
	» 1933-34...	3.581.633	516.376	4.098.009			
	Differenza...	+ 232.634	- 54.358	+ 178.276	+ 6,50	- 10,53	+ 4,35
Venezia	esercizio 1934-35...	2.195.661	206.024	2.401.685			
	» 1933-34...	2.214.509	221.874	2.436.383			
	Differenza...	- 18.848	- 15.850	- 34.698	- 0,85	- 7,14	- 1,42
Trieste	esercizio 1934-35...	2.853.364	71.666	2.925.030			
	» 1933-34...	2.623.719	73.721	2.697.440			
	Differenza...	+ 229.645	- 2.055	+ 227.590	+ 8,75	- 2,79	+ 8,44
Genova	esercizio 1934-35...	5.853.670	267.175	6.120.845			
	» 1933-34...	5.357.183	293.741	5.650.924			
	Differenza...	+ 496.487	- 26.566	+ 469.921	+ 9,27	- 9,04	+ 8,32
Bologna	esercizio 1934-35...	1.203.398	189.244	1.392.642			
	» 1933-34...	1.459.126	207.761	1.666.887			
	Differenza...	- 255.728	- 18.517	- 274.245	- 17,53	- 8,91	- 16,45
Firenze.....	esercizio 1934-35...	3.382.105	286.068	3.668.173			
	» 1933-34...	3.123.952	307.239	3.431.191			
	Differenza...	+ 258.153	- 21.171	+ 236.982	+ 8,26	- 6,89	+ 6,91
Ancona	esercizio 1934-45...	1.221.985	134.786	1.356.771			
	» 1933-34...	1.289.120	143.925	1.433.045			
	Differenza...	- 67.135	- 9.139	- 76.274	- 5,21	- 6,35	- 5,32
Roma	esercizio 1934-35...	1.316.413	119.533	1.435.946			
	» 1933-34...	1.412.464	132.193	1.544.657			
	Differenza...	- 96.051	- 12.660	- 108.711	- 6,80	- 9,58	- 7,04
Napoli.....	esercizio 1934-35...	1.703.294	196.251	1.899.545			
	» 1933-34...	1.801.583	205.434	2.007.017			
	Differenza...	- 98.289	- 9.183	- 107.472	- 5,45	- 4,47	- 5,35
Bari.....	esercizio 1934-35...	1.099.114	92.619	1.191.733			
	» 1933-34...	1.239.680	101.059	1.340.739			
	Differenza...	- 140.566	- 8.440	- 149.006	- 11,34	- 8,35	- 11,11
Reggio Calabria.	esercizio 1934-35...	510.173	77.114	587.287			
	» 1933-34...	556.528	81.221	637.749			
	Differenza...	- 46.355	- 4.107	- 50.462	- 8,33	- 5,06	- 7,91
Palermo.....	esercizio 1934-35...	1.598.531	181.988	1.780.519			
	» 1933-34...	1.755.388	200.059	1.955.447			
	Differenza...	- 156.857	- 18.071	- 174.928	- 8,93	- 9,03	- 8,95
Cagliari	esercizio 1934-35...	230.956	49.261	280.217			
	» 1933-34...	236.560	49.468	286.028			
	Differenza...	- 5.604	- 207	- 5.811	- 2,37	- 0,42	- 2,03
TOTALI...	esercizio 1934-35...	30.948.449	2.716.777	33.665.226			
	» 1933-34...	30.461.653	2.982.766	33.444.419			
	Differenza...	+ 486.796	- 265.989	+ 220.807	+ 1,60	- 8,92	+ 0,66

Carico complessivo per Compartimento, di merci e bestiame.

ESERCIZI DAL 1934 - 35 AL 1925 - 26.

(Vedere Relazione a pag. 131, Capo VI).

Lunghezza mediana Km.	COMPARTIMENTI	MERCÌ ACCETTATE PEL TRASPORTO				CARRI CARICATI					carico medio per		
		per il pubblico		per servizio	IN Totale	completi	per il pubblico		per servizio	IN Totale	carro	giorno e Km. dire ^{te} esercita a	
		a carro	in collettame				misti con merci	bestiame					
		tonnellate		tonnellate		quantità		tonn.		tonn.			
1.935	Torino	3.965.518	0	484.920	4.833.468	294.996	126.031	84.641	8.557	38.374	552.599	10,52	6,84
1.481	Milano	3.814.267	462.018	570.889	4.847.174	291.431	149.322	98.730	8.104	46.553	594.140	9,94	8,97
1.400	Venezia { a scart. normale... a scart. ridotto...}	2.195.661	206.024	1.139.886	3.541.571	174.231	60.158	56.496	4.639	78.337	373.861	11,32	6,93
92			18.104	7.697	5	25.806	2.451	1.626	—	1	3	4.081	6,32
738	Trieste { a scart. normale... a scart. ridotto...}	2.853.364	71.666	575.993	3.501.023	216.882	28.344	15.150	16.459	36.985	313.820	12,41	13,00
123			5.001	3.810	3.160	11.980	698	1.791	—	35	543	3.067	3,95
517	Genova	5.853.670	267.175	1.082.310	7.203.155	384.429	92.727	37.396	1.281	73.439	589.272	13,08	38,17
1.283	Bologna	1.203.398	189.244	458.109	1.850.751	108.451	66.632	88.000	11.529	39.859	314.471	8,64	3,95
1.321	Firenze	3.382.105	286.068	529.473	4.593.646	227.853	103.459	66.701	7.954	70.310	476.277	11,44	9,53
1.066	Ancona	1.221.985	134.786	566.702	1.923.473	92.592	36.462	27.834	7.075	38.449	202.322	11,49	4,94
1.497	Roma	1.316.413	119.533	733.553	2.169.499	98.558	44.353	27.590	4.909	52.809	228.219	11,08	3,97
1.201	Napoli	1.703.294	196.251	1.012.029	2.912.474	148.695	69.050	41.187	2.467	72.899	337.298	10,02	6,64
1.092	Bari	1.099.114	92.619	434.530	1.626.263	89.208	35.336	20.927	1.429	29.464	176.364	10,55	4,08
980	Reggio Calabria	510.173	77.114	437.026	1.024.313	47.148	21.928	12.800	1.709	32.723	116.308	10,06	2,86
1.298	Palermo { a scart. normale... a scart. ridotto...}	1.598.531	181.988	601.307	2.381.826	129.436	63.384	13.358	3.104	40.793	250.075	10,19	5,03
563			135.092	16.765	24.101	175.958	12.696	5.819	1.147	67	2.428	22.157	8,40
411	Cagliari	230.956	49.261	107.624	387.841	17.485	12.102	—	1.754	7.865	39.206	10,35	2,59
16.220	Eserc. { 1934-35 { a scart. normale.... a scart. ridotto.....}	30.948.449	2.716.777	9.131.251	42.796.477	2.321.305	909.288	593.810	80.970	658.859	4.564.232	11,00	7,21
778			158.197	28.272	27.275	213.744	15.845	9.236	1.147	103	2.974	29.305	7,61
16.104	Eserc. { 1933-34 { a scart. normale.... a scart. ridotto.....}	30.461.653	2.982.766	6.769.577	40.213.996	2.313.723	1.003.673	649.610	86.065	499.916	4.552.987	10,53	6,84
775			184.478	31.848	26.523	242.849	18.809	10.177	1.743	60	2.838	33.627	7,63
16.123	Eserc. { 1932-33 { a scart. normale.... a scart. ridotto.....}	32.501.771	3.238.733	5.092.167	40.436.661	2.480.999	1.112.669	682.255	95.294	392.703	4.763.830	10,14	6,87
766			198.506	41.491	36.128	276.125	20.739	11.791	1.627	92	3.532	37.781	7,65
16.123	Esercizio 1931-32 (1)	36.742.108	3.662.059	5.873.829	46.277.996	2.865.521	1.210.441	712.504	103.717	434.974	1.327.160	10,26	7,81

16.071	Esercizio 1930-31 (1).....	44.375.061	4.238.226	6.505.507	55.118.794	3.421.030	1.236.683	777.685	116.046	465.746	6.017.196	10,76	9,40
15.067	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	479.817	6.855.185	10,83	11,20
15.015	Esercizio 1928-29 (1).....	53.489.066	5.268.387	5.732.050	64.489.503	4.103.647	1.540.159	517.834	133.634	417.160	6.712.434	10,64	11,10
15.823	Esercizio 1927-28 (1).....	49.377.435	4.973.417	7.518.097	61.868.949	3.820.369	1.495.768	468.956	131.610	520.087	6.436.790	10,60	10,68
15.763	Esercizio 1926-27 (1).....	53.286.124	4.913.309	6.782.578	64.982.011	4.116.142	1.444.145	468.400	133.692	472.292	6.634.671	10,77	11,20
15.757	Esercizio 1925-26 (1).....	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	11,35

(1) Nei dati relativi a questo esercizio non è compreso il tonnellaggio trasportato sulle linee a scartamento ridotto.

Specificazione del carico dal 1925-26 al 1934-35

(Rete a scartamento normale).

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	%		
1934-35	23.233.752	— 2,92	14.692.824	+ 26,12	4.869.901	+ 5,19	42.796.477	+ 6,42	3.251.517	— 4,87	948.441	+ 21,54	364.274	+ 2,73	4.564.232	+ 0,25
1933-34	23.934.936	— 8,25	11.649.811	+ 17,14	4.629.249	+ 5,11	40.213.996	— 0,55	3.418.100	— 8,49	780.296	+ 13,38	354.591	+ 4,22	4.552.987	— 4,42
1932-33	26.087.399	— 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

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

ESERCIZI 1934-35

(Vedere Relazione a

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								
1934	Luglio	2.638.030	224.215	710.807	3.573.052	—	25.133	—
"	Agosto	2.687.114	229.602	794.179	3.710.895	—	25.522	—
"	Settembre	2.778.563	252.394	776.856	3.807.813	—	21.654	—
"	Ottobre	2.958.546	279.039	899.732	4.137.317	—	25.432	—
"	Novembre	2.592.718	246.755	829.072	3.668.545	—	19.798	—
"	Dicembre	2.430.271	225.157	677.272	3.332.700	—	14.940	—
1934	2° semestre	16.085.242	1.457.162	4.687.918	22.230.322	+ 8,15	132.479	+ 0,87
1933	2° semestre	16.004.652	1.572.925	2.976.664	20.554.241	—	131.329	—
1935	Gennaio	2.377.007	205.166	619.135	3.201.308	—	12.188	—
"	Febbraio	2.299.080	196.203	605.313	3.100.596	—	13.256	—
"	Marzo	2.662.705	230.012	749.996	3.642.713	—	13.914	—
"	Aprile	2.496.715	221.216	886.086	3.604.017	—	15.621	—
"	Maggio	2.444.891	210.950	848.535	3.504.376	—	13.723	—
"	Giugno	2.582.809	196.068	734.268	3.513.145	—	12.563	—
1935	1° semestre	14.863.207	1.259.615	4.443.333	20.566.155	+ 4,61	81.265	— 27,16
1934	1° semestre	14.457.001	1.409.841	3.792.913	19.659.755	—	111.580	—
Esercizio 1934-35		30.948.449	2.716.777	9.131.251	42.796.477	+ 6,42	213.744	— 11,08
Esercizio 1933-1934		30.461.653	2.982.766	6.769.577	40.213.996	—	242.849	—

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.

...nese di merci e bestiame.

...e 1933-34.

...pag. 131, 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					
201.319	78.533	50.554	7.155	52.603	390.164	—	10,75	3.388	—
207.488	78.122	49.371	8.132	56.498	399.611	—	10,85	3.225	—
207.392	81.117	52.142	6.993	55.059	402.703	—	11,08	2.882	—
221.749	91.368	56.925	7.424	64.171	441.637	—	10,96	3.282	—
190.795	81.273	52.955	6.680	58.787	390.490	—	11,09	2.682	—
180.460	75.729	52.489	5.816	49.427	363.921	—	10,90	2.118	—
1.209.203	486.142	314.436	42.200	336.545	2.388.526	+ 1,78	10,94	17.577	— 4,97
1.224.792	519.263	334.343	46.147	222.128	2.346.673	—	10,45	18.497	—
177.565	72.037	46.329	6.072	45.448	347.451	—	10,85	1.807	—
174.066	65.863	43.161	6.254	43.825	333.169	—	10,93	1.873	—
199.913	74.986	50.642	6.501	55.027	387.069	—	11,04	2.020	—
186.237	71.249	48.325	5.753	62.714	374.278	—	11,25	2.240	—
182.604	72.515	47.232	7.158	61.124	370.633	—	11,08	1.953	—
191.717	66.496	43.685	7.032	54.176	363.106	—	11,25	1.835	—
1.112.102	423.146	279.374	38.770	322.314	2.175.706	— 1,39	11,07	11.728	— 22,48
1.088.931	484.410	315.267	39.918	277.788	2.206.314	—	10,62	15.130	—
2.321.305	909.288	593.810	80.970	658.859	4.564.232	+ 0,25	11,00	29.305	— 12,84
2.313.723	1.003.673	649.610	86.065	499.916	4.552.987	—	10,53	33.627	—

Utilizzazione dei carri utili al traffico sulla rete a scartamento normale.

ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26.

(Vedere Relazione a pag. 139, 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 (3)	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
1934	Luglio.....	132.597	3.672	136.269	6.871	17.595	8.622	12.000	45.088	91.181	15.006	16,46	6,2	
"	Agosto.....	132.029	3.617	135.646	6.226	17.075	8.583	11.500	43.384	92.262	15.370	16,66	6,0	
"	Settembre.....	131.466	3.782	135.248	4.560	16.180	9.060	6.600	36.400	98.848	16.108	16,30	6,3	
"	Ottobre.....	130.764	4.376	135.140	4.253	16.060	8.527	3.560	32.400	102.740	16.357	15,92	6,7	
"	Novembre.....	129.967	4.689	134.656	4.491	16.230	8.521	10.000	39.251	95.405	15.620	16,37	5,3	
"	Dicembre.....	129.315	4.918	134.233	5.036	15.813	8.493	14.300	43.642	90.591	15.163	16,74	6,00	
1934	2° Semestre.....	131.023	4.176	135.199	5.240	16.494	8.634	9.860	40.028	95.171	15.604	16,40	6,2	—
1933	2° Semestre.....	139.980	4.090	144.070	4.969	16.373	8.224	19.333	48.899	95.171	15.376	16,16	6,4	—
1935	Gennaio.....	128.854	3.078	131.932	5.017	15.405	7.442	17.000	44.864	87.068	13.363	15,35	6,12	
"	Febbraio.....	128.593	3.638	132.231	4.943	15.720	7.904	15.000	43.567	88.664	13.882	15,66	6,9	
"	Marzo.....	128.436	3.484	131.920	5.429	15.984	8.387	10.000	39.800	92.120	15.179	16,48	6,2	
"	Aprile.....	128.292	4.576	132.868	5.882	16.548	8.331	10.000	40.811	92.057	14.678	15,94	6,6	
"	Maggio.....	128.140	4.159	132.299	4.527	16.884	8.374	15.300	45.085	87.214	13.986	16,04	6,6	
"	Giugno.....	127.978	3.706	131.684	4.860	16.572	8.371	10.400	40.203	91.481	15.129	16,54	6,1	
1935	1° Semestre.....	128.382	3.774	132.156	5.110	16.186	8.143	12.950	42.389	89.767	14.369	16,01	6,6	—
1934	1° Semestre.....	135.917	3.972	139.889	4.036	16.518	8.229	19.532	48.315	91.574	14.561	15,90	6,7	—
Esercizio 1934-35.....		129.702	3.975	133.677	5.175	16.340	8.388	11.305	41.208	92.469	14.988	16,21	6,4	18,96
Esercizio 1933-34.....		137.948	4.031	141.979	4.503	16.445	8.226	19.433	48.607	93.372	14.968	16,03	6,6	18,75
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	18,60
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	5, —	17,96

(1) Fra i carri F.S. sono compresi i carri esteri provenienti dalla guerra. Non sono compresi i carri a scartamento ridotto della rete Scula, 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.

(3) Compresi i carri guasti giacenti nelle officine e nelle stazioni marcati D od A.

**Percorso medio dei trasporti, per il pubblico e per servizio, tonnellate-chilometro
e intensità media chilometrica del traffico merci.**

ESERCIZIO DAL 1905-06 AL 1934-35. - (Rete a scartamento normale).

(Vedere Relazione a pag 139, 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 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			
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	tonn.	assi	tonn.	assi-km.	assi-km.	km.	km.	km.	tonn.-km.	tonn.-km.
1905-06.....	27.340.526	6.784.565	4,030	1.214.861.926	360.220.440	9.874	2.904	176,06	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	146,58	6.182.317.846	462.922
1911-12.....	39.101.419	9.227.343	4,237	1.530.613.347	433.529.571	9.956	2.716	165,88	6.486.143.384	485.853
1912-13.....	40.881.465	9.534.686	4,287	1.590.461.398	465.097.923	9.833	2.772	166,81	6.819.437.177	502.649
1913-14.....	41.421.872	9.708.135	4,267	1.657.015.159	469.498.965	9.849	2.687	170,68	7.069.885.113	519.119
1914-15.....	37.660.475	8.777.274	4,291	1.665.023.733	543.918.017	9.625	2.982	189,70	7.144.192.107	521.170
1915-16.....	38.283.443	9.002.164	4,252	2.063.267.131	741.915.033	11.201	3.817	229,20	8.774.565.136	634.780
1916-17.....	40.534.965	8.648.152	4,687	2.364.625.184	846.444.733	12.370	4.272	273,43	11.083.475.480	799.212
1917-18.....	38.653.428	8.021.966	4,818	2.205.571.137	767.279.146	10.807	3.666	274,94	10.627.373.494	779.076
1918-19.....	38.994.129	8.321.484	4,686	2.190.833.252	634.300.772	9.801	2.803	263,27	10.265.984.342	716.048
1919-20.....	39.727.332	7.878.188	5,043	1.942.529.121	430.788.310	8.455	1.830	246,27	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
1926-27.....	64.982.011	13.183.985	5,311	2.509.615.019	914.881.718	9.762	3.473	190,35	13.183.368.593	836.849
1927-28.....	61.868.949	12.785.013	5,228	2.269.594.715	837.809.410	9.330	3.361	177,25	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	5,344	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
1933-34.....	40.213.996	9.063.385	5,192	1.711.940.400	780.065.300	9.036	4.117	188,88	9.599.969.715	534.027
1934-35.....	42.796.477	9.107.746	5,415	1.565.745.300	774.498.000	8.538	4.124	171,91	8.646.432.368	533.072

NB. - Nel determinare il carico medio per asse non si tiene conto dei carri caricati con bestiame, nonchè dei misti formati con merce di transito.

Carico merci per Compartimento e per mese.

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 131, 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 collettame				completi	misti con merci di stazione	di transito					bestiame
Compartimento di Torino														
1934	Luglio	311.523	31.728	37.458	380.709	—	23.507	11.218	7.470	624	3.264	46.083	—	10,02
»	Agosto	325.212	30.422	37.440	393.074	—	23.781	10.517	6.794	789	2.913	44.794	—	10,56
»	Settembre	352.959	37.614	38.375	428.948	—	26.384	11.466	7.283	545	3.022	48.700	—	10,49
»	Ottobre	402.457	38.140	51.901	492.498	—	30.187	12.481	7.674	666	3.881	54.889	—	10,58
»	Novembre	327.571	34.105	43.350	405.026	—	24.327	11.137	7.184	634	3.376	46.658	—	10,43
»	Dicembre	329.575	32.448	29.900	391.923	—	23.986	10.593	7.298	647	2.586	45.110	—	10,54
1934	2° Semestre	2.049.297	204.457	238.424	2.492.178	- 2,94	162.172	67.412	43.793	3.906	19.042	236.234	- 3,31	10,44
1933	2° Semestre	2.066.736	231.006	269.943	2.567.685	—	151.963	74.724	45.446	4.249	19.665	296.047	—	10,42
1935	Gennaio	299.567	29.076	27.298	356.341	—	22.211	10.089	6.793	718	2.292	42.103	—	10,30
»	Febbraio	273.286	28.728	33.471	335.485	—	21.119	9.168	6.135	851	2.510	39.783	—	10,23
»	Marzo	342.915	34.062	43.671	420.648	—	26.111	10.639	7.483	871	3.363	48.467	—	10,49
»	Aprile	316.166	30.836	54.378	401.380	—	23.547	9.809	6.925	721	4.078	45.170	—	10,70
»	Maggio	316.946	29.248	49.319	395.513	—	23.414	9.830	7.063	695	3.814	44.816	—	10,67
»	Giugno	366.941	26.623	38.359	431.923	—	26.422	8.994	6.539	796	3.275	46.026	—	11,16
1935	1° Semestre	1.916.221	178.573	246.498	2.341.290	+ 7,72	142.824	58.819	40.938	4.652	19.332	266.365	- 0,35	10,60
1934	1° Semestre	1.743.472	217.689	212.144	2.173.305	—	128.952	71.627	45.119	4.683	16.945	267.326	—	9,99
Esercizio 1934-35		3.965.518	353.030	484.920	4.833.468	+ 1,95	204.998	128.031	84.641	6.557	38.374	552.599	- 1,91	10,52
Esercizio 1933-34		3.810.208	448.695	482.087	4.740.990	—	280.915	146.351	90.565	8.932	36.610	563.373	—	10,22
Compartimento di Milano														
1934	Luglio	338.492	38.810	48.451	425.753	—	25.319	12.753	7.767	573	3.926	51.338	—	10,14
»	Agosto	379.498	37.732	43.105	410.335	—	24.835	12.515	8.643	779	3.658	50.430	—	10,01
»	Settembre	370.704	42.949	53.513	467.166	—	27.641	13.576	9.102	961	4.243	55.523	—	10,28
»	Ottobre	379.782	47.494	47.641	474.917	—	28.754	14.772	9.551	1.057	4.146	58.280	—	9,96
»	Novembre	342.561	40.550	57.549	440.660	—	25.658	13.072	8.737	949	4.562	52.978	—	10,18
»	Dicembre	307.942	36.862	46.082	390.886	—	23.169	12.017	8.474	734	3.772	48.166	—	10,03
1934	2° Semestre	2.068.979	244.397	296.341	2.609.717	+ 6,70	155.378	78.705	53.274	5.053	24.307	316.715	- 1,06	10,10
1933	2° Semestre	1.882.118	273.500	290.141	2.445.759	—	146.262	90.095	56.635	4.578	22.558	320.128	—	9,45
1935	Gennaio	283.421	34.441	37.128	354.990	—	21.587	11.839	7.514	613	3.100	44.653	—	9,72
»	Febbraio	261.992	33.254	28.690	323.936	—	20.828	10.608	7.164	507	2.491	41.398	—	9,55
»	Marzo	308.114	38.947	42.238	389.299	—	24.222	12.411	8.250	658	3.584	49.125	—	9,68
»	Aprile	286.516	38.708	53.891	379.115	—	22.938	12.116	7.445	406	4.226	47.131	—	9,65
»	Maggio	286.243	37.675	57.053	380.971	—	22.387	12.448	7.710	425	4.449	47.419	—	9,70
»	Giugno	319.002	34.596	55.548	409.146	—	24.093	11.195	7.373	442	4.396	47.499	—	10,31
1935	1° Semestre	1.748.288	217.821	274.848	2.237.457	- 0,56	136.055	70.617	48.488	3.051	22.246	277.425	- 6,66	9,77
1934	1° Semestre	1.699.515	242.876	307.705	2.250.096	—	132.433	82.958	53.518	3.983	24.353	297.245	—	9,38
Esercizio 1934-35		3.814.267	462.018	570.889	4.847.174	+ 3,22	291.431	149.322	98.730	8.104	48.553	594.149	- 3,76	9,84
Esercizio 1933-34		3.581.633	516.376	597.846	4.695.855	—	278.695	173.053	110.153	8.561	46.911	617.373	—	9,42

ANNO	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci						bestiame
				di stazione	di transito	Tonn.								
Compartimento di Venezia														
<i>a) scartamento normale</i>														
1934	Luglio	198.239	17.515	85.305	301.059	—	17.374	5.231	4.664	410	6.156	33.835	—	10,47
»	Agosto	213.716	18.184	104.392	336.292	—	18.350	5.403	4.647	608	7.015	36.023	—	10,93
»	Settembre	184.229	19.588	104.856	308.673	—	14.432	5.422	5.216	555	7.169	32.694	—	11,42
»	Ottobre	227.019	21.223	108.673	356.915	—	17.375	6.247	5.676	433	7.633	37.364	—	11,42
»	Novembre	165.303	19.014	101.826	286.143	—	12.765	5.503	5.484	382	6.920	31.054	—	11,36
»	Dicembre	168.929	15.865	108.504	293.298	—	12.959	5.037	5.425	289	7.217	30.927	—	11,63
1934	2° Semestre	1.167.435	111.389	613.558	1.882.380	+ 17,69	93.265	32.843	31.012	2.677	42.110	201.697	+ 6,87	11,19
1933	2° Semestre	1.140.878	118.067	340.534	1.599.479	—	92.423	33.768	34.141	3.818	24.758	188.908	—	10,60
1935	Gennaio	139.758	15.333	74.709	229.800	—	11.089	4.520	4.149	388	5.030	25.176	—	11,13
»	Febbraio	153.111	14.186	63.807	231.104	—	11.993	4.179	3.880	306	4.531	24.859	—	11,18
»	Marzo	188.935	17.850	80.857	287.642	—	14.294	5.020	4.608	399	5.782	30.103	—	11,46
»	Aprile	189.190	16.501	92.169	297.860	—	14.608	4.627	4.446	345	6.426	30.452	—	11,61
»	Maggio	190.114	16.142	131.378	337.634	—	14.413	4.669	4.225	204	8.665	32.176	—	12,17
»	Giugno	177.118	14.623	83.410	275.151	—	14.609	4.300	4.176	320	5.793	29.198	—	11,14
1935	1° Semestre	1.038.228	94.635	528.330	1.660.191	+ 7,55	80.976	27.315	25.484	1.932	38.227	171.084	— 0,15	11,48
1934	1° Semestre	1.073.631	103.807	365.205	1.542.643	—	82.051	30.461	30.954	2.514	26.252	172.232	—	11,12
Esercizio 1934-35		2.105.661	200.024	1.130.888	3.541.671	+ 12,71	174.231	60.158	58.406	4.639	78.337	373.861	+ 3,52	11,32
Esercizio 1933-34		2.214.509	221.874	705.739	3.142.122	—	174.474	64.229	65.095	6.332	51.010	361.140	—	10,84
<i>b) scartamento ridotto</i>														
(Trento T. V. - Malè e Chiusa - Plan Val Gardena)														
1934	Luglio	3.613	810	—	4.423	—	546	174	—	—	—	720	—	6,14
»	Agosto	2.441	794	—	3.235	—	320	167	—	—	—	487	—	6,64
»	Settembre	1.300	748	3	2.051	—	180	130	—	—	3	313	—	6,55
»	Ottobre	1.229	908	—	2.137	—	197	178	—	—	—	375	—	5,70
»	Novembre	898	729	—	1.627	—	145	144	—	—	—	289	—	5,63
»	Dicembre	569	551	—	1.120	—	92	123	—	—	—	215	—	5,21
1934	2° Semestre	10.050	4.540	3	14.593	— 25,41	1.480	910	—	—	3	2.390	— 29,52	6,08
1933	2° Semestre	15.836	3.723	5	19.564	—	2.397	853	154	—	—	3.404	—	6,02
1935	Gennaio	831	460	1	1.292	—	123	113	—	1	—	237	—	5,47
»	Febbraio	800	503	1	1.304	—	113	108	—	—	—	221	—	5,90
»	Marzo	1.667	628	—	2.295	—	205	146	—	—	—	351	—	6,54
»	Aprile	1.412	574	—	1.986	—	158	128	—	—	—	286	—	6,94
»	Maggio	1.680	478	—	2.158	—	185	110	—	—	—	295	—	7,31
»	Giugno	1.664	514	—	2.178	—	187	105	—	—	—	292	—	7,46
1935	1° Semestre	8.054	3.187	2	11.241	+ 1,69	971	710	—	1	—	1.882	— 3,61	6,67
1934	1° Semestre	7.787	3.239	—	11.026	—	1.034	662	49	—	—	1.745	—	6,50
Esercizio 1934-35		18.104	7.697	5	25.806	— 15,63	2.451	1.628	—	1	3	4.081	— 20,74	6,32
Esercizio 1933-34		23.623	6.962	5	30.590	—	3.431	1.515	203	—	—	5.149	—	6,18

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 Trieste														
a) scartamento normale														
1934	Luglio	219.518	6.309	44.266	270.093	—	16.725	2.614	1.254	1.853	2.836	25.282	—	12,18
»	Agosto.....	194.773	5.641	57.169	257.583	—	15.697	2.682	1.266	2.087	3.471	25.203	—	11,79
»	Settembre	222.455	5.916	61.161	289.532	—	16.847	2.580	1.353	1.179	3.711	25.670	—	12,51
»	Ottobre	240.543	6.680	57.524	304.747	—	18.298	2.685	1.465	1.211	3.554	27.213	—	12,42
»	Novembre	256.052	7.046	50.113	313.211	—	19.145	2.587	1.179	1.119	3.192	27.222	—	12,57
»	Dicembre	218.923	6.117	46.437	271.477	—	16.767	2.374	1.263	971	2.976	24.351	—	12,27
1934	2° Semestre	1352.264	37.708	316.670	1.706.643	+ 10,01	103.478	15.522	7.780	8.420	18.740	154.841	+ 4,97	12,30
1933	2° Semestre	1.310.101	39.526	201.680	1.551.307	—	101.302	15.298	9.114	8.270	13.619	147.603	—	11,91
1935	Gennaio	207.628	5.593	37.427	250.648	—	15.911	2.263	1.267	1.106	2.534	23.081	—	12,10
»	Febbraio.....	220.431	4.819	40.521	265.771	—	16.723	2.012	1.122	1.213	2.586	23.656	—	12,46
»	Marzo	285.525	5.529	40.718	331.772	—	21.315	2.191	1.350	1.373	2.881	29.110	—	12,57
»	Aprile	276.427	8.003	45.739	330.169	—	20.573	2.113	1.198	1.625	2.946	28.455	—	12,88
»	Maggio	266.582	5.136	45.077	316.795	—	20.184	2.213	1.250	1.598	3.010	28.255	—	12,47
»	Giugno	244.507	4.877	49.841	299.225	—	18.697	2.030	1.183	1.124	3.288	26.322	—	12,46
1935	1° Semestre	1.501.100	33.957	259.323	1.794.380	+ 9,98	113.403	12.822	7.370	8.039	17.245	158.879	+ 4,77	12,51
1934	1° Semestre	1.313.618	34.195	283.502	1.631.315	—	100.930	14.725	8.211	9.279	18.498	151.643	—	12,16
Esercizio 1934-45		2.853.384	71.666	575.993	3.501.023	+ 10,00	216.882	28.344	15.150	16.459	36.985	313.820	+ 4,87	12,41
Esercizio 1933-34		2.623.719	73.721	485.182	3.182.622	—	202.232	30.023	17.325	17.549	32.117	299.246	—	12,04
b) scartamento ridotto														
(Trieste C. M. - Parenzo)														
1934	Luglio	604	347	281	1.232	—	127	183	—	—	47	357	—	3,45
»	Agosto.....	184	326	400	910	—	28	168	—	—	68	264	—	3,45
»	Settembre	278	400	173	851	—	44	177	—	7	26	254	—	3,45
»	Ottobre	253	384	278	915	—	32	187	—	4	53	276	—	3,36
»	Novembre	119	341	121	581	—	18	162	—	4	23	207	—	2,86
»	Dicembre	144	274	278	696	—	25	155	—	4	43	227	—	3,12
1934	2° Semestre	1.582	2.072	1.531	5.185	- 24,58	274	1.032	—	19	260	1.585	- 15,06	3,31
1933	2° Semestre	2.074	2.248	2.554	6.876	—	296	1.136	9	4	421	1.866	—	3,72
1935	Gennaio	343	248	494	1.085	—	41	125	—	2	71	239	—	4,58
»	Febbraio.....	822	257	195	1.274	—	100	119	—	2	36	257	—	5,00
»	Marzo	559	304	133	996	—	68	137	—	—	21	226	—	4,41
»	Aprile	923	305	374	1.602	—	112	135	—	5	67	319	—	3,38
»	Maggio	242	323	232	797	—	39	113	—	5	45	202	—	3,94
»	Giugno	530	301	210	1.041	—	64	130	—	2	43	239	—	4,39
1935	1° Semestre	3.419	1.738	1.638	6.785	+ 12,28	424	759	—	16	283	1.482	- 7,83	4,63
1934	1° Semestre	2.258	2.301	1.492	6.051	—	307	1.042	4	—	255	1.608	—	3,77
Esercizio 1934-35		5.001	3.810	3.109	11.920	- 7,32	898	1.791	—	35	543	3.087	- 11,71	3,95
Esercizio 1933-34		4.332	4.549	4.046	12.927	—	603	2.178	13	4	676	3.474	—	3,94

Anno	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci						bestiame
				di stazione	di transito	Tonn.								
Compartimento di Genova														
1934	Luglio	491.540	22.722	86.681	600.943	—	32.741	8.117	3.118	108	6.140	50.224	—	12,79
»	Agosto.....	436.163	21.502	91.767	549.432	—	29.053	7.848	3.020	121	6.511	46.553	—	12,65
»	Settembre	464.564	23.207	97.460	585.231	—	30.254	8.207	3.143	112	6.785	48.501	—	12,93
»	Ottobre	509.295	25.647	133.975	668.917	—	33.324	9.230	3.457	121	8.830	54.968	—	13,02
»	Novembre	512.972	23.021	78.419	614.412	—	33.135	8.015	3.202	81	5.323	49.756	—	13,22
»	Dicembre	478.261	21.943	77.754	577.958	—	31.029	7.486	3.220	89	5.325	47.140	—	13,18
1934	2° Semestre	2.892.785	138.042	586.056	3.596.893	+ 18,72	189.536	48.909	19.160	632	38.914	297.151	+ 13,84	12,97
1933	2° Semestre	2.696.552	152.771	180.278	3.029.601	—	180.716	48.939	16.200	639	14.212	260.706	—	12,42
1935	Gennaio	503.102	21.307	62.931	587.340	—	33.113	7.573	3.053	113	4.471	48.323	—	13,00
»	Febbraio.....	436.729	19.720	86.194	542.643	—	28.806	6.628	2.848	135	5.590	44.007	—	13,23
»	Marzo	563.712	24.434	71.128	659.274	—	37.382	8.052	3.320	145	4.922	53.821	—	13,52
»	Aprile	521.365	22.117	120.157	663.639	—	33.571	7.397	3.036	103	7.774	51.881	—	13,61
»	Maggio	406.645	21.717	91.718	520.080	—	27.746	7.479	3.113	67	6.077	44.482	—	12,59
»	Giugno	529.322	19.838	84.126	633.286	—	34.275	6.689	2.866	86	5.691	49.607	—	13,57
1935	1° Semestre	2.960.875	129.133	516.254	3.806.262	+ 12,69	194.893	43.818	18.236	649	34.525	292.121	+ 8,12	13,19
1934	1° Semestre	2.660.631	140.970	398.377	3.199.978	—	177.883	47.779	16.372	546	27.585	270.165	—	12,63
Esercizio 1934-35		5.853.670	267.175	1.082.310	7.203.155	+ 15,62	384.429	82.727	37.396	1.281	73.430	599.272	+ 11,00	13,08
Esercizio 1933-34		5.357.183	293.741	578.655	6.229.579	—	358.599	96.718	32.572	1.185	41.797	530.871	—	12,53
Compartimento di Bologna														
1934	Luglio	114.488	15.403	40.591	170.482	—	12.518	5.777	7.534	1.169	3.520	30.518	—	7,82
»	Agosto.....	210.335	17.800	37.872	266.007	—	17.720	5.980	7.357	1.432	3.318	35.807	—	9,84
»	Settembre	155.788	18.283	42.358	216.429	—	12.400	6.150	7.876	1.251	3.594	31.271	—	9,77
»	Ottobre	104.636	20.326	53.909	178.871	—	8.677	6.624	8.295	1.235	4.442	29.273	—	9,06
»	Novembre	78.950	17.048	46.342	142.340	—	7.219	5.856	7.669	1.111	3.967	25.822	—	8,35
»	Dicembre	77.588	15.197	43.116	135.901	—	7.049	5.548	7.521	916	3.637	24.671	—	8,37
1934	2° Semestre	741.785	104.057	264.188	1.110.030	- 10,23	65.583	35.935	48.252	7.114	22.478	177.392	- 6,60	8,95
1933	2° Semestre	878.732	112.835	244.909	1.236.476	—	77.082	39.333	45.492	9.010	18.987	189.904	—	9,13
1935	Gennaio	60.808	14.557	24.444	99.809	—	5.720	5.250	6.635	887	2.240	20.732	—	7,55
»	Febbraio.....	69.764	13.076	15.579	98.419	—	6.647	4.839	6.101	889	1.466	19.942	—	7,60
»	Marzo	82.187	15.473	38.278	135.938	—	7.568	5.649	7.343	751	3.178	24.489	—	8,29
»	Aprile	80.638	14.223	41.092	135.953	—	7.246	4.499	7.860	622	3.659	23.886	—	8,83
»	Maggio	86.537	14.407	37.496	138.440	—	7.473	5.433	7.145	520	3.478	24.049	—	8,45
»	Giugno	81.679	13.451	37.032	132.162	—	8.214	5.027	6.664	746	3.360	24.011	—	7,96
1935	1° Semestre	461.613	85.187	193.921	740.721	- 20,11	42.868	30.697	41.748	4.415	17.381	137.109	- 11,89	8,14
1934	1° Semestre	580.394	94.926	251.834	927.154	—	49.792	35.335	44.974	5.026	20.501	155.628	—	8,78
Esercizio 1934-35		1.203.398	189.244	456.109	1.850.751	- 14,46	108.451	66.632	88.000	11.529	39.850	314.471	- 8,98	8,64
Esercizio 1933-34		1.459.126	207.761	496.743	2.163.630	—	126.874	74.668	90.466	14.036	39.488	345.532	—	8,98

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 Firenze														
1934	Luglio	285.570	21.478	62.918	369.966	—	18.934	8.499	5.483	573	5.120	38.609	—	11,36
	Agosto	277.444	23.822	80.013	381.279	—	18.796	8.420	5.284	658	6.596	39.754	—	11,28
	Settembre	305.748	27.587	81.498	414.833	—	20.725	8.947	5.650	762	5.911	41.995	—	11,66
	Ottobre	289.904	29.172	114.804	433.880	—	20.377	10.499	6.608	820	8.693	46.997	—	10,96
	Novembre	271.435	26.659	94.013	392.107	—	18.108	9.290	6.052	552	6.716	40.718	—	11,49
	Dicembre	261.241	24.255	55.733	341.229	—	17.581	8.296	5.705	542	4.319	36.443	—	11,30
1934	2° Semestre	1.681.342	152.973	488.979	2.333.294	+ 11,13	114.521	53.951	34.782	3.907	37.355	244.518	- 0,94	11,34
1933	2° Semestre	1.652.431	158.132	288.938	2.099.501	—	116.344	57.157	45.588	3.873	23.877	246.839	—	10,64
1935	Gennaio	279.127	22.440	65.802	367.369	—	18.575	8.303	5.166	608	5.059	37.711	—	11,50
	Febbraio	256.628	21.559	58.445	336.632	—	16.996	7.889	4.901	712	4.452	34.950	—	11,47
	Marzo	300.163	24.930	74.697	399.790	—	20.696	8.770	5.984	738	5.530	41.724	—	11,42
	Aprile	245.579	22.982	81.736	350.297	—	17.293	8.350	5.546	586	6.031	37.806	—	11,06
	Maggio	299.139	21.197	82.592	402.928	—	19.521	8.376	5.478	831	6.216	40.422	—	11,81
	Giugno	310.127	19.987	73.222	403.336	—	20.251	7.820	4.844	572	5.661	39.148	—	11,96
1935	1° Semestre	1.680.783	133.095	438.494	2.260.362	+ 14,37	113.332	48.808	31.919	4.047	32.955	231.781	+ 1,95	11,54
1934	1° Semestre	1.471.521	149.107	355.789	1.976.417	—	100.414	55.413	38.297	4.257	28.945	227.326	—	10,70
Esercizio 1934-35		3.382.105	286.088	925.473	4.593.646	+ 12,70	227.853	103.459	66.701	7.954	70.310	478.277	+ 0,45	11,44
Esercizio 1933-34		3.123.952	307.239	644.727	4.075.918	—	216.758	112.570	83.885	8.130	52.822	474.165	—	10,67
Compartimento di Ancona														
1934	Luglio	107.556	10.794	37.415	155.765	—	7.961	3.062	2.316	588	2.735	16.662	—	11,32
	Agosto	107.664	11.747	55.547	174.958	—	8.128	3.148	2.357	574	3.630	17.837	—	11,74
	Settembre	147.712	12.845	56.679	217.236	—	11.419	3.611	2.562	569	3.766	21.927	—	11,56
	Ottobre	151.010	14.636	63.096	228.742	—	11.641	4.075	2.890	763	4.199	23.568	—	11,48
	Novembre	92.317	12.148	58.385	162.850	—	7.048	3.453	2.740	775	3.866	17.888	—	11,33
	Dicembre	87.575	11.181	38.682	137.438	—	6.927	2.969	2.636	679	2.716	15.927	—	10,90
1934	2° Semestre	683.834	73.351	309.804	1.076.989	+ 13,81	53.124	20.318	15.507	3.948	20.912	113.809	- 1,54	11,41
1933	2° Semestre	703.621	77.424	165.234	946.279	—	56.029	23.246	19.594	4.668	12.053	115.590	—	10,36
1935	Gennaio	86.871	9.479	41.038	137.388	—	6.799	2.679	1.998	665	2.761	14.902	—	11,22
	Febbraio	91.819	9.622	34.252	135.693	—	6.984	2.559	2.016	599	2.403	14.561	—	11,36
	Marzo	91.574	11.624	52.071	135.269	—	6.901	2.915	2.216	432	3.540	16.004	—	11,62
	Aprile	85.759	10.500	53.366	149.625	—	6.293	2.751	2.100	322	3.542	15.008	—	11,89
	Maggio	85.785	10.648	49.332	145.765	—	6.211	2.707	2.163	516	3.230	14.827	—	12,00
	Giugno	86.343	9.562	26.839	122.744	—	6.190	2.533	1.834	593	2.061	13.211	—	11,38
1935	1° Semestre	528.151	61.435	258.888	646.464	- 7,40	39.378	16.144	12.327	3.127	17.537	88.513	- 12,94	11,59
1934	1° Semestre	585.499	66.501	262.174	914.174	—	43.744	20.437	16.369	2.945	18.176	101.671	—	11,10
Esercizio 1934-35		1.221.985	134.788	568.702	1.923.473	+ 3,39	92.502	38.482	27.834	7.075	38.449	202.322	- 6,88	11,49
Esercizio 1933-34		1.289.120	143.925	427.408	1.860.453	—	99.773	43.681	35.963	7.613	30.229	217.261	—	10,71

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						bestiame
				di stazione	di transito									
Compartimento di Roma														
1934	Luglio	123.615	10.895	54.909	189.419	—	9.376	3.842	2.270	482	3.836	19.806	—	11,04
»	Agosto.....	125.860	11.146	61.654	198.660	—	9.686	3.829	2.247	311	4.061	20.134	—	11,30
»	Settembre	106.802	10.480	50.083	167.365	—	8.492	3.637	2.343	459	3.422	18.353	—	10,76
»	Ottobre	110.067	12.051	48.885	171.003	—	8.532	4.407	2.653	451	3.611	19.654	—	10,33
»	Novembre	99.828	11.016	57.042	167.886	—	7.342	3.944	2.526	373	4.029	18.214	—	10,96
»	Dicembre	87.596	9.786	59.388	156.770	—	6.650	3.921	2.709	337	4.043	17.660	—	10,73
1934	2° Semestre	653.768	65.374	331.961	1.051.103	+ 4,24	50.078	23.580	14.748	2.413	23.002	113.821	+ 4,67	10,87
1933	2° Semestre	725.905	67.339	215.116	1.008.360	—	55.559	21.574	13.659	2.714	15.234	108.740	—	10,92
1935	Gennaio	118.883	8.541	55.078	182.502	—	8.859	3.506	2.278	248	4.070	18.961	—	11,10
»	Febbraio.....	114.527	8.653	58.773	181.953	—	8.167	3.324	2.123	203	4.151	17.968	—	11,63
»	Marzo	97.838	9.363	61.458	168.659	—	7.169	3.518	2.388	326	4.922	18.323	—	10,80
»	Aprile	116.100	9.124	81.225	206.449	—	8.265	3.455	2.252	200	5.942	20.114	—	11,69
»	Maggio	119.365	9.317	73.795	202.477	—	8.766	3.644	2.007	452	5.455	20.324	—	11,33
»	Giugno	95.932	9.161	71.263	176.356	—	7.254	3.326	1.794	1.067	5.267	18.708	—	11,13
1935	1° Semestre	662.645	54.159	401.592	1.118.396	+ 3,29	48.480	20.773	12.842	2.496	29.807	114.398	+ 2,67	11,29
1934	1° Semestre	686.559	64.854	331.385	1.082.798	—	50.276	21.845	13.691	2.241	23.373	111.426	—	11,34
Esercizio 1934-35		1.316.413	119.533	733.553	2.169.499	+ 3,75	98.558	44.353	27.590	4.909	52.809	223.219	+ 3,66	11,08
Esercizio 1933-34		1.412.464	132.193	546.501	2.091.158	—	105.835	43.419	27.350	4.955	38.607	220.166	—	11,13
Compartimento di Napoli														
1934	Luglio	141.610	15.179	79.164	235.953	—	12.256	6.036	3.643	163	5.547	27.645	—	9,90
»	Agosto.....	169.116	16.682	91.412	277.210	—	16.080	6.021	3.754	164	6.296	32.315	—	9,76
»	Settembre	168.717	18.508	92.101	279.326	—	14.657	5.620	3.590	202	6.422	30.491	—	10,46
»	Ottobre	151.367	20.808	95.178	267.353	—	13.281	7.029	4.081	175	6.512	31.078	—	9,97
»	Novembre	127.648	19.111	117.316	264.075	—	11.040	6.415	3.867	244	8.069	29.635	—	10,35
»	Dicembre	125.379	16.347	58.925	200.651	—	10.692	6.005	3.954	218	4.700	25.569	—	9,38
1934	2° Semestre	883.837	106.635	534.096	1.524.568	+ 7,26	78.006	37.126	22.889	1.166	37.546	176.733	+ 3,20	9,98
1933	2° Semestre	994.681	112.417	314.283	1.421.381	—	88.427	38.115	21.799	1.074	21.829	171.244	—	9,58
1935	Gennaio	118.798	13.382	67.922	200.102	—	10.394	5.251	3.675	216	5.294	24.830	—	9,56
»	Febbraio.....	129.575	13.538	73.268	216.381	—	11.356	4.938	3.336	141	5.679	25.450	—	9,85
»	Marzo	138.702	16.261	82.653	237.616	—	11.794	5.568	3.744	211	6.043	27.360	—	10,15
»	Aprile	128.022	16.112	88.239	232.373	—	10.944	5.632	3.695	154	6.220	26.645	—	10,19
»	Maggio	151.668	15.714	90.415	257.797	—	12.985	5.556	3.515	387	6.628	29.071	—	10,24
»	Giugno	152.692	14.609	76.336	243.637	—	13.216	4.979	3.333	192	5.489	27.209	—	10,29
1935	1° Semestre	819.457	89.616	478.833	1.387.906	+ 10,44	70.689	31.924	21.298	1.301	35.353	160.565	+ 4,22	10,05
1934	1° Semestre	806.902	93.017	356.754	1.256.673	—	71.136	35.023	22.216	1.034	24.645	154.054	—	9,61
Esercizio 1934-35		1.703.294	196.251	1.012.929	2.912.474	+ 8,75	148.695	69.050	44.187	2.467	72.899	337.298	+ 3,69	10,02
Esercizio 1933-34		1.801.583	205.434	671.037	2.678.054	—	159.563	73.138	44.015	2.108	46.474	325.298	—	9,59

ANNO	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Ton. n.	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci di stazione di transito	bestiame					
Compartimento di Bari														
1934	Luglio	98.365	7.391	21.257	127.013	—	7.840	2.822	1.735	92	1.727	14.216	—	10,25
	Agosto	85.262	7.788	37.264	130.314	—	7.903	2.954	1.780	95	2.510	15.242	—	9,75
	Settembre	104.673	8.373	28.445	141.491	—	8.742	3.064	1.704	100	1.987	15.597	—	10,26
	Ottobre	138.891	10.209	30.536	179.636	—	10.913	3.652	2.006	126	2.250	18.947	—	10,68
	Novembre	120.650	8.863	41.868	171.381	—	9.209	3.179	1.873	108	2.748	17.117	—	11,32
	Dicembre	101.196	8.364	26.100	135.660	—	7.954	3.037	1.908	70	1.978	14.947	—	10,46
1934	2° Semestre	649.037	50.983	185.470	885.495	+ 3,30	52.561	18.708	11.006	591	13.200	96.066	- 0,48	10,48
1933	2° Semestre	685.458	53.731	118.052	857.241	—	51.623	20.398	11.851	646	9.009	96.527	—	10,20
1935	Gennaio	82.061	7.169	36.976	126.206	—	6.398	2.747	1.647	90	2.293	13.175	—	11,03
	Febbraio	78.752	6.177	34.581	119.510	—	6.203	2.598	1.560	136	2.190	12.687	—	10,87
	Marzo	74.098	7.020	39.489	120.607	—	6.135	2.832	1.814	146	2.597	13.524	—	10,34
	Aprile	70.542	7.193	70.862	148.597	—	5.915	2.828	1.737	157	4.381	15.018	—	11,32
	Maggio	74.783	7.205	32.786	114.774	—	6.129	2.837	1.678	193	2.386	13.223	—	10,11
	Giugno	69.841	6.867	34.366	111.074	—	5.867	2.786	1.485	116	2.417	12.671	—	10,03
1935	1° Semestre	450.077	41.631	249.070	740.788	- 3,54	36.647	16.622	9.921	838	16.264	80.288	- 7,27	10,65
1934	1° Semestre	554.222	47.328	166.465	768.015	—	44.290	18.147	11.591	642	11.924	86.594	—	10,33
Esercizio 1934-35		1.099.114	92.619	434.530	1.629.263	+ 0,06	89.208	35.336	20.927	1.429	29.464	176.364	- 3,68	10,55
Esercizio 1933-34		1.239.680	101.059	284.517	1.625.256	—	98.913	38.545	23.422	1.288	20.933	183.121	—	10,26
Compartimento di Reggio Calabria														
1934	Luglio	41.096	6.246	39.725	87.067	—	3.766	1.722	1.100	154	3.032	9.774	—	10,21
	Agosto	47.604	6.488	27.140	81.232	—	4.484	1.750	1.112	129	2.127	9.602	—	9,71
	Settembre	44.987	6.781	32.829	84.597	—	4.068	1.907	1.176	97	2.366	9.614	—	10,14
	Ottobre	55.483	8.648	34.414	98.545	—	4.964	2.190	1.272	139	2.486	11.051	—	10,22
	Novembre	38.934	7.101	29.461	75.496	—	3.593	2.019	1.250	145	2.284	9.291	—	9,56
	Dicembre	43.384	6.815	33.905	84.104	—	3.966	1.868	1.210	118	2.415	9.577	—	10,19
1934	2° Semestre	271.488	42.079	197.474	511.041	+ 5,13	24.841	11.456	7.120	782	14.710	58.909	+ 1,23	10,02
1933	2° Semestre	293.263	43.629	149.167	486.059	—	26.397	12.242	7.626	821	11.106	58.192	—	9,77
1935	Gennaio	42.207	5.878	36.659	84.744	—	3.972	1.814	1.047	143	2.706	9.682	—	9,98
	Febbraio	46.842	5.484	32.378	84.704	—	4.428	1.710	1.007	137	2.434	9.716	—	9,88
	Marzo	41.179	5.787	43.351	90.317	—	3.957	1.770	1.078	108	3.273	10.186	—	10,03
	Aprile	41.019	6.254	37.177	84.450	—	3.864	1.757	1.063	81	2.769	9.534	—	10,07
	Maggio	34.294	5.785	44.432	84.511	—	3.083	1.744	845	266	3.362	9.300	—	10,32
	Giugno	33.144	5.847	45.555	84.546	—	3.003	1.677	640	192	3.469	8.981	—	10,37
1935	1° Semestre	238.685	35.035	239.552	513.272	+ 4,24	22.307	10.472	5.690	927	18.013	57.399	+ 2,33	10,11
1934	1° Semestre	263.265	37.592	191.491	492.348	—	24.388	9.730	7.020	816	14.137	56.091	—	10,20
Esercizio 1934-35		5.017,3	77.114	437.028	1.024.313	+ 4,69	47.148	21.928	12.800	1.709	32.723	116.388	+ 1,77	10,06
Esercizio 1933-34		556.528	81.221	340.658	978.407	—	50.785	21.974	14.646	1.637	25.243	114.283	—	9,98

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 Palermo														
a) scartamento normale														
1934	Luglio	148.907	15.871	50.544	215.322	—	11.754	5.810	1.200	85	3.385	22.234	—	10,28
»	Agosto	141.666	16.683	63.309	221.658	—	11.277	6.044	1.110	189	3.990	22.610	—	10,40
»	Settembre	128.142	16.408	28.064	172.614	—	9.862	5.912	1.244	93	2.049	19.160	—	9,68
»	Ottobre	171.973	19.297	50.134	241.404	—	13.543	6.324	1.297	139	3.308	24.611	—	10,41
»	Novembre	138.751	16.853	43.425	199.029	—	10.821	5.689	1.186	144	3.056	20.896	—	10,17
»	Dicembre	125.633	15.303	48.979	189.915	—	10.451	5.459	1.166	158	3.404	20.638	—	9,83
1934	2° Semestre	855.072	100.415	284.455	1.239.942	+ 10,39	67.708	35.238	7.203	808	19.192	130.149	+ 2,84	10,15
1933	2° Semestre	843.394	107.733	172.126	1.123.253	—	67.754	37.418	7.198	917	13.265	126.552	—	9,48
1935	Gennaio	136.045	13.816	48.252	198.113	—	11.387	5.187	1.107	185	3.263	21.129	—	9,99
»	Febbraio	151.292	13.553	38.826	203.671	—	12.653	4.524	968	355	2.784	21.284	—	10,20
»	Marzo	129.598	14.089	69.228	212.915	—	10.912	4.656	1.064	237	4.611	21.480	—	10,55
»	Aprile	118.473	14.251	57.255	189.979	—	9.688	4.781	1.022	307	3.989	19.787	—	10,03
»	Maggio	109.241	13.173	53.656	176.070	—	8.865	4.671	1.040	687	3.633	18.896	—	10,25
»	Giugno	98.810	12.691	49.635	161.136	—	8.223	4.327	954	525	3.321	17.350	—	10,15
1935	1° Semestre	743.459	81.573	316.852	1.141.884	- 8,29	61.728	28.146	6.155	2.296	21.601	119.926	- 11,02	10,24
1934	1° Semestre	911.994	92.326	240.797	1.245.117	—	74.578	34.353	6.935	1.099	17.820	134.785	—	9,82
Esercizio 1934-35		1.598.531	181.988	601.307	2.381.826	+ 0,57	129.436	63.384	13.358	3.104	40.793	250.075	- 4,31	10,19
Esercizio 1933-34		1.755.388	200.059	412.923	2.368.370	—	142.332	71.771	14.133	2.016	31.085	261.337	—	9,66
b) scartamento ridotto														
1934	Luglio	15.740	1.549	2.189	19.478	—	1.478	509	92	2	230	2.311	—	8,78
»	Agosto	17.487	1.799	2.091	21.377	—	1.548	622	100	1	203	2.474	—	9,01
»	Settembre	13.879	1.945	2.928	18.752	—	1.333	595	115	—	272	2.315	—	8,52
»	Ottobre	18.519	1.692	2.169	22.380	—	1.711	578	130	2	210	2.631	—	8,95
»	Novembre	14.150	1.450	1.990	17.590	—	1.344	496	138	—	208	2.186	—	8,58
»	Dicembre	9.729	1.269	2.126	13.124	—	904	478	89	3	202	1.676	—	8,28
1934	2° Semestre	89.504	9.704	13.493	112.701	+ 7,44	8.318	3.278	664	8	1.325	13.593	+ 2,77	8,72
1933	2° Semestre	79.740	12.187	12.962	104.889	—	7.451	3.606	907	31	1.232	13.227	—	8,53
1935	Gennaio	7.305	1.070	1.436	9.811	—	700	411	64	4	152	1.331	—	7,77
»	Febbraio	7.725	1.024	1.929	10.678	—	743	390	62	10	190	1.395	—	8,07
»	Marzo	6.944	1.184	2.495	10.623	—	677	416	95	13	242	1.443	—	7,96
»	Aprile	8.992	1.184	1.857	12.033	—	875	449	103	14	194	1.635	—	7,93
»	Maggio	7.738	1.367	1.663	10.768	—	747	429	80	6	194	1.456	—	7,82
»	Giugno	6.884	1.232	1.228	9.344	—	636	446	79	12	131	1.304	—	7,70
1935	1° Semestre	45.588	7.061	10.608	63.257	- 33,02	4.378	2.541	483	59	1.103	8.564	- 27,28	7,88
1934	1° Semestre	76.783	8.150	9.510	94.443	—	7.324	2.878	620	25	930	11.777	—	8,42
Esercizio 1934-35		135.092	16.765	24.101	175.958	- 11,72	12.696	5.819	1.147	67	2.428	22.157	- 11,38	8,40
Esercizio 1933-34		156.523	20.337	22.472	199.332	—	14.775	6.484	1.527	56	2.162	25.004	—	8,51

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						bestiame
				distavione	di transito									
Delegazione di Cagliari														
1934	Luglio	17.511	3.874	22.123	43.508	—	1.248	1.030	—	281	1.379	3.938	—	11,90
»	Agosto	22.801	3.965	6.095	32.861	—	1.698	1.011	—	196	402	3.307	—	10,56
»	Settembre	21.083	3.855	9.434	34.372	—	1.469	1.018	—	108	612	3.207	—	11,09
»	Ottobre	26.119	4.708	9.062	39.889	—	1.883	1.147	—	88	626	3.744	—	10,91
»	Novembre	19.746	4.220	9.963	33.929	—	1.385	1.114	—	63	679	3.241	—	10,68
»	Dicembre	17.049	4.674	3.767	25.490	—	1.280	1.119	—	48	339	2.786	—	9,47
1934	2° Semestre	124.309	25.296	60.444	210.049	+ 15,50	8.963	6.439	—	784	4.037	20.223	+ 2,69	10,80
1933	2° Semestre	130.782	24.815	26.263	181.860	—	9.911	6.956	—	870	1.956	19.693	—	9,66
1935	Gennaio	18.331	4.154	3.471	25.956	—	1.550	1.016	—	92	335	2.993	—	8,95
»	Febbraio	14.332	3.834	6.528	24.694	—	1.193	887	—	70	558	2.708	—	9,36
»	Marzo	18.165	4.643	10.159	32.967	—	1.457	995	—	106	795	3.353	—	10,15
»	Aprile	20.919	4.412	8.800	34.131	—	1.492	1.044	—	124	731	3.391	—	10,45
»	Maggio	17.549	3.586	9.486	30.621	—	1.427	908	—	317	721	3.373	—	10,02
»	Giugno	17.351	3.336	8.736	29.423	—	1.403	813	—	261	688	3.165	—	10,13
1935	1° Semestre	106.647	23.965	47.180	177.792	- 10,98	8.522	5.663	—	970	3.828	18.983	- 5,68	9,87
1934	1° Semestre	105.778	24.653	69.291	199.722	—	8.064	6.577	—	853	4.634	20.128	—	10,36
Esercizio 1934-35		230.966	49.261	107.624	387.841	+ 1,64	17.485	12.102	—	1.764	7.865	39.206	- 1,54	10,35
Esercizio 1933-34		236.560	49.468	95.554	381.582	—	17.975	13.533	—	1.723	6.590	39.821	—	10,02

Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico.

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 136, Capo VI).

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	Prodotto
		Numero	Tonnellate	Tonnellate	Lire
1	Acidi {	a) cloridrico P.V.	1.080	9.281	447.212
		b) solforico P.V.	7.384	99.948	3.677.785
		c) altri P.V.	2.485	31.797	3.010.926
2	Acque minerali naturali ed artificiali P.V.	620	4.937	442.781	
3	Agrumi G.V.	46.742	519.822	38.571.517	
4	Alcool amilico, etilico, metilico P.V.	2.081	22.346	1.999.958	
5	Alluminio in pani, lastre, lavori e rottami P.V.	1.539	14.788	1.378.142	
6	Ambrogette di asfalto, cemento, grès, terra cotta, marmo, pietra e vetro P.V.	2.548	24.818	1.498.070	
7	Ammonio {	a) nitrato P.V.	1.305	12.745	610.030
		b) solfato P.V.	5.661	60.276	4.343.627
8	Asfalto {	a) in pezzi ed in polvere P.V.	1.121	17.411	740.228
		b) mastice ed in pani P.V.	513	5.904	243.148
9	Automobili montati e smontati P.V.	4.408	8.557	1.318.050	
10	Barbabietole P.V.	18.962	262.707	4.205.930	
11	Benzina P.V.	27.062	331.229	27.445.483	
12	Bestiame vivo (sciolto) capo (*) G.V.	64.212	1.122.973	22.350.341	
13	Birra {	G.V.	641	5.340	553.711
		P.V.	565	4.154	361.203
14	Bitume solido e liquido P.V.	4.109	43.124	2.163.278	
15	Burro naturale G.V.	513	4.656	533.660	
16	Caffè P.V.	884	7.798	521.202	
17	Calce viva e spenta P.V.	9.143	136.542	3.072.360	
18	Calcicocianamide P.V.	8.948	95.422	7.187.937	
19	Calcio (nitrato di) P.V.	4.165	45.925	2.275.560	
20	Caldaie P.V.	501	3.553	340.994	
21	Canapa indigena, esotica anche pettinata P.V.	3.059	34.184	2.908.851	
22	Caolino P.V.	1.727	29.045	1.372.562	
23	Carbone fossile {	a) litantrace e antracite in pezzi e in polvere ... P.V.	321.213	5.914.726	137.598.742
		b) formelle P.V.	5.063	80.363	1.748.912
24	Carbone vegetale P.V.	22.961	183.766	9.285.918	
25	Carni macellate (fresche e congelate) G.V.	2.925	22.235	1.652.440	
26	Carta {	a) bianca o tinta in pasta, anche rigata, in rotoli, in fogli, in strisce P.V.	4.502	56.671	1.199.821
		b) da involti e carta paglia P.V.	1.858	15.882	325.743
		c) fuori d'uso e da macero P.V.	546	5.390	170.688
27	Cartoni ordinari P.V.	2.158	25.097	846.228	

(*) Non addizionato.

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	Prodotto	
		Numero		Tonnellate	Lire	
28	Catrame minerale liquido e solido	P.V.	1.875	25.402	1.387.325	
29	Cellulosa e pasta di legno meccanica.....	P.V.	13.530	198.399	9.506.330	
30	Cemento comune	P.V.	38.375	632.549	15.805.935	
31	Cereali (escluso il frumento, il granoturco ed il riso) cioè: avena, durra, farro, orzo, segala e spelta	P.V.	5.265	55.149	1.712.288	
32	Coke di carbone fossile	P.V.	97.744	1.287.133	32.172.081	
33	Coke di petrolio.....	P.V.	1.323	20.592	1.243.550	
34	Colofonia.....	P.V.	395	3.855	172.033	
35	Concimi chimici non nominati.....	P.V.	288	2.548	85.391	
36	Concime naturale	P.V.	3.414	46.171	730.470	
37	Cotone greggio.....	P.V.	8.633	89.731	3.792.481	
38	Crusca, cruschello e tritello	P.V.	2.439	17.674	751.105	
39	Eternit e salonit	P.V.	2.605	20.994	1.800.101	
40	Farina di frumento	P.V.	60.373	537.248	18.467.019	
41	Farina di granoturco	P.V.	816	5.115	158.534	
42	Ferro ed acciaio {	a) billettes, blooms, lingotti	P.V.	19.284	372.593	8.005.455
		b) barre e verghe.....	P.V.	47.267	752.032	26.298.856
		c) lamiere e lamierine	P.V.	21.404	295.838	17.639.321
		d) lavori (alberi, assi, fili, tubi, ecc.)	P.V.	30.427	273.844	20.017.274
		e) rotaie	P.V.	1.267	27.111	1.235.619
		f) rottami e scarti ed avanzi di lavorazione.....	P.V.	94.183	1.437.154	35.542.820
43	Fibre vegetali tessili (escluso il cotone e la canapa) cioè: juta, kapoc, cocco, sparto, lino, ecc.....	P.V.	1.792	20.283	671.402	
44	Fieno	P.V.	18.735	104.122	5.084.193	
45	Filati di fibre vegetali {	a) di cotone	P.V.	3.298	21.455	1.728.770
		b) di canapa.....	P.V.	270	1.766	153.403
		c) altri	P.V.	373	2.927	143.988
46	Formaggio	G.V.	2.187	20.315	1.776.446	
		P.V.	1.733	11.669	976.115	
47	Fosforiti {	a) allo stato naturale	P.V.	18.281	333.379	6.148.478
		b) preparate per concime; perfosfati e superfosfati	P.V.	29.445	380.128	7.738.802
48	Frumento	P.V.	73.881	1.095.338	32.448.201	
49	Frutta secca e fresca, compresi i fichi, le mandorle, le mele, le pere, le prugne e le noci	G.V.	31.399	232.353	17.409.966	
		P.V.	12.342	120.287	5.526.310	
50	Frutta ed ortaggi preparati e conservati; marmellata di frutta ..	G.V.	2.171	29.366	900.322	
		P.V.	1.533	10.665	568.249	
51	Gesso in polvere (calcinato o no)	P.V.	2.378	26.358	799.987	
52	Ghiaia, ciottoli (esclusi quelli di quarzo)	P.V.	6.521	109.966	1.435.551	
53	Ghisa {	a) in pani	P.V.	13.709	259.924	10.875.130
		b) in lavori	P.V.	5.260	55.451	3.443.941
54	Gomma elastica. greggia ed in lavori	P.V.	1.080	9.604	563.811	

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	Prodotto
		Numero		Tonnellate	Lire
55	Granturco..... P.V.	12.671		139.402	4.485.097
56	Lana { a) naturale (sudicia o lavata)..... P.V. b) filati e tessuti..... P.V.	6.770		52.654	3.953.199
		353		1.887	211.170
57	Latte fresco, sterilizzato e condensato..... G.V.	1.223		7.401	539.586
58	Legna da ardere e fascine di minuta legna..... P.V.	7.836		93.882	3.461.384
59	Legname comune { a) tronchi..... P.V. b) segato..... P.V.	10.853		154.878	5.308.850
		47.710		689.024	40.989.132
60	Legname da ebanisti, greggio e segato..... P.V.	2.268		23.495	877.011
61	Legni altri..... P.V.	4.484		59.210	2.200.851
62	Legumi secchi..... P.V.	10.467		96.579	4.639.189
63	Lignite..... P.V.	23.562		373.099	5.230.047
64	Macchine { a) agrarie..... P.V. b) altre e meccanismi..... P.V.	2.419		13.627	1.532.169
		7.121		47.911	5.338.310
65	Marmo { a) blocchi..... P.V. b) lastre..... P.V. c) lavori..... P.V. d) rottami..... P.V.	3.048		47.779	2.125.925
		3.076		34.771	1.723.565
		538		4.709	347.922
		14.598		458.364	5.129.092
66	Masserizie (sgomberi)..... P.V.	8.452		30.777	5.259.705
67	Mattoni di argilla comune, pieni e forati..... P.V.	20.772		313.833	8.811.700
68	Mattoni refrattari..... P.V.	5.145		76.371	3.556.451
69	Melazzo..... P.V.	2.045		33.304	1.066.124
70	Merci varie a carro (groupages)..... P.V.	1.653		13.131	1.099.695
71	Minerali { a) di cromo, di manganese, di rame, di piombo, di zinco P.V. b) di ferro (escluse le piriti di ferro)..... P.V.	4.413		62.818	2.849.128
		1.588		29.359	788.729
72	Oli minerali e residui della loro distillazione { a) destinati ad essere impiegati direttamente ed esclusivamente come combustibili..... P.V. b) destinati ad altri usi..... P.V.	30.976		460.758	22.978.005
		5.109		51.394	4.334.984
73	Oli vegetali { a) di oliva..... P.V. b) altri..... P.V.	8.331		92.422	9.249.540
		3.473		43.307	2.591.300
74	Olive fresche e secche..... P.V.	931		7.336	369.323
75	Ortaggi, legumi freschi, aglio e cipolle..... { G.V. P.V.	35.593		375.483	24.406.764
		1.098		8.826	391.340
76	Paglia comune..... P.V.	11.894		73.841	2.829.878
77	Panelli di cereali e di semi oleosi..... P.V.	1.903		22.170	727.723
78	Paste da minestra..... P.V.	9.598		68.582	4.648.693
79	Patate..... { G.V. P.V.	22.090		285.603	13.958.910
		5.921		74.630	3.604.179
80	Pelli di grossi animali, fresche, secche ed anche conciate..... P.V.	2.050		18.882	1.048.889

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 conservati G.V.	957	5.278	773.770	
82	Pesci affumicati, secchi, sott'olio, e comunque preparati P.V.	3.547	24.829	1.763.812	
83	Petrolio..... P.V.	11.977	137.787	10.827.145	
84	Pietre { a) greggie e semplicemente squadrate..... P.V. b) lastre P.V. c) lavori P.V.	5.574	82.216	2.342.946	
		132	1.744	63.720	
		162	1.797	107.522	
85	Pietra da calce cruda P.V.	1.789	34.287	500.216	
86	Pietra da cemento cruda P.V.	6.070	120.045	1.696.381	
87	Pietra da gesso cruda P.V.	1.453	25.800	530.900	
88	Pietrisco P.V.	16.027	282.400	4.052.429	
89	Piombo (pani, lastre, lavori e rottami)..... P.V.	2.429	37.791	1.634.077	
90	Pirite { a) minerale (di) P.V. b) ceneri (di)..... P.V.	23.006	389.259	12.888.149	
		13.402	261.774	4.132.568	
91	Pomodoro fresco G.V.	12.644	124.066	5.487.156	
92	Pozzolana P.V.	5.939	106.902	1.419.672	
93	Quarzo in pezzi ed in polvere e quarzite..... P.V.	1.411	26.165	834.235	
94	Rame (pani, masse, lavori, lastre, rottami) P.V.	4.821	60.471	3.555.573	
95	Rayon e simili fibre artificiali, in fili, tessuti e lavori..... P.V. a) di ferro P.V. b) di legno P.V. c) di vetro P.V.	2.868	19.381	1.696.319	
		4.901	19.465	1.592.104	
		10.749	32.863	2.500.392	
96	Recipienti per il trasporto delle merci	1.208	4.009	355.083	
97	Riso, risino e risone..... P.V.	21.643	229.376	7.951.195	
98	Sabbie da costruzione P.V.	6.424	114.700	1.888.659	
99	Sabbie per vetriere e per segare i marmi P.V.	8.070	153.705	3.835.275	
100	Sacchi ed imballaggi nuovi ed usati P.V.	1.543	8.266	597.302	
101	Sale comune, sale marino e salgemma P.V.	6.866	118.613	3.048.639	
102	Sali di potassio P.V.	2.276	30.530	1.033.724	
103	Sansa esausta o no d'olio P.V.	10.376	133.258	3.300.095	
104	Sapone P.V.	1.235	5.992	404.619	
105	Scorie Thomas P.V.	760	12.457	515.385	
106	Semi oleosi P.V.	5.337	81.600	2.530.413	
107	Semolino di frumento P.V.	11.723	115.916	5.543.238	
108	Seta in fili, tessuti e lavori P.V.	235	1.346	90.810	
109	Soda del commercio..... P.V.	9.783	124.447	7.601.320	
110	Soda caustica P.V.	5.968	83.552	5.933.672	
111	Sodio (nitrato di) P.V.	647	6.551	356.634	
112	Stracci P.V.	1.419	13.253	770.462	
113	Tegole comuni e marsigliesi, cremonesi e simili P.V.	3.002	41.186	1.578.965	
114	Terra refrattaria e da fonderia..... P.V.	13.587	252.351	8.116.613	

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.	1.707	13.613	1.708.518	
116	Tessuti di fibre vegetali } a) di cotone P.V.	970	5.730	511.627	
		b) di lino, canapa, juta..... P.V.	479	2.176	192.491
117	Traverse di ferro P.V.		2.261	27.227	1.863.794
118	Uova di pollame G.V.	1.804	14.135	1.292.463	
119	Uva fresca..... } G.V.	11.599	72.987	10.779.165	
		P.V.	894	7.854	619.835
120	Vetro } a) iastre P.V.	4.369	41.384	4.369.915	
		b) lavori ordinari e fini..... P.V.	4.929	36.634	2.739.647
121	Vino e mosto P.V.	73.736	726.226	69.673.868	
122	Zinco (pani, lamiere, lavori, rottami) P.V.	1.167	14.574	725.028	
123	Zolfo } a) minerale P.V.	1.693	18.621	704.213	
		b) pani e pezzi..... P.V.	16.831	242.703	5.405.832
		c) polvere P.V.	476	3.969	229.271
124	Zucchero P.V.	22.645	290.960	18.936.936	
TOTALE (escluso il bestiame vivo e sciolto) ...		1.925.839	26.372.647	995.237.173	

Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali.

ANNI DAL 1925 AL 1934.

(Vedere Relazione a pag. 137, Capo VI).

COMPARTIMENTI	CARRI CARICATI IN								TOTALE GENERALI
	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	306	198	535	113	221	37	1.062	348	1.410
Milano	86	818	51	461	13	190	150	1.469	1.619
Venezia	331	87	269	43	161	35	761	165	926
Genova	57	47	64	51	68	32	189	130	319
Bologna	282	52	288	38	123	16	693	106	799
Firenze	151	24	204	11	21	4	376	39	415
Ancona	834	40	574	105	18	7	1.426	152	1.578
Roma	1.064	—	387	—	6	1	1.457	1	1.458
Napoli	181	77	454	75	126	29	761	181	942
Bari	3.671	265	4.685	143	2.562	47	10.918	455	11.373
Reggio C.	175	6	106	4	27	1	308	11	319
Palermo	455	39	524	67	281	67	1.260	173	1.433
Totali anno 1934	7.593	1.653	8.141	1.111	3.627	466	19.361	3.230	22.591
Totali anno 1933	6.894	1.192	12.502	2.041	6.053	538	25.449	3.771	29.220
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

Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria.

ESERCIZI DAL 1934-35 AL 1925-26

(Vedere Relazione a pag. 138, Capo VI).

ANNO	MESE	IN SICILIA											IN CALABRIA			
		Quantità carri caricati	dei quali passarono in continente per destinazioni										TOTALE carri passati in continente	per l'interno	per l'estero	TOTALE
			italiane	estere (transiti)												
			Ven- timiglia	Modane	Domo- dossola	Chiasso	Bren- nero	Tarvisio	Postu- mia	TOTALE						
1934	Luglio.....	1.551	791	15	12	—	133	121	62	19	362	1.153	71	40	111	
»	Agosto.....	527	250	9	1	—	25	23	22	15	95	345	3	2	5	
»	Settembre.....	331	155	1	4	—	22	32	34	9	102	257	15	4	19	
»	Ottobre.....	1.628	366	7	28	16	155	116	66	46	434	800	543	131	674	
»	Novembre.....	1.984	579	14	97	3	136	128	74	41	493	1.072	233	94	327	
»	Dicembre.....	3.544	1.804	28	26	12	193	257	396	41	953	2.757	589	98	687	
1935	Gennaio.....	5.002	2.219	65	70	50	395	486	705	160	1.931	4.150	929	123	1.052	
»	Febbraio.....	6.148	2.718	37	155	116	789	811	513	180	2.601	5.319	1.403	155	1.558	
»	Marzo.....	4.289	2.137	17	101	122	538	392	379	111	1.660	3.797	1.248	99	1.347	
»	Aprile.....	2.998	1.388	22	112	73	247	216	191	32	893	2.281	1.094	95	1.189	
»	Maggio.....	2.210	1.080	10	43	35	232	274	112	31	737	1.817	492	47	539	
»	Giugno.....	1.311	693	6	46	31	163	83	53	23	405	1.098	108	33	141	
Esercizio 1934-35.....		31.523	14.180	231	695	458	3.028	2.939	2.607	708	10.666	24.846	6.728	921	7.649	
Esercizio 1933-34.....		31.547	15.150	593	385	—	3.132	3.046	1.881	994	10.031	25.181	5.607	1.053	6.660	
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	

Movimento complessivo delle merci nei principali porti.

ESERCIZI DAL 1925-26. AL 1934-35

(Vedere Relazione a pag. 134, 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										
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	+ 15,50	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.....	3.546.748	30.980	3.577.728	- 11,67	245.837	2.568	248.405	- 13,60	14,40	831
1933-34.....	3.573.353	236.947	3.810.300	+ 6,50	246.211	13.885	260.096	+ 4,71	14,65	874
1934-35.....	4.008.098	621.320	4.629.418	+ 21,50	270.425	34.312	304.737	+ 17,16	15,19	1.009
Porto di Venezia (1)										
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
1933-34.....	1.146.319	257.082	1.403.401	+ 17,19	79.945	14.072	94.017	+ 10,59	14,93	315
1934-35.....	1.112.569	637.357	1.749.926	+ 24,69	79.132	35.436	114.568	+ 21,85	15,27	376
Porto di Savona										
1925-26.....	705.985	119.416	825.401	+ 4,30	44.595	6.854	51.449	+ 4,33	16,04	173
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

(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
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
1933-34.....	748.918	49.449	798.367	+ 14,35	48.423	2.821	51.244	+ 15,89	15,58	173
1934-35.....	937.305	120.358	1.057.663	+ 32,47	60.340	6.662	67.002	+ 30,75	15,78	222
Porto di Livorno										
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	+ 0,54	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.....	669.955	10.890	680.845	- 16,84	47.540	641	48.181	- 15,08	14,13	159
1933-34.....	603.865	173.589	777.354	+ 14,19	43.509	10.351	53.860	+ 11,79	14,43	182
1934-35.....	639.580	282.761	922.341	+ 18,63	45.496	16.663	62.159	+ 15,41	14,83	207
Porto di Trieste										
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
1933-34.....	688.469	108.926	797.395	+ 7,00	55.580	6.977	62.557	+ 7,09	12,75	210
1934-35.....	889.837	231.097	1.120.934	+ 40,57	67.162	13.294	80.456	+ 28,61	13,93	266
Porto di Fiume										
1925-26.....	330.902	9.437	340.339	+ 33,37	23.830	574	24.404	+ 27,72	13,95	80
1926-27.....	335.175	14.918	350.093	+ 2,95	22.939	909	23.848	- 2,28	14,69	78
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

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
1931-32.....	204.708	3.789	208.497	- 30,60	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
1933-34.....	190.959	14.578	205.537	+ 9,84	15.272	812	16.084	+ 0,75	12,78	54
1934-35.....	157.760	15.202	172.962	- 15,85	13.254	840	14.094	- 12,37	12,26	46
Porto di La Spezia										
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	16,30	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
1933-34.....	425.243	28.965	454.208	+ 7,90	24.587	1.676	26.263	+ 7,62	17,29	89
1934-35.....	455.483	148.306	603.789	+ 32,03	26.054	8.202	34.256	+ 30,43	17,62	114
Porto di Civitavecchia										
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	29.569	1.977	31.546	- 20,05	17,48	104
1933-34.....	639.265	192.490	831.755	+ 50,85	36.386	10.025	46.411	+ 47,12	17,92	152
1934-35.....	661.893	251.115	913.008	+ 9,76	37.954	13.078	51.032	- 9,95	17,89	166
Porto di Napoli										
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

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
1931-32.....	326.911	152.686	479.597	- 14,77	25.712	9.293	35.005	- 10,79	13,70	115
1932-33.....	169.710	72.506	242.216	- 49,50	14.138	4.190	18.328	- 47,64	13,22	60
1933-34.....	129.266	131.201	260.467	+ 7,53	12.092	7.577	19.669	+ 7,32	13,24	64
1934-35.....	136.920	316.167	453.087	+ 75,95	11.838	18.328	30.166	+ 53,44	15,01	96
Porto di Ancona.										
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	17.043	39.198	+ 7,69	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	- 44,44	15,34	35
1933-34.....	207.952	149.209	357.161	+ 118,95	13.131	8.531	21.662	+ 103,68	16,51	73
1934-35.....	187.972	241.412	429.384	+ 16,82	11.592	13.554	25.146	+ 16,02	17,08	82

Movimento delle principali merci

ESERCIZI DAL

(Vedere Relazione)

PORTI	TONNELLATE CARICATE															TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente
	per il pubblico										per servizio						
	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	2.057.899	238.845	94.955	49.380	3.879	87.842	117.777	91.386	1.266.135	4.008.098	—	603.626	17.694	621.320	—	4.629.418	—
Venezia	591.522	36.699	11.046	7.205	11.080	128.639	87.501	55.268	183.609	1.112.569	—	628.321	9.036	637.357	—	1.749.926	—
Trieste	115.491	8.533	56.548	6.912	58.959	64.561	1.050	—	577.783	889.837	—	198.496	32.601	231.097	—	1.120.934	—
Piave	—	237	12.920	—	3.429	45.089	41.923	1.102	53.060	157.760	—	13.454	1.748	15.202	—	172.962	—
Savona	519.625	73	—	—	—	47.993	4.803	—	364.811	937.305	—	108.212	12.146	120.358	—	1.057.663	—
Staz. di S. Giuseppe di Cairo (1)	846.414	—	—	—	—	—	—	—	—	846.414	—	—	—	—	—	846.414	—
Livorno	466.962	368	—	—	—	9.249	46.673	16.159	100.169	639.580	—	282.748	13	282.761	—	922.341	—
La Spezia	143.295	—	—	—	—	789	31.400	—	79.999	455.483	—	146.582	1.724	148.306	—	603.789	—
Ancona	71.484	5.780	—	1.999	—	623	88.024	3.798	16.204	187.972	—	228.240	13.182	241.422	—	429.394	—
Civitavecchia ..	454.122	14.087	—	—	—	21.914	15	27.080	144.675	661.893	—	251.115	—	251.115	—	913.008	—
Napoli P. M. ...	68.613	16.431	13	457	—	278	9.122	71	41.935	136.920	—	296.773	19.394	316.167	—	453.087	—
Torre Annunziata	3.261	—	—	—	—	—	—	—	59.321	62.582	—	61.861	47	61.908	—	124.490	—
Bari	62.981	637	—	—	—	—	—	70	20.941	84.620	—	38.909	76	38.985	—	123.614	—
Brindisi	1.755	542	—	—	—	5	84	—	4.083	6.469	—	16.056	272	16.328	—	22.797	—
Altri Porti del Continente...	77.627	1.989	—	—	113	24.397	88.402	3.997	110.472	306.997	—	454.948	87	455.035	—	762.032	—
Palermo	4.988	—	—	—	—	5.629	15.621	1.043	47.668	74.949	—	158.170	72	158.242	—	233.191	—
Catania	6.177	585	—	—	—	4.850	16.743	—	24.825	53.180	—	102.217	9	102.226	—	155.406	—
Messina	31.501	—	—	—	76	24.626	169	—	3.892	60.264	—	60.244	483	60.727	—	120.991	—
Siracusa	554	—	—	—	9	—	827	3	10.250	11.643	—	—	9	9	—	11.652	—
Altri porti della Sicilia	8.071	141	—	—	—	52	24.100	—	31.115	63.479	—	58.702	307	59.009	—	122.488	—
Porti della Sardegna	20.389	39	—	—	—	1.637	8.469	3	59.417	89.954	—	22.976	4.297	27.273	—	117.227	—
Esercizio 1934-35	5.752.731	324.988	175.482	65.953	77.545	468.173	582.703	189.980	3.200.424	10.847.977	+ 10,82	3.731.650	113.197	3.844.847	+ 106,51	14.692.824	+ 26,12
Esercizio 1933-34	5.065.688	276.132	107.100	63.231	70.045	492.164	588.292	189.410	2.935.890	9.787.955	+ 1,97	1.759.428	102.428	1.861.856	+ 437,84	11.649.811	+ 17,14
Esercizio 1932-33	5.045.594	470.758	229.929	56.223	43.334	571.375	501.040	186.051	2.494.805	9.599.109	- 9,71	248.015	98.157	346.172	- 69,98	9.945.281	- 15,05
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	- 11,97	2.126.005	73.216	2.199.221	- 20,22	13.858.458	- 13,30
Esercizio 1929-30	6.309.342	1.093.041	227.500	233.539	68.262	646.176	643.648	210.989	3.735.165	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	2.169.762	349.923	242.931	69.533	534.069	556.086	211.659	4.185.263	14.154.993	+ 10,54	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

(1) Merci trasportate dal porto di Savona a mezzo delle Funivie.

caricate ai porti (Riassunto).

1925-26 AL 1934-35

a pag. 134, 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 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															
111.131	15.300	6.100	4.355	376	5.573	7.354	6.288	113.948	270.425	—	32.568	1.744	34.312	—	304.737	—	15,19	302	1,009
37.254	2.655	716	593	1.088	9.054	5.084	4.902	17.786	79.132	—	34.865	571	35.436	—	114.568	—	15,27	304	376
6.149	647	4.418	613	5.116	5.232	118	—	44.869	67.162	—	10.690	2.604	13.294	—	80.456	—	13,93	302	266
—	13	975	—	298	3.418	2.358	197	5.995	13.254	—	659	181	840	—	14.094	—	12,26	307	46
31.198	6	—	—	—	3.111	277	—	25.748	60.340	—	5.794	868	6.662	—	67.002	—	15,78	300 1/2	222
49.016	—	—	—	—	—	—	—	—	49.016	—	—	—	—	—	49.016	—	17,26	317 1/2	154
27.686	23	—	—	—	705	2.812	1.600	12.670	45.496	—	16.661	2	16.663	—	62.159	—	14,83	299	207
19.229	—	—	—	—	50	1.675	—	5.100	26.054	—	8.066	136	8.202	—	34.256	—	17,62	300	114
4.221	398	—	163	—	40	4.785	704	1.281	11.592	—	12.618	936	13.554	—	25.146	—	17,10	303	82
24.279	895	—	—	—	1.275	2	2.166	9.337	37.954	—	13.078	—	13.078	—	51.032	—	17,89	307	166
3.761	1.222	—	65	—	33	510	14	6.232	11.838	—	17.044	1.284	18.328	—	30.166	—	15,01	311	96
199	—	—	—	—	—	—	—	10.108	10.307	—	3.149	2	3.151	—	13.458	—	9,25	299	45
3.589	48	—	—	—	—	—	4	1.482	5.123	—	2.093	10	2.103	—	7.226	—	17,15	291	25
122	50	—	—	—	1	10	—	1.118	1.301	—	888	57	945	—	2.246	—	10,15	297	7
4.398	139	—	—	8	1.794	4.752	506	6.643	18.240	—	24.453	9	24.462	—	42.702	—	17,84	302	141
368	—	—	—	—	476	906	210	5.569	7.529	—	8.317	9	8.326	—	15.855	—	14,71	306	51
481	48	—	—	—	420	1.050	—	1.719	3.718	—	5.661	3	5.664	—	9.382	—	16,56	302	31
1.764	—	—	—	7	2.124	15	—	338	4.248	—	3.234	82	3.316	—	7.564	—	15,99	302	25
39	—	—	—	3	—	63	1	956	1.062	—	—	3	3	—	1.065	—	10,94	296	3
564	14	—	—	—	6	1.572	—	2.269	4.425	—	3.236	20	3.256	—	7.681	—	15,04	304	25
1.149	4	—	—	—	139	480	1	5.204	6.977	—	1.239	414	1.653	—	8.630	—	13,58	306	28
326.597	21.462	12.210	5.789	6.896	33.451	33.823	16.593	278.372	735.193	+ 8,89	204.313	8.935	213.248	+102,87	948.441	+ 21,54	15,49	—	—
288.750	19.938	7.589	5.656	6.234	35.638	34.882	16.041	262.402	675.130	+ 1,17	96.518	8.648	105.116	+404,01	780.296	+ 13,38	14,93	—	—
287.995	32.226	16.255	4.862	3.870	42.156	30.400	15.736	233.832	657.332	+ 11,63	13.100	7.756	20.866	- 69,04	688.198	- 16,33	14,47	—	—
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	822.374	- 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	918.006	- 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	214.286	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	—	—

caricate ai porti (dettaglio per mese).

1934-35.

a pag. 134, 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.	N.				
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																	
8.974	1.857	501	242	11	436	140	526	9.609	22.296	—	1.480	127	1.607	—	23.903	—	14,98	26	91		
7.191	1.495	478	214	36	398	779	581	8.439	19.611	—	1.640	113	1.753	—	21.364	—	14,82	26	822		
8.752	1.358	435	225	18	400	1.025	396	8.438	21.047	—	2.316	120	2.436	—	23.483	—	15,18	25	939		
9.938	1.432	598	320	40	479	715	555	9.874	23.951	—	4.200	137	4.337	—	28.288	—	15,11	27	1.048		
12.026	1.667	580	474	47	383	743	505	9.093	25.518	—	2.496	117	2.613	—	28.131	—	15,29	25	1.125		
8.234	1.097	670	559	26	482	468	541	10.729	22.806	—	2.158	153	2.311	—	25.117	—	15,02	24	1.046		
55.115	8.906	3.262	2.034	178	2.578	3.870	3.104	56.182	135.229	+ 10,89	14.290	767	15.057	+ 574,89	150.286	+ 21,03	15,08	153	982		
53.855	6.341	1.573	1.929	154	2.490	4.084	2.857	48.660	121.943	—	1.525	706	2.231	—	124.174	—	14,63	149	833		
9.843	1.075	480	527	35	642	748	536	10.405	24.311	—	4.121	158	2.279	—	26.590	—	15,01	26	1.023		
6.935	1.101	292	395	54	522	1.121	511	9.024	19.955	—	3.464	123	3.587	—	23.542	—	15,27	23	1.024		
10.399	1.665	465	849	30	500	975	477	11.512	26.872	—	2.124	177	2.301	—	29.173	—	15,05	25	1.167		
11.034	936	550	73	47	461	316	546	9.357	23.320	—	4.597	208	4.805	—	28.125	—	15,80	26	1.082		
6.818	390	490	277	22	476	55	494	8.033	17.055	—	3.210	154	3.364	—	20.419	—	14,90	26	785		
10.987	1.227	561	200	10	394	269	600	9.435	23.683	—	2.762	157	2.919	—	26.602	—	15,69	23	1.157		
56.016	6.394	2.838	2.321	198	2.995	3.484	3.184	57.766	135.196	+ 8,79	18.278	977	19.255	+ 65,22	154.451	+ 13,63	15,30	149	1.036		
46.162	6.598	2.218	2.322	233	2.846	5.121	3.327	55.441	124.268	—	10.609	1.045	11.654	—	135.922	—	14,67	148½	915		
111.131	15.300	6.100	4.355	376	5.573	7.354	6.288	113.948	270.425	+ 9,83	32.568	1.744	34.312	+ 147,91	304.737	+ 17,16	15,19	302	1.009		
100.017	12.939	3.791	4.251	387	5.336	9.205	6.184	104.101	246.211	—	12.134	1.751	13.885	—	260.096	—	14,65	297½	874		
(Compreso lo Scalo Marghera)																					
2.726	472	18	33	89	895	409	337	1.425	6.404	—	1.769	111	1.880	—	8.284	—	15,39	26	318		
3.254	223	91	20	60	910	189	379	1.655	6.781	—	2.899	10	2.909	—	9.690	—	15,38	26	373		
2.653	47	33	27	41	807	477	379	1.487	5.951	—	3.503	49	3.552	—	9.503	—	15,18	25	380		
4.675	149	3	86	98	1.075	840	394	1.574	8.894	—	3.324	81	3.405	—	12.299	—	15,19	27	455		
3.207	89	53	47	175	559	375	399	1.235	6.139	—	3.166	36	3.202	—	9.341	—	15,15	25	374		
3.003	234	34	72	131	839	483	464	1.276	6.536	—	3.810	74	3.884	—	10.420	—	15,43	25	417		
19.518	1.214	232	285	594	5.085	2.773	2.352	8.652	40.705	+ 0,35	18.471	361	18.832	+ 306,38	59.537	+ 31,72	15,28	154	387		
21.128	1.030	402	440	463	5.669	2.295	2.167	6.970	40.564	—	4.367	267	4.634	—	45.198	—	14,66	149	303		
2.583	123	24	69	85	552	468	385	1.329	5.618	—	2.155	63	2.218	—	7.836	—	14,79	26	301		
2.562	180	13	106	85	448	526	355	1.593	5.868	—	1.984	22	2.006	—	7.874	—	15,03	24	329		
2.864	445	26	60	66	712	424	455	1.728	6.780	—	2.262	51	2.313	—	9.093	—	14,87	25	364		
3.572	265	198	7	126	794	206	477	1.456	7.101	—	3.005	38	3.043	—	10.144	—	15,29	26	390		
3.408	167	133	41	79	701	427	394	1.575	6.925	—	4.679	23	4.702	—	11.627	—	15,81	26	447		
2.747	261	90	25	53	762	260	484	1.453	6.135	—	2.309	13	2.322	—	8.457	—	15,54	23	368		
17.736	1.441	484	308	494	3.969	2.311	2.550	9.134	38.427	- 2,42	16.394	210	16.604	+ 75,92	55.031	+ 12,73	15,26	150	366		
19.456	1.116	77	240	484	5.095	2.148	2.194	8.571	39.381	—	9.262	176	9.438	—	48.819	—	15,17	149	328		
37.254	2.655	716	593	1.088	9.054	5.084	4.902	17.786	79.132	- 1,01	34.865	571	35.436	+ 151,81	114.568	+ 21,85	15,27	304	376		
40.584	2.146	479	680	947	10.764	4.443	4.361	15.541	79.945	—	13.629	443	14.072	—	94.017	—	14,93	298	315		

		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												
1934	Luglio	15.219	816	3.678	637	5.155	4.341	30	—	40.425	70.301	—	10.626	1.860	12.486	—	82.787	—
	Agosto	9.414	627	6.396	737	4.109	5.072	75	—	36.301	62.731	—	26.158	2.197	28.355	—	91.086	—
	Settembre	16.196	72	3.762	449	3.610	4.638	346	—	52.303	81.376	—	21.475	1.445	22.920	—	104.296	—
	Ottobre	14.830	160	2.301	730	5.551	6.213	45	—	50.660	80.490	—	25.023	1.332	26.355	—	106.845	—
	Novembre	14.171	207	1.654	991	6.990	5.208	5	—	51.904	81.490	—	18.989	1.475	20.464	—	101.954	—
	Dicembre	9.609	567	2.822	895	4.850	6.201	131	—	41.108	69.183	—	14.688	10.373	25.061	—	94.244	—
1934	2° Semestre	79.739	2.449	20.613	4.439	30.265	31.733	632	—	275.701	445.571	+ 49,84	116.959	18.082	135.041	+ 564,42	581.212	+ 82,90
1933	2° Semestre	13.168	5.927	14.966	2.250	22.505	25.813	742	—	211.974	297.351	—	133	20.282	20.415	—	317.769	—
1935	Gennaio	13.281	202	1.012	687	5.464	4.971	204	—	43.464	69.285	—	6.917	1.116	8.033	—	77.318	—
	Febbraio	5.047	226	747	752	4.989	5.272	33	—	46.747	64.713	—	19.462	800	20.262	—	84.975	—
	Marzo	2.009	1.434	10.867	595	4.825	6.561	100	—	46.104	72.545	—	9.849	1.187	11.036	—	83.581	—
	Aprile	611	194	11.038	159	4.187	5.443	10	—	60.162	81.804	—	19.365	2.227	21.592	—	103.306	—
	Maggio	925	334	7.974	—	5.648	5.738	11	—	60.903	81.533	—	13.432	1.469	14.901	—	96.434	—
	Giugno	12.919	3.694	4.297	290	3.581	4.843	60	—	44.702	74.386	—	12.512	7.120	19.632	—	54.018	—
1935	1° Semestre	35.752	6.081	35.925	2.473	28.094	32.828	418	—	302.082	444.266	+ 13,58	81.537	13.919	95.456	+ 7,84	539.722	+ 12,52
1934	1° Semestre	34.404	1.667	20.161	3.402	30.837	27.212	969	—	272.403	391.115	—	65.977	22.534	88.511	—	479.626	—
	Esercizio 1934-35	115.491	8.533	56.548	6.912	58.959	64.561	1.650	—	577.783	889.837	+ 29,25	198.496	32.601	231.097	+ 112,16	1.120.934	+ 40,57
	Esercizio 1933-34	47.632	7.594	35.127	5.661	53.342	53.025	1.711	—	484.377	688.469	—	66.110	42.816	108.926	—	797.395	—

		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												
1934	Luglio	—	—	—	—	363	6.226	5.941	132	2.751	15.413	—	—	13	13	—	15.426	—
	Agosto	—	—	—	—	71	6.074	2.585	44	3.122	11.896	—	—	135	135	—	12.031	—
	Settembre	—	—	1.209	—	215	4.839	5.405	57	5.046	16.771	—	6.067	67	6.134	—	22.905	—
	Ottobre	—	—	735	—	473	4.031	3.357	125	5.206	13.927	—	7.387	128	7.515	—	21.442	—
	Novembre	—	—	591	—	287	1.964	5.362	53	4.833	13.090	—	—	273	273	—	13.363	—
	Dicembre	—	—	445	—	487	2.872	3.644	363	3.918	11.729	—	—	128	128	—	11.857	—
1934	2° Semestre	—	—	2.980	—	1.896	26.006	26.294	774	24.876	82.826	— 22,68	13.454	744	14.198	+ 40,53	97.024	— 17,24
1933	2° Semestre	61	—	4.854	—	871	26.029	40.333	380	34.599	107.127	—	9.599	504	10.103	—	117.230	—
1935	Gennaio	—	—	2.850	—	106	2.671	839	51	4.756	11.273	—	—	115	115	—	11.388	—
	Febbraio	—	—	1.509	—	203	2.906	3.710	43	4.033	12.404	—	—	254	254	—	12.658	—
	Marzo	—	—	2.885	—	298	4.114	1.431	83	5.105	13.916	—	—	87	87	—	14.003	—
	Aprile	—	—	1.168	—	524	3.785	2.597	55	4.829	12.958	—	—	237	237	—	13.195	—
	Maggio	—	—	563	—	291	3.801	5.197	48	5.297	15.197	—	—	213	213	—	15.410	—
	Giugno	—	237	965	—	111	1.806	1.855	48	4.164	9.186	—	—	98	98	—	9.284	—
1935	1° Semestre	—	237	9.840	—	1.533	19.083	15.629	328	28.184	74.934	— 10,61	—	1.004	1.004	— 77,56	76.938	— 14,01
1934	1° Semestre	—	—	857	—	1.824	37.436	13.551	336	19.828	83.832	—	3.235	1.240	4.475	—	88.307	—
	Esercizio 1934-35	—	237	12.920	—	3.429	45.089	41.923	1.102	53.080	157.760	— 17,39	13.454	1.748	15.202	+ 4,28	172.962	— 15,85
	Esercizio 1933-34	61	—	5.711	—	2.695	63.465	53.844	716	64.427	190.959	—	12.834	1.744	14.578	—	205.537	—

Porto di Tri

Porto di Fiu

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																		
787	79	321	54	448	365	3	—	3.143	5.200	—	572	187	759	—	5.959	—	13,89	26	229			
500	58	533	70	356	419	14	—	2.972	4.922	—	1.395	208	1.603	—	6.525	—	13,96	26	251			
860	8	317	41	319	369	32	—	3.954	5.900	—	1.171	165	1.336	—	7.236	—	14,41	25	289			
791	16	189	62	481	505	5	—	3.918	5.967	—	1.345	144	1.489	—	7.456	—	14,37	27	276			
778	18	134	87	601	436	1	—	4.001	6.056	—	1.047	161	1.208	—	7.264	—	14,03	25	291			
514	46	228	84	430	502	8	—	3.485	5.297	—	789	666	1.455	—	6.752	—	13,96	24	281			
4.230	225	1.722	398	2.635	2.596	63	—	21.473	33.342	+ 33,68	6.319	1.531	7.850	+ 357,19	41.192	+ 43,74	14,11	153	269			
801	499	1.215	203	1.941	2.164	73	—	18.044	24.940	—	14	1.703	1.717	—	26.657	—	11,92	149	179			
696	19	99	63	479	398	27	—	3.510	5.291	—	367	130	497	—	5.788	—	13,35	26	283			
317	20	65	68	428	401	5	—	3.663	4.967	—	1.050	97	1.147	—	6.114	—	13,90	23	266			
128	119	819	52	417	519	13	—	3.730	5.797	—	532	95	627	—	6.424	—	13,01	25	257			
41	19	793	11	367	435	2	—	4.457	6.125	—	1.019	162	1.181	—	7.306	—	14,15	26	281			
58	23	622	—	475	474	1	—	4.636	6.289	—	714	112	826	—	7.115	—	13,55	26	174			
679	222	298	21	315	409	7	—	3.400	5.351	—	689	477	1.166	—	6.517	—	14,43	23	283			
1.919	422	2.696	215	2.481	2.636	55	—	23.396	33.820	+ 10,37	4.371	1.073	5.444	+ 3,49	39.264	+ 9,37	13,75	149	263			
1.894	140	1.665	279	2.721	2.204	89	—	21.648	30.640	—	3.421	1.839	5.260	—	35.900	—	13,36	148 1/2	242			
6.149	647	4.418	613	5.116	5.232	118	—	44.869	67.162	+ 20,82	10.690	2.604	13.294	+ 90,54	80.456	+ 28,61	13,93	302	266			
2.695	639	2.880	482	4.662	4.368	162	—	39.692	55.580	—	3.435	3.542	6.977	—	62.557	—	12,75	297 1/2	210			
—	—	—	—	29	480	345	23	424	1.301	—	—	5	5	—	1.306	—	11,81	26	50			
—	—	—	—	6	442	138	18	482	1.086	—	—	13	13	—	1.099	—	10,95	26	42			
—	—	74	—	19	375	304	11	569	1.352	—	304	10	314	—	1.666	—	13,75	25	67			
—	—	55	—	42	312	202	21	529	1.161	—	355	17	372	—	1.533	—	13,98	27	57			
—	—	35	—	24	151	307	10	521	1.048	—	—	37	37	—	1.085	—	12,32	25	43			
—	—	31	—	42	216	194	41	449	973	—	—	11	11	—	984	—	12,05	25	39			
—	—	195	—	162	1.976	1.490	124	2.974	6.921	- 16,34	659	93	752	+ 35,25	7.673	- 13,09	12,65	154	50			
5	—	383	—	75	2.050	2.563	61	3.136	8.273	—	495	61	556	—	8.829	—	13,28	150	59			
—	—	242	—	10	206	43	11	492	1.004	—	—	14	14	—	1.018	—	11,19	26	39			
—	—	124	—	19	217	209	9	407	985	—	—	16	16	—	1.001	—	12,64	24	42			
—	—	236	—	27	287	77	15	543	1.185	—	—	9	9	—	1.194	—	11,72	26	46			
—	—	83	—	44	302	130	11	538	1.108	—	—	16	16	—	1.124	—	11,74	26	43			
—	—	35	—	25	294	287	12	562	1.215	—	—	20	20	—	1.235	—	12,47	26	47			
—	13	60	—	11	136	122	15	479	836	—	—	13	13	—	849	—	10,94	25	34			
—	13	760	—	136	1.442	868	73	3.021	6.333	- 9,51	—	88	88	- 65,62	6.421	- 12,98	11,82	153	42			
—	—	55	—	159	2.930	845	59	2.951	6.999	—	152	104	256	—	7.255	—	12,17	149	49			
—	13	975	—	298	3.418	2.358	197	5.995	13.254	- 13,21	659	181	840	+ 3,44	14.034	- 12,37	12,26	307	46			
5	—	438	—	234	4.980	3.408	120	6.087	15.272	—	647	165	812	—	16.084	—	12,78	299	54			

		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																		
1934	Luglio	30.504	73	—	—	—	2.479	—	—	33.953	67.009	—	—	537	537	—	67.546	—
»	Agosto.....	34.086	—	—	—	—	2.803	—	—	29.305	66.194	—	7.751	1.076	8.827	—	75.021	—
»	Settembre.....	60.971	—	—	—	—	1.840	—	—	23.711	86.522	—	2.118	756	2.874	—	89.396	—
»	Ottobre	71.561	—	—	—	—	5.666	—	—	24.974	102.201	—	14.820	1.079	15.899	—	118.100	—
»	Novembre.....	63.073	—	—	—	—	4.034	—	—	27.337	94.444	—	13.452	755	14.207	—	108.651	—
»	Dicembre	59.378	—	—	—	—	6.576	1.129	—	33.165	100.248	—	—	1.065	1.065	—	101.313	—
1934	2° Semestre	319.573	73	—	—	—	23.398	1.129	—	172.445	516.618	+ 38,76	38.141	5.268	43.409	+ 249,73	560.027	+45,57
1933	2° Semestre	173.595	171	—	—	—	22.085	—	—	176.443	372.294	—	7.734	4.678	12.412	—	384.706	—
1935	Gennaio	43.006	—	—	—	—	6.588	2.161	—	26.848	78.603	—	8.332	1.475	9.747	—	88.350	—
»	Febbraio	34.106	—	—	—	—	4.353	482	—	24.571	63.512	—	14.994	1.011	16.005	—	79.517	—
»	Marzo	29.458	—	—	—	—	5.166	1.031	—	32.458	68.113	—	15.933	1.865	17.798	—	85.911	—
»	Aprile	24.297	—	—	—	—	2.806	—	—	38.237	65.340	—	15.827	1.053	16.880	—	82.220	—
»	Maggio	29.427	—	—	—	—	2.531	—	—	37.871	69.829	—	14.985	1.000	15.985	—	85.814	—
»	Giugno	39.758	—	—	—	—	3.151	—	—	32.381	75.290	—	—	534	534	—	75.824	—
1935	1° Semestre	200.052	—	—	—	—	24.595	3.674	—	192.366	420.687	+ 11,69	70.071	6.878	76.949	+ 107,76	497.636	+20,30
1934	1° Semestre.....	161.948	—	—	—	—	27.506	—	—	187.170	376.624	—	30.592	6.445	37.037	—	413.661	—
Esercizio 1934-35....		519.625	73	—	—	—	47.993	4.803	—	394.811	937.305	+ 25,15	108.212	12.146	120.358	+ 143,39	1.057.653	+32,47
Esercizio 1933-34....		335.543	171	—	—	—	49.591	—	—	363.613	748.918	—	38.326	11.123	49.449	—	798.367	—
Stazione di																		
<i>(Merce trasportata dal Porto</i>																		
1934	Luglio	63.743	—	—	—	—	—	—	—	—	63.743	—	—	—	—	—	63.743	—
»	Agosto.....	65.670	—	—	—	—	—	—	—	—	65.670	—	—	—	—	—	65.670	—
»	Settembre.....	74.161	—	—	—	—	—	—	—	—	74.161	—	—	—	—	—	74.161	—
»	Ottobre	86.393	—	—	—	—	—	—	—	—	86.393	—	—	—	—	—	86.393	—
»	Novembre.....	64.712	—	—	—	—	—	—	—	—	64.712	—	—	—	—	—	64.712	—
»	Dicembre	59.948	—	—	—	—	—	—	—	—	59.948	—	—	—	—	—	59.948	—
1934	2° Semestre	414.627	—	—	—	—	—	—	—	—	414.627	+ 21,91	—	—	—	—	414.627	+21,91
1933	2° Semestre.....	340.085	—	—	—	—	—	—	247	—	340.085	—	—	—	—	—	340.085	—
1935	Gennaio	57.251	—	—	—	—	—	—	—	—	57.251	—	—	—	—	—	57.251	—
»	Febbraio	54.531	—	—	—	—	—	—	—	—	54.531	—	—	—	—	—	54.531	—
»	Marzo	94.996	—	—	—	—	—	—	—	—	94.996	—	—	—	—	—	94.996	—
»	Aprile	75.402	—	—	—	—	—	—	—	—	75.402	—	—	—	—	—	75.402	—
»	Maggio	68.573	—	—	—	—	—	—	—	—	68.573	—	—	—	—	—	68.573	—
»	Giugno	81.034	—	—	—	—	—	—	—	—	81.034	—	—	—	—	—	81.034	—
1935	1° Semestre	431.787	—	—	—	—	—	—	—	—	431.787	+ 39,93	—	—	—	—	431.787	+39,93
1934	1° Semestre.....	308.561	—	—	—	—	—	—	—	—	308.561	—	—	—	—	—	308.561	—
Esercizio 1934-35....		846.414	—	—	—	—	—	—	—	—	846.414	+ 30,48	—	—	—	—	846.414	+30,48
Esercizio 1933-34....		648.646	—	—	—	—	—	—	247	—	648.646	—	—	—	—	—	648.646	—

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 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

1.836	6	—	—	—	165	—	—	2.330	4.337	—	—	35	35	—	4.372	—	15,45	26	168
1.938	—	—	—	—	187	—	—	2.079	4.204	—	412	68	480	—	4.684	—	16,02	26	180
3.861	—	—	—	—	121	—	—	1.778	5.760	—	112	44	156	—	5.916	—	15,11	25	237
4.551	—	—	—	—	374	—	—	1.869	6.794	—	802	70	872	—	7.666	—	15,41	27	284
4.047	—	—	—	—	266	—	—	1.986	6.299	—	737	53	790	—	7.089	—	15,33	25½	278
3.400	—	—	—	—	431	66	—	2.264	6.161	—	—	68	68	—	6.229	—	16,26	24	259
19.633	6	—	—	—	1.544	66	—	12.336	33.555	+ 38,65	2.063	338	2.401	+ 235,33	35.956	+ 44,30	15,57	153½	234
10.617	11	—	—	—	1.466	—	—	12.107	24.201	—	413	303	716	—	24.917	—	15,44	148	168
2.576	—	—	—	—	397	117	—	1.857	4.947	—	455	105	560	—	5.507	—	16,04	26	212
1.982	—	—	—	—	283	26	—	1.802	4.093	—	796	83	879	—	4.972	—	15,99	22	226
1.673	—	—	—	—	324	68	—	2.281	4.346	—	857	143	1000	—	5.346	—	16,07	25	214
1.313	—	—	—	—	190	—	—	2.671	4.174	—	825	81	906	—	5.080	—	16,18	25	203
1.753	—	—	—	—	166	—	—	2.584	4.503	—	798	79	877	—	5.380	—	15,95	26	206
2.268	—	—	—	—	207	—	—	2.247	4.722	—	—	39	39	—	4.761	—	15,93	23	207
11.565	—	—	—	—	1.577	211	—	13.442	26.785	+ 10,58	3.731	530	4.261	+ 102,42	31.046	+ 18,32	16,02	147	211
9.536	—	—	—	—	1.762	—	—	12.924	24.222	—	1.686	419	2.105	—	26.237	—	15,71	149	177
31.198	6	—	—	—	3.111	277	—	25.748	60.340	+ 24,61	5.794	868	6.662	+ 136,15	67.002	+ 30,75	15,78	300½	222
20.153	11	—	—	—	3.228	—	—	25.031	48.423	—	2.099	722	2.821	—	51.244	—	15,58	297	173

S. Giuseppe di Cairo

di Savona a mezzo delle Funivie)

3.692	—	—	—	—	—	—	—	3.692	—	—	—	—	—	—	3.692	—	17,26	27	137
3.944	—	—	—	—	—	—	—	3.944	—	—	—	—	—	—	3.944	—	16,65	28	152
4.563	—	—	—	—	—	—	—	4.563	—	—	—	—	—	—	4.563	—	16,25	25	182
5.341	—	—	—	—	—	—	—	5.341	—	—	—	—	—	—	5.341	—	16,17	30	178
3.691	—	—	—	—	—	—	—	3.691	—	—	—	—	—	—	3.691	—	17,53	26½	139
3.400	—	—	—	—	—	—	—	3.400	—	—	—	—	—	—	3.400	—	17,63	25	136
24.631	—	—	—	—	—	—	—	24.631	+ 23,38	—	—	—	—	—	24.631	+ 23,38	16,83	161½	153
19.962	—	—	—	—	—	—	—	19.962	—	—	—	—	—	—	19.962	—	17,04	160	125
3.279	—	—	—	—	—	—	—	3.279	—	—	—	—	—	—	3.279	—	17,45	26	126
3.138	—	—	—	—	—	—	—	3.138	—	—	—	—	—	—	3.138	—	17,37	24	131
5.303	—	—	—	—	—	—	—	5.303	—	—	—	—	—	—	5.303	—	17,91	28	189
4.188	—	—	—	—	—	—	—	4.188	—	—	—	—	—	—	4.188	—	18,00	26	161
3.810	—	—	—	—	—	—	—	3.810	—	—	—	—	—	—	3.810	—	17,99	26	146
4.667	—	—	—	—	—	—	—	4.667	—	—	—	—	—	—	4.667	—	17,36	26	179
24.385	—	—	—	—	—	—	—	24.385	+ 41,45	—	—	—	—	—	24.385	+ 41,45	17,71	156	156
17.239	—	—	—	—	—	—	—	17.239	—	—	—	—	—	—	17.239	—	17,90	153	113
49.016	—	—	—	—	—	—	—	49.016	+ 31,75	—	—	—	—	—	49.016	+ 31,75	17,26	317½	154
37.201	—	—	—	—	—	—	—	37.201	—	—	—	—	—	—	37.201	—	17,44	313	119

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														
1934	Luglio	49.305	240	—	—	—	758	2.253	1.979	7.954	62.489	—	15.808	13	15.821	—	78.310	—
»	Agosto	30.721	32	—	—	—	1.086	3.174	1.850	7.025	43.888	—	30.859	—	30.859	—	74.747	—
»	Settembre	36.966	32	—	—	—	924	9.760	1.116	6.326	55.124	—	26.730	—	26.730	—	81.854	—
»	Ottobre	34.930	—	—	—	—	1.158	5.803	1.566	9.355	52.812	—	37.894	—	37.894	—	90.706	—
»	Novembre	35.425	—	—	—	—	581	6.859	1.188	8.377	52.430	—	34.280	—	34.280	—	86.710	—
»	Dicembre	41.224	—	—	—	—	1.001	595	1.340	11.147	55.307	—	20.247	—	20.247	—	75.554	—
1934	2° Semestre	228.571	304	—	—	—	5.508	28.444	9.039	50.184	322.050	+ 1,53	165.818	13	165.831	+ 130,07	487.881	+ 25,34
1933	2° Semestre	233.439	1.622	—	—	—	6.648	28.447	10.456	36.003	317.185	—	72.073	—	72.073	—	389.258	—
1935	Gennaio	45.081	—	—	—	—	741	3.207	1.290	10.877	61.196	—	18.816	—	18.816	—	80.012	—
»	Febbraio	49.923	—	—	—	—	581	3.227	1.210	7.210	62.151	—	15.209	—	15.209	—	77.360	—
»	Marzo	39.638	—	—	—	—	651	2.993	1.199	8.971	53.452	—	24.537	—	24.537	—	77.989	—
»	Aprile	28.989	—	—	—	—	590	2.001	831	6.509	38.920	—	21.182	—	21.182	—	60.102	—
»	Maggio	33.148	—	—	—	—	476	2.974	920	7.350	44.868	—	16.466	—	16.466	—	61.334	—
»	Giugno	41.612	64	—	—	—	702	3.827	1.670	9.068	56.943	—	20.720	—	20.720	—	77.663	—
1935	1° Semestre	238.391	64	—	—	—	3.741	18.229	7.120	49.985	317.530	+ 10,76	116.930	—	116.930	+ 15,18	434.460	+ 11,91
1934	1° Semestre	200.464	3.070	—	—	—	4.122	22.975	9.390	46.611	286.680	—	101.516	—	101.516	—	388.196	—
Esercizio 1934-35		466.962	368	—	—	—	9.249	46.673	16.159	100.169	639.580	+ 5,91	282.748	13	282.761	+ 62,89	922.341	+ 18,63
Esercizio 1933-34		433.903	4.692	—	—	—	10.770	51.422	19.846	82.654	603.835	—	173.589	—	173.589	—	777.454	—

Porto di

1934	Luglio	30.533	—	—	—	—	789	1.965	—	9.404	42.691	—	—	36	36	—	42.727	—
»	Agosto	32.696	—	—	—	—	—	4.385	—	6.630	43.711	—	7.200	22	7.222	—	50.933	—
»	Settembre	27.400	—	—	—	—	—	3.971	—	8.746	40.117	—	6.435	14	6.449	—	46.566	—
»	Ottobre	22.578	—	—	—	—	—	3.216	—	6.368	32.162	—	30.878	82	30.960	—	63.122	—
»	Novembre	40.606	—	—	—	—	—	3.390	—	4.851	48.847	—	13.974	64	14.038	—	62.885	—
»	Dicembre	22.047	—	—	—	—	—	2.488	—	4.116	28.651	—	—	40	40	—	28.691	—
1934	2° Semestre	175.860	—	—	—	—	789	19.415	—	40.115	236.179	+ 2,58	58.437	258	58.745	+ 15,863,00	294.924	+ 21,47
1933	2° Semestre	176.183	—	—	—	—	—	21.558	—	44.689	242.430	—	—	368	368	—	242.798	—
1935	Gennaio	29.264	—	—	—	—	—	2.674	—	7.184	39.122	—	15.203	45	15.248	—	54.370	—
»	Febbraio	14.415	—	—	—	—	—	2.429	—	4.377	21.221	—	13.840	26	13.866	—	35.087	—
»	Marzo	41.396	—	—	—	—	—	1.659	—	7.305	50.360	—	10.657	100	10.757	—	61.117	—
»	Aprile	25.111	—	—	—	—	—	—	—	6.701	31.812	—	17.214	175	17.389	—	49.201	—
»	Maggio	29.787	—	—	—	—	—	4.623	—	5.453	39.863	—	21.039	978	22.017	—	61.880	—
»	Giugno	27.462	—	—	—	—	—	600	—	8.864	36.926	—	10.142	142	10.284	—	47.210	—
1935	1° Semestre	167.435	—	—	—	—	—	11.935	—	39.884	219.304	+ 19,96	88.095	1.456	89.561	+ 213,18	308.865	+ 46,09
1934	1° Semestre	124.190	40	—	—	—	—	17.770	—	40.813	182.813	—	28.020	577	28.597	—	211.410	—
Esercizio 1934-35		343.295	—	—	—	—	789	31.400	—	79.939	455.483	+ 7,11	146.532	1.724	148.306	+ 412,02	603.789	+ 32,93
Esercizio 1933-34		300.373	40	—	—	—	—	39.328	—	85.502	425.243	—	28.020	945	28.965	—	454.208	—

Porto di

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					
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero														

Livorno

2.900	15	—	—	—	59	133	197	1.056	4.360	—	926	2	928	—	5.288	—	14,81	26	203
1.861	2	—	—	—	77	181	185	1.050	3.356	—	1.815	—	1.815	—	5.171	—	14,45	26	199
2.168	2	—	—	—	69	606	111	934	3.890	—	1.570	—	1.570	—	5.460	—	14,99	25	218
2.134	—	—	—	—	85	344	156	1.314	4.033	—	2.228	—	2.228	—	6.261	—	14,49	27	232
2.084	—	—	—	—	47	406	112	1.099	3.748	—	2.031	—	2.031	—	5.779	—	15,00	25	231
2.542	—	—	—	—	77	35	133	1.290	4.077	—	1.191	—	1.191	—	5.268	—	14,34	23	229
13.689	19	—	—	—	414	1.735	894	6.743	23.464	+ 3,70	9.781	2	9.763	+ 129,61	33.227	+ 23,62	14,68	152	219
13.664	101	—	—	40	495	1.674	1.042	5.610	22.626	—	4.252	—	4.252	—	26.878	—	14,48	150	179
2.593	—	—	—	—	57	209	129	1.209	4.197	—	1.106	—	1.106	—	5.303	—	15,09	26	204
2.943	—	—	—	—	47	191	119	883	4.183	—	896	—	896	—	5.079	—	15,23	22	223
2.299	—	—	—	—	51	177	119	1.066	3.712	—	1.441	—	1.441	—	5.153	—	15,13	25	206
1.698	—	—	—	—	47	120	80	851	2.796	—	1.246	—	1.246	—	4.042	—	14,87	26	155
2.005	—	—	—	—	35	177	92	905	3.214	—	988	—	988	—	4.202	—	14,59	25	161
2.459	4	—	—	—	54	233	167	1.013	3.930	—	1.223	—	1.223	—	5.153	—	15,07	23	224
13.997	4	—	—	—	291	1.107	706	5.927	22.032	+ 5,50	6.910	—	6.910	+ 13,13	28.932	+ 7,22	15,01	147	196
11.908	192	—	—	4	313	1.346	939	6.181	20.883	—	6.099	—	6.099	—	26.982	—	14,38	145½	185
27.686	23	—	—	—	705	2.812	1.600	12.670	45.496	+ 4,56	16.661	2	16.663	+ 60,97	62.159	+ 15,41	14,83	299	207
25.572	293	—	—	44	808	3.020	1.981	11.791	43.509	—	10.351	—	10.351	—	53.860	—	14,43	295½	182

La Spezia

1.652	—	—	—	—	50	107	—	577	2.386	—	—	3	3	—	2.389	—	17,88	26	92
1.825	—	—	—	—	—	230	—	444	2.499	—	434	2	436	—	2.935	—	17,35	26	113
1.546	—	—	—	—	—	206	—	592	2.344	—	393	2	395	—	2.739	—	17,00	25	109
1.313	—	—	—	—	—	156	—	442	1.911	—	1.774	7	1.781	—	3.692	—	17,10	26	142
2.365	—	—	—	—	—	189	—	318	2.872	—	736	7	743	—	3.615	—	17,39	25	145
1.255	—	—	—	—	—	130	—	266	1.651	—	—	5	5	—	1.656	—	17,32	24	69
9.956	—	—	—	—	50	1.018	—	2.639	13.663	— 3,31	3.337	23	3.333	+ 97,91	17.026	+ 20,20	17,32	152	112
10.008	—	—	—	—	—	1.202	—	2.921	14.131	—	—	34	34	—	14.165	—	17,14	151	94
1.626	—	—	—	—	—	140	—	460	2.226	—	814	4	818	—	3.044	—	17,86	26	117
794	—	—	—	—	—	132	—	274	1.200	—	726	2	728	—	1.928	—	18,20	23	84
2.325	—	—	—	—	—	91	—	435	2.851	—	564	9	573	—	3.424	—	17,85	25	137
1.354	—	—	—	—	—	—	—	412	1.766	—	932	16	948	—	2.714	—	18,13	25	109
1.600	—	—	—	—	—	259	—	368	2.227	—	1.135	67	1.202	—	3.429	—	18,05	26	131
1.574	—	—	—	—	—	35	—	512	2.121	—	558	12	570	—	2.691	—	17,54	23	117
9.273	—	—	—	—	—	657	—	2.461	12.331	+ 18,51	4.723	110	4.839	+ 194,70	17.230	+ 42,42	17,92	148	116
6.781	—	—	—	—	—	972	—	2.703	10.456	—	1.592	50	1.642	—	12.098	—	17,47	145	83
19.229	—	—	—	—	50	1.675	—	5.100	26.054	+ 5,96	8.036	136	8.202	+ 389,37	34.256	+ 30,43	17,62	300	114
16.789	—	—	—	—	—	2.174	—	4.624	24.587	—	1.592	84	1.676	—	26.263	—	17,29	296	89

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												
1934	Luglio	8.923	—	—	204	—	110	6.067	219	1.771	17.294	—	9.851	1.959	11.810	—	29.104	—
»	Agosto	4.472	213	—	197	—	123	10.886	341	1.362	17.594	—	25.150	1.671	26.821	—	44.415	—
»	Settembre	7.397	324	—	8	—	78	3.940	323	1.431	13.501	—	20.869	1.796	22.665	—	36.166	—
»	Ottobre	6.491	206	—	—	—	136	9.251	577	1.325	17.986	—	24.207	1.265	25.472	—	43.458	—
»	Novembre	6.772	303	—	179	—	48	4.335	291	1.298	13.226	—	24.354	1.124	25.478	—	38.704	—
»	Dicembre	2.311	198	—	—	—	48	8.981	361	1.036	12.935	—	13.339	985	14.324	—	27.259	—
1934	2° Semestre	33.366	1.244	—	588	—	543	43.460	2.112	8.223	92.536	+ 0.14	117.770	8.800	126.570	+ 186.48	219.106	+ 60.41
1933	2° Semestre	47.721	4.096	—	895	—	357	29.262	2.165	7.911	92.407	—	44.016	165	44.181	—	136.588	—
1935	Gennaio	6.779	221	—	178	—	32	6.010	343	1.531	15.094	—	23.444	168	23.612	—	38.706	—
»	Febbraio	2.392	125	—	196	—	32	8.243	399	1.025	12.412	—	16.175	627	16.802	—	29.214	—
»	Marzo	4.605	95	—	245	—	16	8.156	318	1.622	15.057	—	21.059	565	21.624	—	36.681	—
»	Aprile	7.105	58	—	196	—	—	8.260	274	2.048	17.941	—	25.010	1.177	26.187	—	44.128	—
»	Maggio	5.451	2.229	—	300	—	—	4.099	241	1.126	13.446	—	21.211	912	22.123	—	35.569	—
»	Giugno	8.786	1.808	—	296	—	—	9.796	111	689	21.486	—	3.571	933	4.504	—	25.990	—
1935	1° Semestre	35.118	4.536	—	1.411	—	80	44.564	1.686	8.041	95.436	+ 17.40	110.470	4.382	114.852	+ 9.35	210.288	+ 4.64
1934	1° Semestre	40.426	2.018	—	967	—	372	62.024	1.680	8.058	115.545	—	100.067	4.961	105.028	—	220.533	—
Esercizio 1934-35		71.484	5.780	—	1.999	—	623	88.024	3.798	16.264	187.972	+ 9.61	228.240	13.182	241.422	+ 61.80	429.394	+ 16.82
Esercizio 1933-34		88.147	6.114	—	1.862	—	729	91.286	3.845	15.969	207.953	—	144.083	5.126	149.209	—	357.161	—

Porto di

1934	Luglio	42.285	25	—	—	—	1.887	—	2.244	20.061	66.502	—	24.265	—	24.265	—	90.767	—
»	Agosto	46.904	—	—	—	—	1.386	—	2.317	15.303	65.910	—	25.532	—	25.532	—	91.442	—
»	Settembre	21.986	—	—	—	—	1.770	—	2.267	4.983	31.006	—	23.003	—	23.003	—	54.009	—
»	Ottobre	27.273	50	—	—	—	1.916	—	1.959	8.413	39.611	—	19.713	—	19.713	—	59.324	—
»	Novembre	40.613	146	—	—	—	1.917	—	2.167	8.811	53.654	—	22.640	—	22.640	—	76.294	—
»	Dicembre	27.743	245	—	—	—	1.602	—	2.740	10.432	42.762	—	19.033	—	19.033	—	61.795	—
1934	2° Semestre	206.804	466	—	—	—	10.478	—	13.694	68.003	299.445	+ 2.31	134.186	—	134.186	+ 52.97	433.631	+ 13.99
1933	2° Semestre	224.390	579	—	—	—	10.700	1.025	13.109	42.874	292.677	—	87.718	—	87.718	—	380.395	—
1935	Gennaio	44.382	200	—	—	—	1.886	15	3.091	15.785	65.359	—	13.826	—	13.826	—	79.185	—
»	Febbraio	44.235	541	—	—	—	1.357	—	2.180	10.945	59.258	—	21.108	—	21.108	—	80.366	—
»	Marzo	35.937	415	—	—	—	2.106	—	1.863	9.095	49.416	—	9.896	—	9.896	—	59.312	—
»	Aprile	52.360	3.607	—	—	—	2.106	—	2.109	9.856	70.038	—	25.918	—	25.918	—	95.956	—
»	Maggio	42.966	5.097	—	—	—	2.157	—	2.021	16.749	68.990	—	26.059	—	26.059	—	95.049	—
»	Giugno	27.438	3.761	—	—	—	1.824	—	2.122	14.242	49.387	—	20.122	—	20.122	—	69.509	—
1935	1° Semestre	247.318	13.621	—	—	—	11.436	15	13.386	76.672	382.448	+ 4.57	116.929	—	116.929	+ 11.60	479.377	+ 6.21
1934	1° Semestre	234.545	940	—	—	—	13.353	—	12.999	84.751	346.588	—	104.772	—	104.772	—	451.360	—
Esercizio 1934-35		454.122	14.087	—	—	—	21.914	15	27.080	144.675	661.893	+ 3.53	251.115	—	251.115	+ 30.45	913.008	+ 9.76
Esercizio 1933-34		458.935	1.519	—	—	—	24.053	1.025	26.108	127.625	639.265	—	192.490	—	192.490	—	831.755	—

Porto di

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															
488	—	—	16	—	7	314	42	139	1.006	—	526	140	666	—	1.672	—	17,41	26	64
273	19	—	13	—	8	580	50	113	1.056	—	1.398	127	1.525	—	2.581	—	17,21	26	99
429	26	—	1	—	5	211	45	124	841	—	1.167	126	1.293	—	2.134	—	16,95	26	120
392	21	—	—	—	9	514	96	111	1.143	—	1.343	85	1.428	—	2.571	—	16,90	26	99
393	26	—	12	—	3	259	63	103	859	—	1.355	72	1.427	—	2.286	—	16,92	25	91
132	16	—	—	—	3	465	63	89	768	—	754	69	823	—	1.591	—	17,13	23	69
2.107	108	—	42	—	35	2.343	359	679	5.673	- 5,64	6.543	619	7.162	+ 186,82	12.835	+ 50,84	17,07	152	84
2.876	322	—	89	—	27	1.608	403	687	6.012	—	2.475	22	2.497	—	8.509	—	16,05	147	58
391	21	—	16	—	2	368	69	109	96	—	1.230	12	1.242	—	2.218	—	17,45	26	85
146	14	—	13	—	2	495	79	78	827	—	903	41	944	—	1.771	—	16,49	24	74
282	9	—	22	—	1	447	64	120	45	—	1.211	38	1.249	—	2.194	—	16,72	25	88
427	5	—	18	—	—	419	55	145	1.069	—	1.362	87	1.449	—	2.518	—	17,52	26	97
353	129	—	26	—	—	216	54	93	871	—	1.169	66	1.235	—	2.106	—	16,88	26	81
515	112	—	26	—	—	497	24	57	1.23	—	200	73	273	—	1.504	—	17,28	24	63
2.114	290	—	121	—	5	2.442	345	602	5.919	- 16,85	6.075	317	6.392	+ 5,93	12.311	- 6,40	17,08	151	42
2.434	168	—	83	—	26	3.457	286	665	7.119	—	5.660	374	6.034	—	13.153	—	16,77	151	99
4.221	398	—	163	—	40	4.785	704	1.281	11.592	- 11,72	12.618	936	13.554	+ 58,87	25.146	+ 16,02	17,08	303	82
5.310	490	—	172	—	53	5.065	689	1.352	13.131	—	8.135	398	8.531	—	21.662	—	16,15	298	73
Civitavecchia																			
2.198	2	—	—	—	112	—	187	1.369	3.868	—	1.245	—	1.245	—	5.113	—	17,75	27	189
2.579	—	—	—	—	82	—	184	938	3.783	—	1.320	—	1.320	—	5.103	—	17,92	29	176
1.159	—	—	—	—	103	—	184	339	1.785	—	1.202	—	1.202	—	2.987	—	18,08	25	119
1.485	3	—	—	—	112	—	161	519	2.280	—	1.039	—	1.039	—	3.319	—	17,87	28	119
2.175	10	—	—	—	111	—	173	541	3.010	—	1.177	—	1.177	—	4.187	—	18,22	25	167
1.486	16	—	—	—	92	—	210	688	2.492	—	988	—	988	—	3.480	—	17,76	22	158
11.082	31	—	—	—	612	—	1.099	4.394	17.218	+ 3,50	6.971	—	6.971	+ 51,97	24.189	+ 13,97	17,93	156	155
12.188	42	—	—	—	629	61	1.060	2.657	16.637	—	4.587	—	4.587	—	21.224	—	17,92	153	139
2.366	14	—	—	—	108	2	239	1.054	3.783	—	711	—	711	—	4.494	—	17,62	27	166
2.371	36	—	—	—	79	—	166	729	3.381	—	1.104	—	1.104	—	4.485	—	17,92	24	187
1.930	27	—	—	—	122	—	150	593	2.822	—	539	—	539	—	3.361	—	17,65	25	134
2.774	226	—	—	—	121	—	165	645	3.931	—	1.330	—	1.330	—	5.261	—	18,24	27	195
2.296	321	—	—	—	124	—	166	1.060	3.967	—	1.376	—	1.376	—	5.343	—	17,78	23	133
1.460	240	—	—	—	109	—	181	862	2.852	—	1.047	—	1.047	—	3.899	—	17,82	23	169
13.197	864	—	—	—	663	2	1.067	4.943	20.736	+ 5,21	6.107	—	6.107	+ 12,30	26.843	+ 6,57	17,85	151	177
12.646	62	—	—	—	792	—	1.053	5.196	19.749	—	5.438	—	5.438	—	25.187	—	17,92	152	165
24.279	895	—	—	—	1.275	2	2.166	9.337	37.954	+ 4,31	13.078	—	13.078	+ 30,45	51.032	+ 9,95	17,89	307	166
24.834	104	—	—	—	1.421	61	2.113	7.853	36.386	—	10.025	—	10.025	—	46.411	—	17,92	305	152

		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												
1934	Luglio	6.863	1.182	13	—	—	86	—	—	2.338	10.482	—	33.330	892	34.222	—	44.704	—
	Agosto	7.057	748	—	—	—	13	2.299	12	3.191	13.320	—	27.953	789	28.742	—	42.062	—
	Settembre	7.267	1.837	—	—	—	—	75	6	5.171	14.356	—	38.531	1.201	39.732	—	54.088	—
	Ottobre	5.476	2.479	—	—	—	39	811	8	4.220	13.033	—	35.912	592	36.504	—	49.537	—
	Novembre	4.000	1.409	—	—	—	—	10	—	4.180	9.659	—	56.947	3.348	60.295	—	69.954	—
	Dicembre	4.063	1.780	—	15	—	6	1.033	—	4.161	11.058	—	8.057	1.972	10.029	—	21.087	—
1934	2° Semestre	34.726	9.495	13	15	—	144	4.228	26	23.261	71.908	+ 2,00	210.730	8.794	209.524	+ 292,09	281.432	+127,08
1933	2° Semestre	34.741	5.754	—	59	—	16	4.493	178	25.254	70.495	—	47.766	5.672	53.438	—	123.933	—
1935	Gennaio	2.722	1.384	—	147	—	46	1.122	45	3.998	9.464	—	9.341	1.473	10.814	—	20.278	—
	Febbraio	5.215	630	—	60	—	12	1.056	—	2.734	9.707	—	15.903	933	16.836	—	26.543	—
	Marzo	7.883	1.622	—	83	—	39	91	—	3.426	13.144	—	21.950	2.266	24.216	—	37.360	—
	Aprile	7.339	907	—	—	—	24	454	—	2.513	11.237	—	19.332	1.842	21.174	—	32.411	—
	Maggio	8.344	1.061	—	50	—	8	1.094	—	2.807	13.364	—	15.754	1.798	17.552	—	30.916	—
	Giugno	2.384	1.332	—	102	—	5	1.077	—	3.196	8.096	—	13.763	2.288	16.051	—	24.147	—
1935	1° Semestre	33.887	6.936	—	442	—	134	4.894	45	18.674	65.012	+ 10,61	93.043	10.600	106.643	+ 37,13	171.655	+ 25,72
1934	1° Semestre	28.661	3.873	6	25	—	124	4.191	—	21.891	58.771	—	70.705	7.058	77.763	—	136.534	—
	Esercizio 1934-35	68.613	16.431	13	457	—	278	9.122	71	41.935	138.920	+ 5,92	293.773	19.394	316.167	+ 140,97	453.087	+ 73,95
	Esercizio 1933-34	63.402	9.627	6	84	—	140	8.684	178	47.145	129.266	—	118.471	12.739	131.201	—	260.467	—

Porto di

		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												
1934	Luglio	963	—	—	—	—	—	—	—	5.513	6.476	—	—	—	—	—	6.476	—
	Agosto	508	—	—	—	—	—	—	—	5.222	5.730	—	10.240	—	10.240	—	15.970	—
	Settembre	669	—	—	—	—	—	—	—	5.290	5.939	—	4.792	—	4.792	—	10.751	—
	Ottobre	174	—	—	—	—	—	—	—	5.953	6.127	—	8.351	—	8.351	—	14.478	—
	Novembre	56	—	—	—	—	—	—	—	5.373	5.429	—	6.221	—	6.221	—	11.650	—
	Dicembre	58	—	—	—	—	—	—	—	4.844	4.902	—	1.006	47	1.053	—	5.955	—
1934	2° Semestre	2.428	—	—	—	—	—	—	—	32.195	34.623	- 21,97	33.610	47	33.657	+ 120,22	65.280	+ 11,97
1933	2° Semestre	3.765	—	—	—	—	—	—	—	40.612	44.377	—	13.919	2	13.921	—	58.298	—
1935	Gennaio	56	—	—	—	—	—	—	—	4.599	4.655	—	8.501	—	8.501	—	13.156	—
	Febbraio	60	—	—	—	—	—	—	—	4.352	4.412	—	6.999	—	6.999	—	11.411	—
	Marzo	173	—	—	—	—	—	—	—	5.009	5.182	—	—	—	—	—	5.182	—
	Aprile	20	—	—	—	—	—	—	—	4.700	4.720	—	8.348	—	8.348	—	13.068	—
	Maggio	324	—	—	—	—	—	—	—	4.106	4.430	—	7.403	—	7.403	—	11.833	—
	Giugno	200	—	—	—	—	—	—	—	4.360	4.560	—	—	—	—	—	4.560	—
1935	1° Semestre	833	—	—	—	—	—	—	—	27.126	27.959	- 28,79	31.251	—	31.251	+ 4,15	59.210	- 14,52
1934	1° Semestre	4.148	—	—	—	—	—	—	—	35.117	39.265	—	30.003	—	30.003	—	69.268	—
	Esercizio 1934-35	3.261	—	—	—	—	—	—	—	59.321	62.582	- 25,17	61.861	47	61.908	+ 40,94	124.490	- 2,41
	Esercizio 1933-34	7.913	—	—	—	—	—	—	—	75.729	83.642	—	43.922	2	43.924	—	127.566	—

Porto di

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					
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero														

Napoli

376	84	I	—	—	6	—	—	468	935	—	1.899	64	1.963	—	2.898	—	15,42	26	111
378	56	—	—	—	I	121	2	515	1.073	—	1.619	47	1.666	—	2.739	—	15,36	26	105
395	132	—	—	—	—	—	6	622	1.155	—	2.170	97	2.267	—	3.422	—	15,80	26	131
297	192	—	—	—	6	43	I	610	1.149	—	2.039	45	2.084	—	3.233	—	15,32	27	120
230	121	—	—	—	—	2	—	599	952	—	3.305	152	3.457	—	4.409	—	15,87	27	163
230	133	—	2	—	I	47	—	595	1.008	—	460	131	591	—	1.599	—	13,19	26	62
1.906	718	1	2	—	14	213	9	3.409	6.272	- 6,76	11.492	538	12.028	+ 288,63	18.300	+ 86,32	15,38	158	115
1.872	475	—	7	—	2	255	22	4.094	6.727	—	2.662	433	3.095	—	9.822	—	12,62	155	63
148	109	—	26	—	7	64	5	535	894	—	546	108	654	—	1.548	—	13,10	26	60
290	49	—	6	—	2	65	—	396	808	—	920	65	985	—	1.793	—	14,80	26	69
435	118	—	9	—	5	12	—	497	1.076	—	1.289	166	1.455	—	2.531	—	14,76	26	97
399	65	—	—	—	3	30	—	440	937	—	1.110	136	1.246	—	2.183	—	14,85	25	87
447	75	—	5	—	I	62	—	459	1.049	—	902	116	1.018	—	2.067	—	14,95	26	79
136	88	—	17	—	I	64	—	496	802	—	785	157	942	—	1.744	—	13,84	24	73
1.855	504	—	63	—	19	297	5	2.823	5.536	+ 3,74	5.552	748	6.300	+ 40,56	11.866	+ 20,50	14,46	153	77
1.570	310	I	4	—	15	281	—	3.184	5.365	—	3.972	510	4.482	—	9.847	—	13,86	151	65
3.761	1.222	1	65	—	33	510	14	6.232	11.838	- 2,10	17.044	1.284	18.328	+ 141,88	30.166	+ 53,44	15,01	311	96
3.442	785	I	11	—	17	536	22	7.278	12.092	—	6.634	943	7.577	—	19.669	—	13,24	305	64

Torre Annunziata

55	—	—	—	—	—	—	—	928	983	—	—	—	—	—	983	—	6,59	20	38
30	—	—	—	—	—	—	—	872	902	—	527	—	527	—	1.429	—	11,17	25	57
41	—	—	—	—	—	—	—	848	889	—	245	—	245	—	1.134	—	9,48	25	45
11	—	—	—	—	—	—	—	978	989	—	405	—	405	—	1.394	—	10,39	26	54
4	—	—	—	—	—	—	—	963	967	—	312	—	312	—	1.279	—	9,11	25	51
4	—	—	—	—	—	—	—	878	882	—	53	2	55	—	937	—	6,36	24	39
145	—	—	—	—	—	—	—	5.467	5.612	- 15,43	1.542	2	1.544	+ 102,36	7.156	- 3,28	9,12	151	47
217	—	—	—	—	—	—	—	6.419	6.636	—	762	1	763	—	7.399	—	7,88	153	49
4	—	—	—	—	—	—	—	793	797	—	442	—	442	—	1.239	—	10,62	26	48
5	—	—	—	—	—	—	—	796	801	—	354	—	354	—	1.155	—	9,88	24	48
11	—	—	—	—	—	—	—	815	826	—	—	—	—	—	826	—	6,27	25	33
2	—	—	—	—	—	—	—	780	782	—	428	—	428	—	1.210	—	10,80	25	48
19	—	—	—	—	—	—	—	699	718	—	383	—	383	—	1.101	—	10,70	25	44
13	—	—	—	—	—	—	—	758	771	—	—	—	—	—	771	—	5,91	23	33
54	—	—	—	—	—	—	—	4.641	4.695	- 22,20	1.607	—	1.607	+ 3,61	6.302	- 16,92	9,39	148	42
236	—	—	—	—	—	—	—	5.799	6.035	—	1.551	—	1.551	—	7.586	—	9,13	148	51
199	—	—	—	—	—	—	—	10.108	10.307	- 18,65	3.149	2	3.151	+ 36,17	13.458	- 10,19	9,25	299	45
453	—	—	—	—	—	—	—	12.218	12.671	—	2.313	1	2.314	—	14.985	—	8,51	301	49

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		
per l'interno	per l'estero		per l'interno	per l'estero													

Porto di

1934	Luglio	2.208	52	—	—	—	—	—	—	2.190	4.450	—	—	—	—	—	—	4.450	—
"	Agosto	1.109	47	—	—	—	—	—	—	2.567	3.723	—	6.964	—	6.964	—	—	10.687	—
"	Settembre	3.119	44	—	—	—	—	—	—	1.819	4.982	—	—	51	51	—	—	5.033	—
"	Ottobre	2.107	142	—	—	—	—	70	—	1.596	3.915	—	3.963	6	3.969	—	—	7.884	—
"	Novembre	9.873	8	—	—	—	—	—	—	810	10.691	—	7.665	—	7.665	—	—	18.356	—
"	Dicembre	1.571	334	—	—	—	—	—	—	2.010	3.915	—	—	2	2	—	—	3.917	—
1934	2° Semestre	18.987	627	—	—	—	—	70	—	10.992	31.678	- 36,93	18.592	59	18.651	+ 34,04	—	80.927	- 21,54
1933	2° Semestre	33.168	603	—	—	—	—	—	—	16.457	50.228	—	12.602	1.312	13.914	—	—	64.142	—
1935	Gennaio	7.075	—	—	—	—	—	—	—	1.548	8.623	—	5.371	—	5.371	—	—	13.994	—
"	Febbraio	9.248	—	—	—	—	—	—	—	859	10.107	—	—	—	—	—	—	10.107	—
"	Marzo	8.492	10	—	—	—	—	—	—	2.381	10.883	—	1.413	—	1.413	—	—	12.296	—
"	Aprile	3.335	—	—	—	—	—	—	—	1.766	5.101	—	13.533	—	13.533	—	—	18.634	—
"	Maggio	8.792	—	—	—	—	—	—	—	1.861	10.653	—	—	6	6	—	—	10.659	—
"	Giugno	6.052	—	—	—	—	—	—	—	1.534	7.586	—	—	11	11	—	—	7.597	—
1935	1° Semestre	42.934	10	—	—	—	—	—	—	9.949	52.953	+ 6,01	20.317	17	20.334	- 15,09	—	73.287	- 0,83
1934	1° Semestre	28.934	564	—	—	—	—	—	—	20.453	49.951	—	23.427	523	23.950	—	—	73.901	—
Esercizio 1934-35		62.981	637	—	—	—	—	70	—	20.941	84.029	- 15,52	38.909	76	38.985	+ 2,96	—	123.016	- 19,45
Esercizio 1933-34		62.102	1.167	—	—	—	—	—	—	36.910	100.179	—	36.029	1.835	37.864	—	—	138.043	—

Porto di

1934	Luglio	94	80	—	—	—	—	—	—	384	558	—	—	15	15	—	—	573	—
"	Agosto	171	63	—	—	—	—	—	—	355	589	—	—	5	5	—	—	594	—
"	Settembre	171	31	—	—	—	—	5	—	439	646	—	6.985	15	7.000	—	—	7.646	—
"	Ottobre	228	49	—	—	—	—	35	—	556	868	—	1.731	13	1.744	—	—	2.612	—
"	Novembre	81	35	—	—	—	—	15	—	308	439	—	—	13	13	—	—	452	—
"	Dicembre	114	61	—	—	—	—	—	—	565	740	—	9	53	62	—	—	808	—
1934	2° Semestre	819	319	—	—	—	—	5	50	2.607	3.840	- 16,36	8.725	114	8.839	+ 577,32	—	12.679	+ 115,04
1933	2° Semestre	995	91	—	—	—	—	—	—	3.205	4.591	—	1.227	78	1.305	—	—	5.896	—
1935	Gennaio	193	86	—	—	—	—	34	—	204	517	—	2.404	27	2.431	—	—	2.948	—
"	Febbraio	102	37	—	—	—	—	—	—	233	372	—	—	40	40	—	—	412	—
"	Marzo	125	100	—	—	—	—	—	—	178	403	—	2.177	30	2.207	—	—	2.629	—
"	Aprile	22	—	—	—	—	—	—	—	218	240	—	5	32	37	—	—	277	—
"	Maggio	403	—	—	—	—	—	—	—	258	661	—	—	12	12	—	—	673	—
"	Giugno	51	—	—	—	—	—	—	—	385	436	—	2.745	17	2.762	—	—	3.198	—
1935	1° Semestre	896	223	—	—	—	—	34	—	1.476	2.629	- 8,36	7.331	158	7.489	+ 137,89	—	10.118	+ 68,27
1934	1° Semestre	612	96	—	—	—	—	—	—	2.047	2.869	—	3.038	110	3.148	—	—	6.017	—
Esercizio 1934-35		1.755	542	—	—	—	—	5	84	4.083	6.469	- 13,82	16.056	272	16.328	+ 268,67	—	22.767	+ 91,36
Esercizio 1933-34		1.607	187	—	—	—	—	—	—	5.254	7.460	—	4.265	188	4.453	—	—	11.913	—

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					
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero										Tonn.	N.			

Bari

129	3	—	—	—	—	—	—	146	278	—	—	—	—	—	278	—	16,01	24	11
67	5	—	—	—	—	—	—	164	236	—	372	—	372	—	608	—	15,57	20	23
172	5	—	—	—	—	—	—	122	299	—	—	3	3	—	302	—	16,66	22	14
127	11	—	—	—	—	—	4	115	257	—	220	2	222	—	479	—	16,46	26	18
558	1	—	—	—	—	—	—	68	627	—	421	—	421	—	1.048	—	17,51	25	42
86	22	—	—	—	—	—	—	147	255	—	—	1	1	—	256	—	15,30	21	12
1.139	47	—	—	—	—	—	4	732	1.952	- 36,00	1.013	6	1.019	+ 28,66	2.971	- 22,67	16,94	144	21
1.913	36	—	—	—	—	—	—	1.101	3.050	—	676	116	792	—	3.842	—	16,69	152	25
402	—	—	—	—	—	—	—	126	528	—	302	—	302	—	830	—	16,86	25	33
538	—	—	—	—	—	—	—	70	608	—	—	—	—	—	608	—	16,62	23	26
494	1	—	—	—	—	—	—	173	668	—	82	—	82	—	750	—	16,39	25	30
196	—	—	—	—	—	—	—	128	324	—	696	—	696	—	1.020	—	18,27	26	39
491	—	—	—	—	—	—	—	118	609	—	—	1	1	—	610	—	17,47	25	24
329	—	—	—	—	—	—	—	105	434	—	—	3	3	—	437	—	17,38	23	19
2.450	1	—	—	—	—	—	—	720	3.171	+ 8,18	1.980	4	1.084	- 17,12	4.255	+ 0,37	17,22	147	28
1.583	39	—	—	—	—	—	—	1.309	2.931	—	1.259	49	1.308	—	4.239	—	17,43	149	28
3.589	48	—	—	—	—	—	4	1.482	5.123	- 31,06	2.093	10	2.103	+ 0,14	7.226	- 10,58	17,11	291	25
3.496	75	—	—	—	—	—	—	2.410	5.981	—	1.935	165	2.100	—	8.081	—	17,08	301	27

Brindisi

7	8	—	—	—	—	—	—	75	90	—	—	3	3	—	93	—	6,16	24	4	
12	6	—	—	—	—	—	—	87	105	—	—	1	1	—	106	—	5,60	26	4	
13	3	—	—	—	—	—	—	107	124	—	403	3	406	—	530	—	14,43	21	25	
16	4	—	—	—	—	—	4	114	138	—	94	3	97	—	235	—	11,11	27	9	
6	3	—	—	—	—	—	3	105	117	—	—	2	2	—	119	—	3,80	24	5	
8	5	—	—	—	—	—	—	147	160	—	—	2	11	13	—	173	—	4,63	25	7
62	29	—	—	—	—	—	1	635	734	- 2,00	499	23	522	+ 552,50	1.253	+ 51,51	10,09	147	8	
78	9	—	—	—	—	—	32	630	749	—	61	19	80	—	829	—	7,11	151	6	
14	8	—	—	—	—	—	3	94	119	—	124	5	129	—	248	—	11,89	26	10	
7	3	—	—	—	—	—	—	81	91	—	—	8	8	—	99	—	4,16	24	4	
8	10	—	—	—	—	—	—	71	89	—	115	10	125	—	214	—	12,19	25	9	
2	—	—	—	—	—	—	—	81	83	—	1	6	7	—	90	—	3,08	26	3	
24	—	—	—	—	—	—	—	77	101	—	—	2	2	—	103	—	6,53	26	4	
5	—	—	—	—	—	—	—	79	84	—	149	3	152	—	236	—	13,55	23	10	
60	21	—	—	—	—	—	3	483	597	- 7,20	389	34	423	+ 113,63	990	+ 22,37	10,22	150	6	
50	11	—	—	—	—	—	11	539	611	—	165	33	198	—	809	—	7,42	148	5	
122	50	—	—	—	—	—	1	1.118	1.301	- 4,33	886	57	945	+ 239,92	2.246	+ 37,11	10,15	297	7	
128	20	—	—	—	—	—	43	1.169	1.360	—	226	52	278	—	1.638	—	7,27	299	5	

		TONNELLATE CARICATE																
		per il pubblico									per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente		
Anno	MESE	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												
1934	Luglio	11.250	256	—	—	—	2.184	10.567	734	11.674	36.665	—	24.386	—	24.386	—	61.051	—
	Agosto	3.933	415	—	—	—	2.153	7.440	253	12.519	26.713	—	34.906	6	34.912	—	61.625	—
	Settembre	6.389	121	—	—	—	2.832	8.198	242	8.034	25.816	—	33.697	—	33.697	—	59.513	—
	Ottobre	7.211	45	—	—	—	3.472	4.286	295	7.687	22.996	—	34.991	—	34.991	—	57.987	—
	Novembre	4.710	74	—	—	—	1.982	6.846	818	5.695	20.134	—	37.300	—	37.300	—	57.434	—
	Dicembre	4.009	15	—	—	84	2.115	6.277	225	6.703	19.428	—	39.113	52	39.165	—	58.593	—
1934	2° Semestre	37.511	926	—	—	84	14.738	43.614	2.567	52.312	151.752	6,35	204.393	58	204.451	+ 72,08	356.203	+ 26,83
1933	2° Semestre	58.587	4.474	—	—	—	12.463	24.243	1.355	60.914	162.036	—	117.447	1.359	118.806	—	280.842	—
1935	Gennaio	6.331	222	—	—	29	609	817	247	5.454	13.709	—	38.833	5	38.838	—	52.547	—
	Febbraio	4.188	638	—	—	—	1.169	13.443	279	8.476	28.193	—	36.748	—	36.748	—	64.941	—
	Marzo	6.245	134	—	—	—	1.539	6.668	185	11.162	25.933	—	53.425	17	53.442	—	79.375	—
	Aprile	4.500	28	—	—	—	1.522	5.289	249	13.951	25.539	—	58.977	1	58.978	—	84.517	—
	Maggio	15.880	41	—	—	—	2.719	9.915	237	7.987	36.779	—	35.227	6	35.233	—	72.012	—
	Giugno	2.972	—	—	—	—	2.101	8.656	233	11.130	25.092	—	27.345	—	27.345	—	52.437	—
1935	1° Semestre	40.116	1.063	—	—	29	9.659	44.788	1.430	58.180	155.245	12,26	250.555	29	250.584	+ 55,69	405.829	+ 20,11
1934	1° Semestre	59.957	2.212	—	—	—	9.377	30.985	1.410	73.005	176.946	—	160.208	738	160.946	—	337.892	—
	Esercizio 1934-35	77.627	1.989	—	—	113	24.397	88.402	3.997	110.472	308.997	9,46	454.948	87	455.035	+ 62,65	762.032	+ 23,15
	Esercizio 1933-34	118.544	6.686	—	—	—	21.840	55.228	2.765	133.919	338.982	—	277.655	2.097	279.752	—	618.734	—

Altri porti
(Taranto, Gallipoli,

		Porto di																
1934	Luglio	411	—	—	—	—	443	1.247	77	4.808	6.986	—	15.736	—	15.736	—	22.722	—
	Agosto	244	—	—	—	—	401	3.313	73	2.931	6.962	—	10.236	—	10.236	—	17.198	—
	Settembre	227	—	—	—	—	459	379	102	2.677	3.844	—	6.722	18	6.740	—	10.584	—
	Ottobre	298	—	—	—	—	434	2.253	76	2.352	5.413	—	22.655	—	22.655	—	28.068	—
	Novembre	930	—	—	—	—	383	1.827	98	2.520	5.758	—	6.147	—	6.147	—	11.905	—
	Dicembre	162	—	—	—	—	364	2.243	90	4.417	7.276	—	21.727	—	21.727	—	29.003	—
1934	2° Semestre	2.272	—	—	—	—	2.484	11.262	516	19.705	39.239	8,66	83.223	18	83.241	+ 510,31	119.480	+ 154,26
1933	2° Semestre	2.995	—	—	—	—	1.462	8.386	374	20.134	33.351	—	13.284	355	13.639	—	46.990	—
1935	Gennaio	151	—	—	—	—	309	42	80	4.529	5.111	—	7.559	—	7.559	—	12.670	—
	Febbraio	273	—	—	—	—	346	2.784	90	4.016	7.509	—	8.322	—	8.322	—	15.831	—
	Marzo	1.148	—	—	—	—	454	269	73	3.221	5.165	—	14.959	5	14.964	—	20.129	—
	Aprile	684	—	—	—	—	681	467	104	3.004	4.940	—	16.952	6	16.958	—	21.898	—
	Maggio	189	—	—	—	—	511	797	88	7.491	9.076	—	11.229	43	11.272	—	20.348	—
	Giugno	271	—	—	—	—	844	—	92	5.702	6.909	—	15.926	—	15.926	—	22.835	—
1935	1° Semestre	2.716	—	—	—	—	3.145	4.359	527	27.963	38.710	2,19	74.947	54	75.001	+ 131,52	113.711	+ 57,98
1934	1° Semestre	3.148	—	—	—	—	2.175	5.490	500	28.266	39.579	—	32.065	330	32.395	—	71.974	—
	Esercizio 1934-35	4.988	—	—	—	—	5.629	15.621	1.043	47.668	74.949	2,76	158.170	72	158.242	+ 243,75	233.191	+ 96,01
	Esercizio 1933-34	6.143	—	—	—	—	3.637	13.876	874	48.400	72.930	—	45.349	685	46.034	—	118.964	—

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										Tonn.	N.				

del continente

Barletta, Ortona, Ravenna)

614	18	—	—	—	161	543	59	685	2.080	—	1.387	—	1.387	—	3.467	—	17,61	26	133
230	31	—	—	—	251	314	36	775	1.637	—	1.907	1	1.908	—	3.545	—	17,38	26	136
360	9	—	—	—	190	491	35	506	1.591	—	1.846	—	1.846	—	3.437	—	17,31	25	134
414	4	—	—	—	233	294	46	506	1.497	—	1.887	—	1.887	—	3.384	—	17,13	27	125
283	5	—	—	—	139	392	65	382	1.266	—	2.035	—	2.035	—	3.301	—	17,40	25	132
229	1	—	—	6	153	348	45	444	1.226	—	2.098	4	2.102	—	3.328	—	17,61	23	145
2.130	68	—	—	6	1.127	2.382	285	3.296	9.297	- 7,44	11.160	5	11.165	+ 70,82	20.462	+ 23,41	17,41	152	135
3.369	315	—	—	—	929	1.404	176	3.852	10.045	—	6.414	122	6.536	—	16.581	—	16,94	153	108
347	13	—	—	2	44	53	29	322	810	—	2.014	1	2.015	—	2.825	—	18,60	26	109
235	40	—	—	—	80	640	40	497	1.532	—	1.995	—	1.995	—	3.527	—	18,41	24	147
372	10	—	—	—	101	393	31	662	1.569	—	2.927	1	2.928	—	4.497	—	17,65	25	180
255	3	—	—	—	112	301	42	812	1.525	—	3.119	1	3.120	—	4.645	—	18,20	26	178
889	5	—	—	—	180	531	39	522	2.166	—	1.792	1	1.793	—	3.959	—	18,18	26	152
170	—	—	—	—	150	452	39	530	1.341	—	1.446	—	1.446	—	2.787	—	18,81	23	121
2.268	71	—	—	2	667	2.370	220	3.345	8.943	- 15,98	13.293	4	13.297	+ 52,94	22.240	+ 15,33	18,24	150	148
3.341	172	—	—	—	692	1.789	196	4.455	10.645	—	8.537	67	8.604	—	19.249	—	17,55	148	130
4.398	139	—	—	8	1.794	4.752	506	6.643	18.240	- 11,84	24.453	9	24.462	+ 61,57	42.702	+ 19,17	17,84	302	141
6.710	487	—	—	—	1.621	3.193	372	8.307	20.690	—	14.951	189	15.140	—	35.830	—	17,27	301	119

Palermo

29	—	—	—	—	37	69	14	493	642	—	803	—	803	—	1.445	—	15,72	26	55
22	—	—	—	—	34	181	14	396	647	—	560	—	560	—	1.207	—	14,24	26	46
18	—	—	—	—	40	26	20	364	468	—	356	2	358	—	826	—	12,81	25	33
24	—	—	—	—	38	135	17	380	594	—	1.199	—	1.199	—	1.793	—	15,65	27	66
67	—	—	—	—	33	116	20	355	591	—	324	—	324	—	915	—	13,01	25	37
14	—	—	—	—	34	119	18	547	732	—	1.099	—	1.099	—	1.831	—	15,84	25	73
174	—	—	—	—	216	646	103	2.535	3.674	+ 11,23	4.341	2	4.343	+ 440,17	8.017	+ 95,20	14,90	154	52
192	—	—	—	—	154	462	76	2.419	3.303	—	762	42	804	—	4.107	—	11,44	152	27
14	—	—	—	—	27	5	17	539	602	—	399	—	399	—	1.001	—	12,66	26	38
22	—	—	—	—	30	167	21	465	705	—	438	—	438	—	1.143	—	13,85	25	46
76	—	—	—	—	40	19	15	398	548	—	787	1	788	—	1.336	—	15,07	25	53
46	—	—	—	—	54	25	21	385	531	—	910	2	912	—	1.443	—	15,17	26	55
15	—	—	—	—	41	44	16	692	808	—	602	4	606	—	1.414	—	14,39	26	54
21	—	—	—	—	68	—	17	555	661	—	840	—	840	—	1.501	—	15,21	24	62
194	—	—	—	—	290	260	107	3.034	3.355	+ 1,82	3.976	7	3.983	+ 126,82	7.838	+ 41,42	14,51	152	51
229	—	—	—	—	175	322	99	2.961	3.786	—	1.723	33	1.756	—	5.542	—	12,98	149	37
388	—	—	—	—	476	906	210	5.569	7.529	+ 6,21	8.317	9	8.326	+ 225,23	15.855	+ 64,36	14,71	306	51
421	—	—	—	—	329	784	175	5.380	7.089	—	2.485	75	2.560	—	9.649	—	12,33	301	32

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																			
1934	Luglio	1.950	—	—	—	—	1.748	50	—	313	4.061	—	8.060	1	8.061	—	12.122	—	
"	Agosto	3.256	—	—	—	—	2.008	—	—	500	5.764	—	14.550	—	14.550	—	20.314	—	
"	Settembre	3.621	—	—	—	—	2.188	—	—	387	6.196	—	6.977	—	6.977	—	13.173	—	
"	Ottobre	824	—	—	—	—	2.688	—	—	268	3.780	—	—	2	2	—	3.782	—	
"	Novembre	4.836	—	—	—	—	2.144	—	—	412	7.392	—	—	86	86	—	7.478	—	
"	Dicembre	1.736	—	—	—	—	3.027	—	—	360	5.123	—	2.482	51	2.533	—	7.656	—	
1934	2° Semestre	16.223	—	—	—	—	13.803	50	—	2.240	32.366	+ 0,41	32.063	140	32.209	+ 42,15	64.525	+ 17,65	
1933	2° Semestre	17.366	—	—	—	—	12.313	—	—	2.506	32.185	—	22.607	51	22.658	—	54.843	—	
Porto di																			
1935	Gennaio	3.765	—	—	—	—	1.891	—	—	106	5.762	—	5.602	66	5.668	—	11.430	—	
"	Febbraio	325	—	—	—	—	2.115	—	—	46	2.486	—	—	59	59	—	2.545	—	
"	Marzo	3.244	—	—	—	—	2.072	—	—	254	5.570	—	7.668	63	7.731	—	13.301	—	
"	Aprile	1.756	—	—	—	—	1.735	—	—	144	3.635	—	6.658	55	6.713	—	10.348	—	
"	Maggio	2.843	—	—	—	76	1.445	69	—	175	4.608	—	620	31	651	—	5.259	—	
"	Giugno	3.345	—	—	—	—	1.565	50	—	927	5.887	—	7.627	69	7.696	—	13.583	—	
1935	1° Semestre	15.278	—	—	—	76	10.823	119	—	1.652	27.942	- 0,49	28.175	343	28.518	+ 34,12	51.46	+ 14,41	
1934	1° Semestre	14.925	—	—	67	—	9.551	471	—	3.074	28.088	—	21.233	29	21.262	—	49.350	—	
Esercizio 1934-35		31.501	—	—	—	76	24.625	169	—	3.892	60.264	- 0,01	60.244	483	60.727	+ 38,26	120.991	+ 16,12	
Esercizio 1933-34		32.291	—	—	67	—	21.864	471	—	5.580	60.273	—	43.840	80	43.920	—	104.193	—	
Porto di																			
1934	Luglio	444	26	—	—	—	587	2.642	—	3.440	7.139	—	4.147	—	4.147	—	11.286	—	
"	Agosto	803	—	—	—	—	772	150	—	2.316	4.041	—	18.009	—	18.009	—	22.050	—	
"	Settembre	495	21	—	—	—	606	78	—	4.704	5.904	—	—	—	—	—	5.904	—	
"	Ottobre	841	15	—	—	—	394	3.550	—	3.213	8.013	—	3.130	—	3.130	—	11.143	—	
"	Novembre	747	198	—	—	—	368	1.726	—	3.477	6.516	—	12.943	—	12.943	—	19.459	—	
"	Dicembre	276	—	—	—	—	484	650	—	1.778	3.188	—	8.710	—	8.710	—	11.898	—	
1934	2° Semestre	3.606	260	—	—	—	3.211	8.796	—	18.928	34.831	- 9,80	43.939	—	43.939	+ 130,38	81.740	+ 38,64	
1933	2° Semestre	4.231	55	—	—	—	4.535	4.765	—	24.995	38.581	—	20.374	—	20.374	—	58.955	—	
Porto di																			
1935	Gennaio	555	215	—	—	—	379	3.089	—	409	4.647	—	11.721	—	11.721	—	16.368	—	
"	Febbraio	202	41	—	—	—	275	732	—	999	2.249	—	11.166	—	11.166	—	13.415	—	
"	Marzo	647	50	—	—	—	296	809	—	996	2.798	—	14.130	—	14.130	—	16.928	—	
"	Aprile	375	19	—	—	—	256	1.111	—	1.083	2.844	—	3.512	9	3.521	—	6.365	—	
"	Maggio	374	—	—	—	—	252	1.247	—	1.456	3.329	—	12.101	—	12.101	—	15.430	—	
"	Giugno	418	—	—	—	—	181	959	—	954	2.512	—	2.648	—	2.648	—	5.160	—	
1935	1° Semestre	2.571	325	—	—	—	1.639	7.947	—	5.897	18.379	- 39,95	55.278	9	55.287	+ 120,98	73.666	+ 32,43	
1934	1° Semestre	3.906	178	—	—	—	4.039	5.187	—	17.297	30.607	—	25.018	—	25.018	—	55.625	—	
Esercizio 1934-35		6.177	585	—	—	—	4.860	16.743	—	24.825	53.180	- 23,13	102.217	9	102.226	+ 125,21	155.406	+ 35,63	
Esercizio 1933-34		8.137	233	—	—	—	8.574	9.932	—	42.292	69.188	—	45.392	—	45.392	—	114.580	—	

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					
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero										Tonn.	N.			

Messina

111	—	—	—	—	154	4	—	25	294	—	427	1	428	—	722	—	16,79	26	28
175	—	—	—	—	172	—	—	46	393	—	785	—	785	—	1.178	—	17,24	26	45
197	—	—	—	—	194	—	—	36	427	—	376	—	376	—	803	—	16,40	25	32
49	—	—	—	—	235	—	—	28	312	—	—	1	1	—	313	—	12,08	27	12
269	—	—	—	—	188	—	—	44	501	—	—	17	17	—	518	—	14,44	25	21
99	—	—	—	—	263	—	—	34	396	—	129	9	138	—	534	—	14,34	23	23
900	—	—	—	—	1.203	4	—	213	2.323	+ 1,71	1.717	28	1.745	+ 37,83	4.068	+ 14,59	15,86	152	27
1.012	—	—	—	—	1.046	—	—	226	2.284	—	1.256	10	1.216	—	3.550	—	15,45	152	23
211	—	—	—	—	158	—	—	9	378	—	297	10	307	—	685	—	16,69	26	26
23	—	—	—	—	175	—	—	5	203	—	—	9	9	—	212	—	12,00	24	9
186	—	—	—	—	173	—	—	25	384	—	427	9	436	—	820	—	16,22	25	33
98	—	—	—	—	150	—	—	13	261	—	343	9	352	—	613	—	16,88	26	23
161	—	—	—	7	126	6	—	16	316	—	39	6	45	—	361	—	14,56	26	14
185	—	—	—	—	136	5	—	57	383	—	411	11	422	—	805	—	16,87	23	35
864	—	—	—	7	918	11	—	125	1.925	- 4,41	1.517	54	1.571	+ 25,37	3.496	+ 7,01	16,15	150	23
853	—	—	6	—	823	46	—	286	2.014	—	1.246	7	1.253	—	3.267	—	15,10	149	22
1.764	—	—	—	7	2.124	15	—	338	4.248	- 1,16	3.234	82	3.316	+ 31,64	7.564	+ 10,95	15,99	302	25
1.865	—	—	6	—	1.869	46	—	512	4.298	—	2.502	17	2.519	—	6.817	—	15,28	301	23

Catania

36	3	—	—	—	50	154	—	232	475	—	224	—	224	—	699	—	16,14	25	27
61	—	—	—	—	68	12	—	154	295	—	1.016	—	1.016	—	1.311	—	16,82	26	50
38	3	—	—	—	52	5	—	296	394	—	—	—	—	—	394	—	14,98	25	16
64	2	—	—	—	36	232	—	237	571	—	173	—	173	—	744	—	14,98	27	28
54	15	—	—	—	32	117	—	235	453	—	742	—	742	—	1.195	—	16,28	25	48
22	—	—	—	—	42	41	—	126	231	—	478	—	478	—	709	—	16,78	24	28
275	23	—	—	—	280	561	—	1.280	2.419	- 11,39	2.633	—	2.633	+ 129,35	5.952	+ 30,27	16,18	153	33
328	5	—	—	—	388	343	—	1.666	2.730	—	1.148	—	1.148	—	3.878	—	15,20	152	25
44	15	—	—	—	32	202	—	33	326	—	644	—	644	—	970	—	16,87	26	37
17	3	—	—	—	23	44	—	82	169	—	604	—	604	—	773	—	17,35	24	32
51	5	—	—	—	27	48	—	67	198	—	774	—	774	—	972	—	17,41	25	39
31	2	—	—	—	22	64	—	78	197	—	194	3	197	—	394	—	16,15	26	15
31	—	—	—	—	21	70	—	102	224	—	662	—	662	—	886	—	17,41	26	34
32	—	—	—	—	15	61	—	77	185	—	150	—	150	—	335	—	15,40	22	15
206	25	—	—	—	140	489	—	439	1.299	- 38,98	3.028	3	3.031	+ 120,75	4.330	+ 23,50	17,01	149	29
300	13	—	—	—	312	324	—	1.180	2.129	—	1.377	—	1.373	—	3.506	—	15,86	149	24
481	48	—	—	—	420	1.050	—	1.719	3.718	- 23,48	5.661	3	5.664	+ 124,31	9.382	+ 27,05	16,56	302	31
628	18	—	—	—	700	667	—	2.846	4.859	—	2.525	—	2.525	—	7.384	—	15,52	301	24

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 di																		
1934	Luglio	141	—	—	—	—	—	—	1.670	1.811	—	—	3	3	—	1.814	—	
	Agosto	42	—	—	—	—	—	—	2.163	2.205	—	—	—	—	—	2.205	—	
	Settembre	65	—	—	—	3	—	—	974	1.042	—	—	—	—	—	1.042	—	
	Ottobre	57	—	—	—	3	827	—	798	1.685	—	—	—	—	—	1.685	—	
	Novembre	—	—	—	—	3	—	3	259	265	—	—	—	—	—	265	—	
	Dicembre	15	—	—	—	—	—	—	335	350	—	—	—	—	—	350	—	
1934	2° Semestre	320	—	—	—	9	827	3	6.100	7.358	+ 51,90	—	3	3	—	7.361	+ 51,90	
1933	2° Semestre	189	—	—	—	—	—	—	4.655	4.844	—	—	—	—	—	4.844	—	
1935	Gennaio	82	—	—	—	—	—	—	481	563	—	—	—	—	—	563	—	
	Febbraio	30	—	—	—	—	—	—	447	477	—	—	—	—	—	477	—	
	Marzo	64	—	—	—	—	—	—	853	917	—	—	—	—	—	917	—	
	Aprile	—	—	—	—	—	—	—	533	533	—	—	3	3	—	536	—	
	Maggio	38	—	—	—	—	—	—	987	1.025	—	—	—	—	—	1.025	—	
	Giugno	20	—	—	—	—	—	—	750	770	—	—	3	3	—	773	—	
1937	1° Semestre	234	—	—	—	—	—	—	4.051	4.285	+ 22,92	—	6	6	—	4.291	+ 22,85	
1931	1° Semestre	392	—	—	—	—	—	3	3.091	3.486	—	6	—	6	—	3.492	—	
Esercizio 1934-35		554	—	—	—	9	827	3	10.250	11.643	+ 39,77	—	9	9	+ 50,00	11.652	+ 39,77	
Esercizio 1933-34		581	—	—	—	—	—	3	7.746	8.330	—	6	—	6	—	8.336	—	

Altri porti della

1934	Luglio	515	—	—	—	—	2.440	—	3.315	6.175	—	2.627	—	3.627	—	9.802	—
	Agosto	856	—	—	—	—	993	—	3.739	5.588	—	5.082	—	5.082	—	10.670	—
	Settembre	364	—	—	—	—	2.661	—	3.809	6.834	—	2.883	—	2.883	—	9.717	—
	Ottobre	684	22	—	—	—	2.512	—	4.055	7.305	—	6.446	179	6.625	—	13.930	—
	Novembre	889	70	—	—	—	1.369	—	2.109	4.437	—	6.943	—	6.943	—	11.380	—
	Dicembre	619	22	—	—	—	515	—	1.897	3.053	—	980	—	980	—	4.033	—
1934	2° Semestre	3.927	114	—	—	—	32	10.395	18.924	33.382	+ 14,64	25.961	179	26.140	+ 320,19	59.522	+ 64,62
1931	2° Semestre	3.775	62	—	—	—	109	8.442	16.530	29.127	—	6.137	84	6.221	—	35.348	—
1935	Gennaio	924	27	—	—	—	2.652	—	1.581	5.184	—	6.581	—	6.581	—	11.765	—
	Febbraio	528	—	—	—	—	5.158	—	2.337	8.023	—	—	—	—	—	8.023	—
	Marzo	450	—	—	—	—	1.337	—	2.710	4.497	—	6.602	—	6.602	—	11.099	—
	Aprile	297	—	—	—	—	20	506	2.223	3.046	—	5.391	—	5.391	—	8.437	—
	Maggio	962	—	—	—	—	2.234	—	1.544	4.740	—	10.343	128	10.471	—	15.211	—
	Giugno	983	—	—	—	—	1.818	—	1.796	4.597	—	3.824	—	3.824	—	8.421	—
1935	1° Semestre	4.144	27	—	—	—	20	13.705	12.191	30.087	+ 8,57	32.741	128	32.869	+ 163,43	62.966	+ 25,25
1934	1° Semestre	4.214	25	—	68	—	71	10.008	18.498	32.908	—	12.455	22	12.477	—	45.385	—
Esercizio 1934-35		8.071	141	—	—	—	52	24.100	31.115	63.479	+ 2,32	58.702	307	59.009	+ 215,58	122.488	+ 51,32
Esercizio 1933-34		7.989	87	—	68	—	180	18.450	233	35.028	—	18.592	106	18.698	—	80.733	—

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					
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero														

Siracusa

9	—	—	—	—	—	—	—	120	129	—	—	1	1	—	130	—	13,95	26	5
3	—	—	—	—	—	—	—	150	153	—	—	—	—	—	153	—	14,41	25	6
5	—	—	—	—	1	—	—	86	92	—	—	—	—	—	92	—	11,33	25	4
4	—	—	—	—	1	63	—	79	147	—	—	—	—	—	147	—	11,46	25	6
—	—	—	—	—	1	—	—	37	39	—	—	—	—	—	39	—	6,29	22	2
1	—	—	—	—	—	—	—	48	49	—	—	—	—	—	49	—	7,14	24	2
22	—	—	—	3	—	63	1	520	609	+ 29,57	—	1	1	—	610	+ 29,79	12,07	147	4
14	—	—	—	—	—	—	—	456	470	—	—	—	—	—	470	—	10,31	152	3
5	—	—	—	—	—	—	—	66	71	—	—	—	—	—	71	—	7,93	26	3
2	—	—	—	—	—	—	—	55	57	—	—	—	—	—	57	—	8,36	23	2
5	—	—	—	—	—	—	—	75	80	—	—	—	—	—	80	—	11,46	25	2
—	—	—	—	—	—	—	—	61	61	—	—	1	1	—	62	—	8,64	26	2
3	—	—	—	—	—	—	—	98	101	—	—	—	—	—	101	—	10,15	26	4
2	—	—	—	—	—	—	—	81	83	—	—	1	1	—	84	—	9,20	27	4
17	—	—	—	—	—	—	—	436	453	+ 38,10	—	2	2	—	455	+ 37,87	9,43	149	3
31	—	—	—	—	—	—	1	296	328	—	—	2	2	—	330	—	10,58	149	2
39	—	—	—	3	—	63	1	958	1.062	+ 33,08	—	3	3	+ 50,00	1.035	+ 33,11	10,94	296	3
45	—	—	—	—	—	—	1	752	798	—	—	2	3	—	800	—	10,42	301	3

Sicilia (Porto Empedocle e Licata)

41	—	—	—	—	—	142	—	227	410	—	—	190	—	190	—	600	—	16,34	26	24
58	—	—	—	—	—	57	—	265	380	—	—	276	—	276	—	656	—	16,26	26	25
26	—	—	—	—	—	160	—	257	443	—	—	153	—	153	—	596	—	16,30	25	24
50	2	—	—	—	4	182	—	303	541	—	—	356	12	368	—	909	—	15,32	28	32
65	7	—	—	—	—	124	—	153	349	—	—	368	—	368	—	717	—	15,87	25	29
41	3	—	—	—	—	50	—	156	250	—	—	57	—	57	—	307	—	13,13	24	13
281	12	—	—	—	4	715	—	1.381	2.373	+ 16,90	—	1.400	12	1.412	+ 337,15	3.735	+ 60,85	15,73	154	25
316	4	—	—	—	10	569	15	1.116	2.030	—	—	311	12	323	—	2.353	—	15,02	152	16
61	2	—	—	—	—	229	—	123	415	—	—	385	—	385	—	800	—	14,71	26	31
42	—	—	—	—	—	266	—	175	483	—	—	—	—	—	—	483	—	16,61	24	20
33	—	—	—	—	—	84	—	199	316	—	—	369	—	369	—	685	—	16,20	25	27
24	—	—	—	—	2	33	—	171	230	—	—	305	—	305	—	535	—	15,77	26	21
60	—	—	—	—	—	138	—	116	314	—	—	574	8	582	—	896	—	16,98	26	34
63	—	—	—	—	—	107	—	124	294	—	—	203	—	203	—	497	—	16,94	23	22
283	2	—	—	—	2	857	—	908	2.052	- 8,71	—	1.836	8	1.844	+ 176,46	3.893	+ 33,65	16,15	150	25
296	2	—	14	—	37	670	8	1.221	2.248	—	—	662	5	667	—	2.915	—	15,57	149	20
564	14	—	—	—	6	1.572	—	2.269	4.425	+ 3,43	—	3.236	20	3.253	+ 228,88	7.681	+ 45,80	15,94	304	25
612	6	—	14	—	47	1.239	23	2.337	4.278	—	—	973	17	990	—	5.268	—	15,32	301	18

		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												
1934	Luglio	2.481	—	—	—	—	134	—	—	4.179	6.794	—	12.360	195	12.555	—	19.349	—
	Agosto	2.641	—	—	—	—	88	1.713	—	4.214	8.656	—	—	163	163	—	8.819	—
	Settembre	2.934	—	—	—	—	148	29	—	3.720	6.831	—	3.587	55	3.642	—	10.473	—
	Ottobre	1.545	3	—	—	—	122	1.261	—	5.300	8.231	—	2.948	985	3.933	—	12.164	—
	Novembre	639	16	—	—	—	148	191	—	3.382	4.376	—	4.081	81	4.162	—	8.538	—
	Dicembre	499	20	—	—	—	—	1.620	—	7.394	9.533	—	—	121	121	—	9.654	—
1934	2° Semestre	10.739	33	—	—	—	640	4.814	—	28.189	44.421	+ 16.44	22.978	1.600	24.578	+ 1.358,00	68.997	+ 73.20
1933	2° Semestre	8.308	—	—	—	—	885	6.651	—	22.306	38.150	—	535	1.151	1.686	—	39.836	—
1935	Gennaio	2.431	—	—	—	—	139	—	—	6.312	8.882	—	—	50	50	—	8.932	—
	Febbraio	378	—	—	—	—	267	1.513	—	3.036	5.194	—	—	107	107	—	5.301	—
	Marzo	208	—	—	—	—	—	1.486	3	4.971	6.668	—	—	1.628	1.628	—	8.296	—
	Aprile	4.643	—	—	—	—	218	—	—	3.457	8.318	—	—	260	260	—	8.578	—
	Maggio	1.385	—	—	—	—	373	—	—	6.438	8.196	—	—	366	366	—	8.562	—
	Giugno	605	—	—	—	—	—	656	—	7.014	8.275	—	—	286	286	—	8.561	—
1935	1° Semestre	9.650	—	—	—	—	997	3.855	3	31.228	45.533	+ 1.84	—	2.897	2.897	— 92,41	48.283	+ 38,91
1934	1° Semestre	13.090	—	—	—	—	406	8.084	—	23.130	44.710	—	35.016	539	35.555	—	80.265	—
	Esercizio 1934-35	21.389	39	—	—	—	1.637	8.489	3	59.417	89.954	+ 8,56	22.978	4.297	27.273	— 26,76	117.227	— 2,35
	Esercizio 1933-34	21.398	—	—	—	—	1.291	14.735	—	45.436	82.860	—	35.551	1.690	37.241	—	120.101	—

**Porti della
Cagliari, Terranova Pausania,**

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											Tonn.	N.						
130	—	—	—	—	12	—	—	370	512	—	658	28	686	—	1.198	—	16,15	26	46			
157	—	—	—	—	8	93	—	378	636	—	—	24	24	—	660	—	13,39	26	26			
173	—	—	—	—	14	2	—	325	514	—	194	8	202	—	716	—	14,63	25	29			
81	1	—	—	—	11	79	—	483	655	—	162	84	246	—	901	—	13,50	27	33			
36	2	—	—	—	13	10	—	343	404	—	225	17	242	—	646	—	13,22	25	26			
25	1	—	—	—	—	83	—	585	694	—	—	21	21	—	715	—	13,50	27	16			
602	4	—	—	—	58	217	—	2.484	3.415	+ 4,05	1.239	182	1.421	+ 655,85	4.83	+ 39,37	14,27	156	31			
536	2	—	—	—	69	368	—	2.309	3.282	—	28	160	188	—	3.470	—	11,48	153	23			
122	—	—	—	—	12	—	—	543	677	—	—	9	9	—	686	—	13,02	27	25			
21	—	—	—	—	21	85	—	315	442	—	—	15	15	—	457	—	11,60	24	19			
12	—	—	—	—	—	94	1	433	540	—	—	133	133	—	673	—	12,33	25	27			
269	—	—	—	—	19	—	—	342	630	—	—	28	28	—	658	—	13,03	26	25			
87	—	—	—	—	29	—	—	543	659	—	—	22	22	—	681	—	12,57	26	26			
36	—	—	—	—	—	34	—	544	614	—	—	25	25	—	639	—	13,40	23	28			
547	—	—	—	—	81	213	1	2.720	3.562	+ 2,71	—	232	232	- 82,73	3.794	- 29,62	12,71	150	25			
750	—	—	—	—	28	468	—	2.222	3.468	—	1.832	91	1.923	—	5.391	—	14,89	151	35			
1.149	4	—	—	—	131	480	1	5.204	6.977	+ 3,36	1.233	414	1.653	+ 21,69	8.630	- 2,60	13,58	306	28			
1.286	2	—	—	—	97	836	—	4.531	6.750	—	1.860	251	2.111	—	8.861	—	13,55	204	29			

Movimento delle merci nei principali porti. - Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione.

ESERCIZI 1934-35 E 1933-34.

(Vedere Relazione a pag. 135, Capo VI)

a) Porto di Genova:

Anno	MESE	CARRI SCARICATI									CARRI CARICATI								
		Provenienti dalle linee di								TOTALE	Destinati alle linee di								TOTALE
		Stazioni limitrofe	Genova-Ventimiglia	Ovada-Asti	Genova-Novli Arquata-Tortona	oltre Novli verso Alessandria ed oltre	oltre Novli verso Milano ed oltre	oltre Novli verso Piacenza ed oltre	Genova-Spezia ed oltre		Stazioni limitrofe	Genova-Ventimiglia	Ovada-Asti	Genova-Novli Arquata-Tortona	oltre Novli verso Alessandria ed oltre	oltre Novli verso Milano ed oltre	oltre Novli verso Piacenza ed oltre	Genova-Spezia ed oltre	
1934	Luglio	928	479	270	263	1.473	1.537	381	502	5.833	4.768	1.149	315	441	5.813	9.557	854	1.006	23.903
"	Agosto	895	457	275	248	1.485	1.423	395	555	5.736	4.225	1.082	360	505	5.084	8.342	783	983	21.364
"	Settembre	946	502	302	299	1.828	1.540	408	570	6.395	3.469	947	403	574	5.942	10.247	890	1.011	23.483
"	Ottobre	1.148	528	340	330	1.924	1.900	489	615	7.274	3.424	1.370	454	680	6.958	12.949	1.099	1.354	28.288
"	Novembre	1.075	562	390	349	1.740	1.744	394	567	6.821	4.428	1.053	444	535	5.409	13.977	1.216	1.069	28.131
"	Dicembre	912	455	314	241	1.650	1.753	413	578	6.316	3.744	1.159	389	532	5.774	11.780	685	1.054	25.117
1935	Gennaio	938	434	293	233	1.587	1.639	397	575	6.096	4.177	1.142	317	629	6.898	11.822	665	940	26.590
"	Febbraio	855	435	292	273	1.500	1.427	368	530	5.680	3.542	1.041	293	789	6.301	10.054	683	839	23.542
"	Marzo	1.076	519	354	254	1.659	1.871	541	634	6.908	5.309	1.390	506	857	6.793	12.251	986	1.081	29.173
"	Aprile	991	680	298	321	1.688	1.875	550	576	6.979	4.943	1.157	356	1.018	6.939	12.099	734	879	28.125
"	Maggio	998	589	272	204	1.684	1.743	488	697	6.675	3.277	921	226	1.091	5.852	7.669	537	846	20.419
"	Giugno	913	448	238	201	1.547	1.455	624	604	6.030	5.031	1.049	302	1.358	5.966	11.480	622	794	26.602
Esercizio 1934-35		11.675	6.088	3.638	3.216	19.768	19.907	5.448	7.033	76.743	50.337	13.400	4.365	9.008	73.729	132.227	9.764	11.658	304.737
Percentuale in rapporto al totale		15,22	7,93	4,74	4,19	25,76	25,94	7,19	9,12	100	16,52	4,42	1,43	2,96	24,19	43,39	3,20	3,89	100
Esercizio 1933-34		9.948	5.278	4.328	2.772	17.089	19.183	5.139	6.913	70.650	41.561	11.725	3.740	6.466	63.688	113.482	8.234	11.200	260.096
Percentuale in rapporto al totale		14,08	7,17	6,13	3,92	24,19	27,15	7,27	9,79	100	15,98	4,51	1,44	2,49	24,49	43,63	3,16	4,30	100

b) Porto di Trieste:

Anno	MESE	CARRI SCARICATI							CARRI CARICATI													
		Provenienti dalle linee di						TOTALE	Destinati alle linee di										TOTALE			
		Cervignano	Udine	Piedicolle	Postumia	Fiume	Pola		Traffico locale	Pola	Fiume	Postumia	Piedicolle	Udine	Portogruaro	oltre Fiume	oltre Postumia	oltre Piedicolle		oltre Tarvisio	oltre Portogruaro	Traffico locale
1934	Luglio	594	744	643	1.580	18	60	723	4.362	220	57	46	152	152	56	1	1.730	909	1.157	574	905	5.959
"	Agosto	620	505	658	1.232	21	72	988	4.096	237	67	15	617	308	142	—	1.421	799	1.079	751	1.089	6.525
"	Settembre	561	524	682	1.405	58	58	770	4.058	217	92	16	643	255	124	—	1.850	1.019	1.342	863	815	7.236
"	Ottobre	610	488	678	1.648	29	62	820	4.335	193	44	13	739	294	155	3	2.051	854	1.406	844	860	7.456
"	Novembre	501	773	743	2.124	27	60	786	5.014	175	41	24	573	235	76	—	2.058	1.055	1.450	605	972	7.264
"	Dicembre	509	759	781	1.849	63	64	904	4.929	181	55	33	645	328	124	—	1.953	681	1.026	856	870	6.752
1935	Gennaio	559	867	613	1.792	41	67	667	4.606	182	59	19	188	183	56	—	1.638	689	1.046	958	770	5.788
"	Febbraio	515	963	832	1.876	43	76	890	5.195	168	40	51	314	209	102	1	1.655	675	583	1.049	1.207	6.114
"	Marzo	566	1.392	773	1.791	19	94	692	5.327	175	66	45	168	351	152	1	2.188	1.075	615	579	1.009	6.424
"	Aprile	732	914	938	2.142	67	154	969	5.916	150	41	33	504	278	183	1	2.042	1.073	830	991	1.180	7.306
"	Maggio	927	783	894	1.920	44	149	849	5.566	163	20	27	313	301	150	2	2.364	1.244	787	790	954	7.115
"	Giugno	448	614	687	1.534	33	140	736	4.192	146	35	35	308	366	174	1	1.585	824	1.101	1.099	843	6.517
Esercizio 1934-35		7.142	9.328	8.922	20.893	463	1058	9.794	57.596	2.207	617	357	5.164	3.320	1.494	10	22.536	10.897	12.422	9.959	11.474	80.456
Percentuale in rapporto al totale		12,38	16,12	15,40	36,22	0,79	1,80	17,29	100	2,75	0,76	0,41	6,41	4,12	1,85	0,01	28,62	13,55	15,45	12,38	14,56	100
Esercizio 1933-34		7.794	9.443	7.222	19.634	564	770	7.199	52.626	2.558	727	427	1.301	2.757	717	4	19.905	9.732	7.725	9.502	7.202	62.557
Percentuale in rapporto al totale		14,81	17,94	13,72	37,32	1,07	1,46	13,68	100	4,09	1,10	0,68	2,08	4,41	1,15	0,01	31,82	15,56	12,35	15,19	11,50	100

Movimento delle merci impor

ESERCIZI DAL 1925-26

(Vedere Relazione a

Anno	MESE	T R A N											
		Ventimiglia		Breil		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1934	Luglio	2.609	168	33	3	23.583	1.710	42.887	3.004	32.446	1.858	88.126	5.608
	» Agosto	2.493	159	197	23	27.363	1.991	41.855	2.866	42.699	2.407	83.675	5.303
	» Settembre	2.042	149	257	35	26.078	1.919	54.045	3.583	34.076	1.988	105.235	6.376
	» Ottobre	2.310	147	378	48	28.949	2.064	44.390	3.466	27.259	1.615	117.246	7.000
	» Novembre	2.111	145	542	45	28.513	2.033	40.107	3.078	20.959	1.248	116.132	6.472
	» Dicembre	3.507	216	372	62	29.824	2.110	39.101	2.816	22.638	1.308	94.971	5.739
1935	Gennaio	2.085	141	156	29	24.732	1.715	34.396	2.540	19.908	1.147	87.080	5.003
	» Febbraio	2.147	126	186	20	25.439	1.727	29.184	2.214	16.612	990	66.714	3.995
	» Marzo	1.520	103	176	31	25.024	1.913	28.091	2.093	20.536	1.188	74.179	4.470
	» Aprile	1.747	121	111	22	28.682	1.948	29.448	2.104	13.759	826	62.050	3.778
	» Maggio	1.680	105	138	20	31.898	2.109	32.828	2.361	15.842	939	54.188	3.160
	» Giugno	2.330	134	144	22	44.569	2.950	36.774	2.430	16.543	1.021	83.735	5.163
	Esercizio 1934-35	26.581	1.714	2.690	360	344.654	24.189	453.106	32.555	283.277	16.535	1.033.340	62.166
	Esercizio 1933-34	30.285	2.030	3.242	434	370.102	25.422	422.736	28.294	180.503	11.448	954.709	59.916
	Esercizio 1932-33	37.792	2.479	2.199	403	348.322	24.248	382.322	24.530	123.926	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	16.810	1.676.544	99.502
	Esercizio 1929-30	119.085	8.069	2.193	216	615.671	47.277	689.310	42.433	342.002	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

tate dalle ferrovie estere.

AL 1934-35

pag. 135, 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		
7.184	572	3.806	272	36.615	2.558	967	66	12.612	980	35.888	3.614	4.099	339	290.855	20.752
6.711	631	4.212	305	35.165	2.427	712	50	10.136	841	31.553	3.357	4.871	411	291.642	20.771
8.845	881	5.942	383	37.894	2.589	1.083	75	10.842	902	36.108	3.478	4.459	377	326.906	22.735
8.082	760	6.720	437	41.563	2.830	786	54	11.125	928	48.359	4.330	4.544	417	341.711	24.096
9.018	734	7.762	496	45.757	3.023	733	49	9.971	860	69.571	5.577	6.371	511	357.547	24.271
6.839	675	5.843	370	37.556	2.583	575	40	10.080	917	50.710	4.253	6.951	565	308.967	21.654
10.055	797	4.583	300	38.958	2.618	491	33	9.921	841	40.595	3.588	4.952	440	277.921	19.282
10.950	838	4.493	289	47.358	3.082	342	25	12.868	975	44.380	3.781	4.865	411	265.538	18.473
16.746	1.224	5.352	358	73.024	4.767	221	15	12.628	978	67.699	5.586	7.017	564	332.213	23.290
12.299	955	4.215	280	62.246	4.062	220	18	11.797	897	59.760	5.227	13.449	951	299.783	21.189
14.628	1.069	5.904	388	63.278	4.163	270	18	8.844	726	50.767	4.428	11.167	760	291.432	20.255
8.224	659	5.864	373	59.401	3.910	554	38	11.407	912	39.200	3.622	3.964	320	312.709	21.554
119.581	9.795	64.696	4.251	578.815	38.612	6.954	481	132.231	10.757	574.590	50.841	76.709	6.066	3.697.224	258.322
93.161	8.985	66.783	4.521	519.691	36.160	15.306	1.056	117.765	9.778	535.811	50.241	105.722	7.821	3.415.816	246.106
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	5.542	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
185.066	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

Movimento delle merci espor

ESERCIZI DAL 1925-26 AL

(Vedere Relazione)

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
1934	Luglio	1.032	94	526	36	8.269	789	22.315	2.236	8.407	775	38.637	4.790
	» Agosto	1.187	121	387	31	7.964	747	18.786	1.883	9.946	877	25.349	3.056
	» Settembre	1.413	146	1.073	80	8.709	897	16.406	1.569	8.508	735	19.270	2.061
	» Ottobre	2.003	210	739	52	12.137	1.117	18.787	1.696	10.571	913	19.350	1.883
	» Novembre	1.881	186	442	31	12.173	1.151	17.991	1.616	10.946	932	21.045	1.891
	» Dicembre	1.582	161	1.075	70	11.420	1.182	23.401	1.966	14.442	1.182	20.957	1.807
1935	Gennaio	1.202	140	475	28	8.867	849	14.681	1.328	7.684	696	20.422	1.870
	» Febbraio	1.636	152	407	24	8.272	875	14.817	1.359	9.199	847	28.293	2.694
	» Marzo	1.324	133	853	49	7.837	874	17.825	1.721	12.688	1.199	29.602	2.713
	» Aprile	1.200	103	368	22	7.606	745	16.289	1.740	10.420	1.159	25.754	2.251
	» Maggio	819	76	308	19	8.133	822	13.049	1.434	9.121	783	19.778	1.826
	» Giugno	1.016	88	253	22	9.926	919	10.792	1.084	7.168	575	27.672	3.107
Esercizio 1934-35		16.475	1.610	6.906	464	111.313	10.967	205.139	19.632	119.100	10.673	296.129	30.057
Esercizio 1933-34		20.315	2.148	6.976	479	126.254	12.668	187.823	18.085	100.700	10.335	311.762	33.832
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	222.106	24.687	197.006	19.724	142.812	13.825	333.280	33.693
Esercizio 1930-31		50.335	4.882	3.583	274	231.252	25.195	161.769	17.155	139.379	13.398	602.301	63.952
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

ate sulle ferrovie estere.

1934-35

a pag. 135, Capo VI).

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		
62.110	8.243	114	20	34.304	2.877	609	38	14.095	1.185	36.203	2.798	3.045	267	229.666	24.157
30.661	4.553	107	27	27.288	2.045	27	4	12.622	1.075	29.031	2.341	2.562	228	165.917	16.988
14.804	1.921	162	24	31.383	2.134	608	37	15.469	1.195	40.577	3.079	4.074	330	162.456	14.208
12.167	1.280	272	40	31.296	2.224	739	49	11.550	1.032	40.274	3.223	3.632	277	163.607	13.996
14.598	1.432	215	35	38.810	2.698	715	45	16.332	1.293	40.368	3.231	2.443	220	177.959	14.761
19.459	1.893	92	17	34.745	2.672	141	20	10.211	846	37.692	2.763	1.963	182	177.180	14.851
19.559	1.857	119	21	29.370	2.120	74	10	9.800	820	32.863	2.835	776	74	145.982	12.657
21.964	2.230	132	21	27.457	2.204	71	8	10.155	838	36.239	2.906	952	88	159.594	14.246
20.123	2.021	113	24	22.700	2.080	262	15	15.409	1.271	42.283	3.434	1.855	161	172.874	15.695
20.068	1.841	196	28	24.857	2.297	556	36	14.869	1.103	34.682	2.753	2.317	212	159.182	14.290
16.125	1.572	113	17	23.862	2.094	22	4	18.623	1.406	42.157	3.393	1.417	156	153.527	13.602
30.737	3.655	36	9	37.179	3.037	526	30	13.931	1.087	29.550	2.426	1.461	153	170.247	16.192
282.375	32.498	1.671	283	363.251	28.482	4.350	296	163.066	13.151	441.919	35.182	26.497	2.348	2.038.191	185.643
305.571	38.165	3.253	428	269.182	23.917	951	71	141.917	12.066	437.310	34.371	38.758	3.060	1.950.772	189.625
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	190.668	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	14.503	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	750	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	2.905.857	251.310
529.958	56.810	4.248	545	331.179	25.726	16.361	981	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

Movimento delle merci importate dalle

ESERCIZIO

(Vedere Relazione

Anno	MESE	COMPARTI									
		Torino		Milano		Venezia		Trieste		Genova	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1934	Luglio	31.985	2.678	191.863	12.448	27.935	2.008	91.917	7.960	2.609	168
»	Agosto	34.897	2.801	196.239	12.706	31.348	2.352	84.724	7.548	2.493	159
»	Settembre	32.965	2.794	221.796	14.168	36.289	2.641	91.903	7.654	2.042	149
»	Ottobre	35.123	2.921	225.801	14.565	35.434	2.596	108.487	8.799	2.310	147
»	Novembre	34.309	2.798	203.013	12.931	29.785	2.139	133.931	10.211	2.111	145
»	Dicembre	33.939	2.671	184.605	11.811	25.731	1.972	107.361	8.535	3.507	216
1935	Gennaio	28.402	2.398	168.888	10.731	19.097	1.463	96.372	7.690	2.085	141
»	Febbraio	27.902	2.230	135.293	9.584	21.660	1.598	111.375	8.482	2.147	126
»	Marzo	30.294	2.681	153.804	10.008	30.418	2.183	162.118	12.095	1.520	103
»	Aprile	33.833	2.701	131.477	8.838	26.661	1.939	148.262	11.285	1.747	121
»	Maggio	36.903	2.769	131.663	8.722	30.377	2.123	136.370	10.303	1.680	105
»	Giugno	48.007	3.491	171.218	11.162	22.983	1.684	117.214	9.091	2.330	134
Esercizio 1934-35		408.559	32.933	2.115.660	137.674	337.718	24.698	1.390.034	109.653	26.581	1.714
Esercizio 1933-34		494.880	38.642	1.878.644	122.152	316.126	24.181	1.307.829	107.264	30.284	2.030

ferrovie confinanti (estere ed italiane).

1934-35.

pag. 135, Capo VI).

M E N T O D I

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		
16.912	2.598	6.106	544	1.025	184	273	42	4.449	331	14.560	1.292	389.634	30.253
18.917	2.236	6.120	786	1.267	152	9.302	461	5.171	343	13.037	1.181	403.515	30.725
16.474	2.079	6.243	552	3.548	361	397	70	7.053	516	23.037	2.081	441.747	33.065
17.693	2.241	8.017	693	1.041	166	839	108	7.236	547	22.308	2.131	464.289	34.914
14.905	1.910	5.898	581	1.076	165	920	112	6.583	501	26.587	2.306	459.118	33.799
14.712	1.800	6.377	558	1.764	239	8.882	485	5.591	378	26.718	2.136	419.187	30.801
12.008	1.506	4.948	500	1.649	222	5.425	318	4.983	328	16.944	1.444	360.801	26.741
10.978	1.406	5.087	486	1.435	192	4.245	244	6.549	460	14.109	1.198	340.780	26.006
10.955	1.442	3.906	442	2.190	278	5.176	272	7.467	506	11.627	1.117	419.475	31.127
11.212	1.347	5.430	506	2.323	308	7.318	384	8.182	474	12.585	1.168	389.030	29.071
10.425	1.310	5.031	527	2.284	284	28	12	9.060	561	12.633	1.212	376.454	27.928
11.345	1.656	6.219	530	1.966	239	6.457	341	7.774	490	10.358	1.026	405.871	29.844
166.536	21.531	69.382	6.705	21.568	2.790	49.262	2.849	80.098	5.435	204.503	18.292	4.869.901	364.274
146.129	21.558	93.665	7.990	36.647	4.197	47.891	2.535	47.463	3.573	229.691	20.469	4.629.249	354.591

Movimento delle merci esportate sulle ferrovie conf

ESERCIZIO 1934-35.

(Vedere Relazione a pag. 135, Cap

Anno	MESE	COMPARTI										Bologna	
		Torino		Milano		Venezia		Trieste		Genova			
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		Tonnellate
1934	Luglio	28.026	2.549	158.999	14.588	67.909	8.805	90.040	7.454	1.032	94	20.508	1
»	Agosto.....	27.948	2.385	137.618	12.133	37.010	5.140	31.988	5.943	1.187	121	31.779	1
»	Settembre.....	29.075	2.692	139.218	11.488	21.984	2.570	93.984	7.050	1.413	146	26.399	2
»	Ottobre	35.421	3.109	159.533	12.770	20.479	2.048	89.437	7.057	2.093	210	26.598	2
»	Novembre	33.965	3.094	165.655	12.664	22.464	2.102	99.943	7.667	1.881	186	20.600	2
»	Dicembre	33.148	3.161	149.063	11.578	27.131	2.538	87.297	6.947	1.582	161	16.783	1
1935	Gennaio	29.180	2.667	126.340	9.849	26.698	2.452	75.144	6.102	1.292	140	14.904	
»	Febbraio.....	28.862	2.644	125.375	10.298	30.953	2.900	79.560	6.444	1.636	152	13.617	
»	Marzo	34.451	3.070	167.377	13.229	26.429	2.594	83.966	7.159	1.324	133	19.951	
»	Aprile	27.241	2.488	138.270	11.426	27.465	2.437	77.817	6.573	1.200	109	12.697	
»	Maggio	27.558	2.526	134.003	10.688	23.419	2.141	87.245	7.228	819	76	16.143	
»	Giugno	29.541	2.773	154.342	12.383	37.829	4.230	83.779	6.916	1.016	85	17.146	
Esercizio 1934-35		364.416	33.158	1.755.723	143.094	369.770	39.957	980.200	82.540	16.475	1.610	237.095	
Esercizio 1933-34		416.420	37.325	1.678.930	143.807	376.769	44.808	913.185	77.904	20.315	2.140	271.26	

ferrovie confinanti (estere ed italiane).

1934-35.

a pag. 135, 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		
20.508	1.966	4.470	509	983	161	229	35	1.295	148	5.983	898	379.474	37.207
31.779	1.741	5.108	563	1.086	139	224	37	2.503	273	8.123	1.108	284.574	29.583
26.379	2.538	5.075	547	1.518	196	219	40	3.701	342	7.352	1.177	329.848	28.786
26.598	2.576	4.903	618	2.050	239	494	62	1.761	195	9.530	1.320	352.299	30.204
20.600	2.063	2.843	414	939	141	590	65	1.612	167	11.030	1.300	361.522	29.863
16.783	1.822	3.508	408	529	111	351	42	948	116	10.714	1.250	331.054	28.134
14.964	1.574	5.205	497	1.167	156	359	57	2.564	222	8.373	964	291.286	24.680
13.617	1.482	4.212	440	1.904	206	224	38	1.758	158	6.280	768	294.381	25.530
19.951	896	5.210	539	1.394	175	497	83	1.038	132	5.661	776	347.298	28.786
12.697	1.405	3.826	448	945	152	451	88	1.074	119	5.450	735	296.366	25.974
16.143	1.648	4.894	507	775	121	546	100	1.612	160	5.897	682	302.911	25.877
17.146	1.654	3.225	414	1.022	119	540	98	1.789	164	5.539	641	335.768	29.480
237.095	21.365	52.479	5.904	14.312	1.916	4.724	745	21.655	2.196	89.932	11.619	3.906.781	344.104
271.261	26.197	56.392	5.972	21.318	2.916	7.752	866	22.102	2.239	105.480	15.922	3.889.924	360.104

Movimento dei treni e dei veicoli sui

ESERCIZI DAL

(Vedere Relazione

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
1934	Luglio.....	872	4.228	571	349	3.919	9.067	1.347	14.288	1.967	686	5.334	22.275
»	Agosto.....	818	4.302	563	492	4.015	9.372	1.353	18.716	1.547	1.056	5.455	26.774
»	Settembre.....	803	4.672	628	449	3.832	9.581	1.413	22.664	1.615	952	5.235	30.466
»	Ottobre.....	857	4.770	624	557	5.022	10.973	1.504	25.854	1.547	876	5.083	33.360
»	Novembre.....	745	4.496	728	797	3.676	9.697	1.427	26.355	1.996	789	4.867	34.007
»	Dicembre.....	766	4.535	851	588	3.723	9.697	1.325	22.598	1.795	771	5.006	30.170
1934	2° Semestre.....	4.861	27.003	3.965	3.232	24.187	58.387	8.369	130.475	10.467	5.130	30.980	177.052
1933	2° Semestre.....	4.975	28.844	4.447	3.665	27.049	64.005	7.505	119.178	11.981	5.488	29.637	166.284
1935	Gennaio.....	784	4.489	780	460	3.741	9.470	1.378	23.232	1.759	782	4.797	30.570
»	Febbraio.....	712	4.008	575	417	3.276	8.276	1.179	21.735	2.097	757	4.420	29.009
»	Marzo.....	779	4.764	467	506	3.632	9.369	1.373	24.369	2.604	1.191	4.558	32.722
»	Aprile.....	748	4.176	817	495	3.577	9.065	1.367	22.061	2.214	1.032	4.810	30.117
»	Maggio.....	780	4.795	713	410	3.604	9.522	1.287	20.054	2.156	1.114	4.736	28.060
»	Giugno.....	755	4.653	691	456	3.529	9.329	1.411	23.252	2.287	1.156	5.147	31.842
1935	1° Semestre.....	4.558	26.885	4.043	2.744	21.359	55.031	7.995	134.703	13.117	6.032	28.468	182.320
1934	1° Semestre.....	4.648	25.359	4.753	3.106	23.878	57.096	7.405	121.631	12.495	4.602	27.344	166.072
Esercizio 1934-35.....		9.419	53.888	8.008	5.978	45.546	113.418	16.364	265.178	23.584	11.162	59.448	359.372
Esercizio 1933-34.....		9.623	54.203	9.200	6.771	50.927	121.101	14.910	240.809	24.476	10.090	56.981	332.356
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	15.446	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	53.938	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	341.295	9.189	19.619	19.255	389.359

più importanti valichi appenninici.

1925-26 AL 1934-35

a pag. 135, Capo VI).

Genova - Ronco.

TOTALE GENERALE		DISCESA (TRENI DISPARI)														TOTALE GENERALE	
Treni	Veicoli	Busalla-Pontedecimo						Ronco-Mignanego						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				
2.219	31.342	704	2.230	613	1.564	4.346	8.753	1.422	6.053	847	16.751	5.740	29.391	2.126	38.144		
2.171	36.146	695	2.196	641	945	3.331	7.113	1.395	6.286	810	15.617	5.821	28.534	2.090	35.647		
2.216	40.047	687	2.339	635	1.373	3.159	7.506	1.423	7.637	749	16.627	5.799	30.812	2.110	38.318		
2.361	44.333	705	2.243	738	1.348	3.225	7.554	1.529	8.129	738	20.582	5.641	35.090	2.234	42.644		
2.172	43.704	604	2.526	843	1.080	2.634	7.083	1.422	7.497	739	19.692	5.115	33.043	2.026	40.126		
2.091	39.867	615	1.644	932	739	2.978	6.293	1.347	6.719	817	16.165	5.316	29.017	1.962	35.310		
13.230	235.439	4.010	13.178	4.402	7.049	19.673	44.302	8.538	42.321	4.700	105.434	33.432	185.887	12.548	230.189		
12.480	230.289	4.151	17.266	6.016	6.888	21.334	51.504	7.859	40.310	5.696	91.982	33.711	171.699	12.010	223.203		
2.162	40.040	637	2.503	866	963	2.993	7.325	1.387	6.098	791	19.039	5.075	31.003	2.024	38.328		
1.891	37.285	557	2.094	702	916	2.659	6.371	1.398	5.831	714	17.761	4.772	29.078	1.955	35.449		
2.152	42.091	613	2.363	903	1.294	3.235	7.795	1.470	7.650	736	20.350	5.261	33.997	2.083	41.792		
2.115	39.182	597	2.273	870	1.070	3.039	7.252	1.428	7.196	688	18.174	5.264	31.322	2.025	38.574		
2.067	37.582	633	2.477	774	1.240	3.176	7.667	1.339	7.696	621	13.651	5.129	27.097	1.972	34.764		
2.166	41.171	615	2.400	758	1.263	3.022	7.443	1.476	7.225	605	20.759	5.354	33.943	2.091	41.386		
12.553	237.351	3.652	14.110	4.873	6.746	18.124	43.853	8.498	41.696	4.155	109.734	30.855	186.440	12.150	230.293		
12.053	223.168	3.872	16.304	4.395	6.501	19.186	46.386	7.624	36.618	5.042	96.923	31.404	169.987	11.496	216.373		
25.783	472.790	7.662	27.288	9.275	13.795	37.797	88.155	17.036	84.017	8.855	215.168	64.287	372.327	24.698	460.482		
24.533	453.457	8.023	33.570	10.411	13.389	40.520	97.890	15.483	76.928	10.738	188.905	65.115	341.686	23.506	439.576		
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	625.896		
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		
26.224	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		

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
1934	Luglio.....	721	5.176	811	477	2.135	8.599	583	2.759	538	2.678	2.096	8.071
»	Agosto.....	654	5.820	477	639	2.238	9.174	629	2.555	531	3.289	2.238	8.613
»	Settembre.....	645	6.828	427	378	1.856	9.489	608	2.368	430	4.385	1.880	9.063
»	Ottobre.....	689	7.805	451	351	1.686	10.293	647	2.580	459	5.725	1.729	10.493
»	Novembre.....	631	6.820	411	515	1.624	9.370	623	2.430	438	5.548	1.650	10.066
»	Dicembre.....	627	6.138	422	969	1.728	9.257	614	3.000	489	4.071	1.758	9.318
1934	2° Semestre.....	3.967	38.587	2.999	3.329	11.267	56.182	3.704	15.692	2.885	25.696	11.351	55.624
1933	2° Semestre.....	3.286	27.992	3.655	1.840	10.820	44.307	3.372	13.488	3.254	18.014	10.818	45.574
1935	Gennaio.....	614	5.759	442	865	1.796	8.862	603	2.958	495	3.499	1.809	8.761
»	Febbraio.....	555	5.104	414	573	1.611	7.702	533	2.138	412	3.771	1.596	7.917
»	Marzo.....	655	6.661	506	358	1.826	9.351	610	2.454	479	4.587	1.784	9.304
»	Aprile.....	608	5.561	460	434	1.831	8.286	577	2.427	477	3.553	1.810	8.267
»	Maggio.....	623	5.981	434	369	1.820	8.604	616	2.198	467	4.100	1.833	8.598
»	Giugno.....	605	5.387	477	196	1.895	7.955	610	2.626	431	3.408	1.857	8.322
1935	1° Semestre.....	3.660	34.453	2.733	2.795	10.779	50.760	3.549	14.801	2.761	22.918	10.689	51.169
1934	1° Semestre.....	3.253	29.297	3.667	1.748	10.060	44.772	3.186	14.909	2.932	16.663	9.913	45.417
Esercizio 1934-35.....		7.627	73.040	5.732	6.124	22.046	106.942	7.253	30.493	5.646	48.614	22.040	106.793
Esercizio 1933-34.....		6.539	57.289	7.322	3.588	20.880	89.079	6.558	28.397	6.186	34.677	20.731	89.991
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	134.486	8.273	32.419	7.140	42.157	26.050	107.766

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
1934	Luglio.....	322	1.318	30	174	1.114	2.636	322	939	317	306	1.126	2.688
»	Agosto.....	312	1.265	47	281	1.070	2.663	313	1.073	235	349	1.108	2.765
»	Settembre.....	301	1.262	72	179	1.089	2.602	300	1.090	277	328	1.079	2.774
»	Ottobre.....	286	1.186	18	241	2.018	3.463	312	1.235	276	356	2.058	3.925
»	Novembre.....	270	1.169	16	210	976	2.371	300	1.125	207	238	1.014	2.584
»	Dicembre.....	273	891	7	102	1.018	2.018	310	913	185	128	1.021	2.247
1934	2° Semestre.....	1.764	7.091	190	1.187	7.285	15.753	1.857	6.375	1.497	1.705	7.406	16.983
1933	2° Semestre.....	4.477	23.253	9.226	5.938	25.795	64.212	4.067	27.897	6.565	5.564	25.205	65.231
1935	Gennaio.....	279	785	13	113	971	1.882	310	827	147	234	992	2.200
»	Febbraio.....	226	743	8	57	750	1.558	287	761	130	284	980	2.155
»	Marzo.....	217	836	11	95	832	1.774	279	815	127	205	930	2.077
»	Aprile (1).....	216	720	1	68	912	1.701	275	744	155	219	956	2.074
»	Maggio.....	232	824	16	69	890	1.799	279	768	168	269	945	2.150
»	Giugno.....	256	872	5	61	909	1.847	205	765	195	259	997	2.216
1935	1° Semestre.....	1.426	4.780	54	463	5.264	10.561	1.635	4.680	922	1.470	5.800	12.872
1934	1° Semestre.....	3.514	16.891	6.593	4.317	17.137	44.848	3.236	19.125	5.099	4.237	17.265	45.726
Esercizio 1934-35.....		3.190	11.871	244	1.650	12.549	26.314	3.492	11.055	2.419	3.175	13.206	29.855
Esercizio 1933-34.....		7.991	40.144	15.729	10.255	42.932	109.060	7.303	47.022	11.654	9.801	42.470	110.957
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	136.939
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

(1) Il 23 aprile 1934 è stata aperta all'esercizio la direttissima Firenze-Bologna.

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
1934	Luglio.....	529	4.791	822	875	1.840	8.328	509	2.875	168	3.845	1.820	8.708
»	Agosto.....	579	5.503	616	1.287	1.656	9.062	564	3.223	247	4.246	1.005	8.721
»	Settembre.....	558	5.788	450	1.167	1.622	9.027	600	3.414	178	3.651	2.036	9.279
»	Ottobre.....	586	6.734	490	778	1.708	9.716	569	3.512	168	4.146	1.989	9.815
»	Novembre.....	601	6.732	389	1.114	1.640	9.875	585	3.398	214	4.917	1.852	10.381
»	Dicembre.....	555	3.163	874	1.985	1.655	7.677	575	3.254	154	4.095	1.923	9.426
1934	2° Semestre.....	3.408	32.711	3.647	7.206	10.121	53.685	3.402	19.676	1.129	24.900	10.625	56.330
1933	2° Semestre.....	3.292	31.352	6.614	5.835	9.780	53.581	3.084	20.739	2.389	20.741	11.405	55.274
1935	Gennaio.....	606	5.222	1.306	598	1.646	8.772	572	2.841	343	4.852	1.904	9.940
»	Febbraio.....	528	4.347	1.486	757	1.492	8.082	502	3.117	348	4.316	1.721	9.502
»	Marzo.....	596	6.565	1.044	482	1.652	9.743	469	3.447	1.129	4.653	1.926	11.155
»	Aprile.....	570	5.498	1.054	389	1.540	8.481	512	3.193	184	4.128	1.781	9.286
»	Maggio.....	581	6.127	619	557	1.671	8.974	565	3.177	159	4.311	2.089	9.736
»	Giugno.....	554	5.591	771	509	1.546	8.417	566	3.134	104	4.714	1.898	9.850
1935	1° Semestre.....	3.435	33.350	6.280	3.292	9.547	52.469	3.186	18.909	2.267	26.974	11.319	59.469
1934	1° Semestre.....	3.218	28.107	10.416	4.737	9.218	52.478	3.029	18.084	2.054	23.879	11.208	55.225
Esercizio 1934-35.....		6.843	66.061	9.927	10.498	19.668	106.154	6.588	38.585	3.396	51.874	21.944	115.799
Esercizio 1933-34.....		6.510	59.459	17.030	10.572	18.998	106.059	6.113	38.823	4.443	44.620	22.613	110.449
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	18.106	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	135.930
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

e) Tronco Firenze - Faenza.

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
1934	Luglio	213	323	72	196	613	1.204	213	494	12	32	620	1.158
»	Agosto	199	611	107	274	598	1.590	192	530	12	97	619	1.258
»	Settembre	370	370	60	187	473	1.090	180	468	10	26	501	1.005
»	Ottobre	187	401	52	293	482	1.228	186	616	21	24	502	1.163
»	Novembre	176	310	42	205	448	1.005	180	572	18	9	485	1.084
»	Dicembre.....	181	317	36	171	461	985	216	519	4	12	504	1.039
1934	2° Semestre	1.326	2.332	369	1.326	3.075	7.102	1.167	3.199	77	200	3.231	6.707
1933	2° Semestre	1.373	6.943	1.037	624	3.587	12.191	1.117	6.954	459	1.193	3.431	12.037
1935	Gennaio	182	269	21	70	462	822	186	391	2	9	502	904
»	Febbraio	164	251	21	54	419	745	168	326	3	6	454	789
»	Marzo	181	316	31	219	462	1.028	186	538	5	15	500	1.058
»	Aprile	177	305	4	282	450	1.041	180	533	—	12	464	1.009
»	Maggio.....	182	268	9	203	538	1.018	186	490	2	10	540	1.042
»	Giugno.....	175	284	25	35	558	902	180	315	5	13	569	902
1935	1° Semestre	1.061	1.693	111	863	2.889	5.556	1.086	2.593	17	65	3.029	5.704
1934	1° Semestre	1.156	4.570	331	560	3.004	8.465	1.091	5.302	235	1.297	3.192	10.026
Esercizio 1934-35		2.387	4.025	480	2.189	5.964	12.658	2.253	5.792	94	265	6.260	12.411
Esercizio 1933-34		2.529	11.513	1.368	1.184	6.591	20.656	2.208	12.256	694	2.490	6.623	22.063
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	4.946	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	4.546	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

c) Tronco Prato-Bologna (via Vernio).

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
1934	Luglio.....	809	2.998	3.223	917	4.835	11.973	754	3.616	1.223	1.647	4.698	11.184
»	Agosto.....	740	2.799	1.270	1.571	4.776	10.416	748	3.873	1.758	842	4.775	11.248
»	Settembre.....	748	3.469	1.206	1.167	5.245	11.087	714	4.211	1.291	778	4.948	11.228
»	Ottobre.....	792	4.156	1.657	1.104	5.387	12.304	820	4.204	1.568	2.240	5.542	13.554
»	Novembre.....	747	3.720	1.857	1.108	4.677	11.362	720	4.230	1.441	581	4.856	11.108
»	Dicembre.....	806	3.386	2.441	1.967	5.062	12.856	788	3.906	1.521	2.081	5.091	12.599
1934	2° Semestre.....	4.642	20.528	11.654	7.834	29.982	69.998	4.544	24.040	8.802	8.169	29.910	70.921
1933	2° Semestre.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1935	Gennaio.....	771	3.170	1.966	2.529	4.586	12.251	778	3.945	1.182	2.973	4.629	12.729
»	Febbraio.....	738	3.283	2.493	1.855	4.127	11.758	968	4.336	1.418	1.955	4.400	12.109
»	Marzo.....	841	4.054	2.591	3.260	4.680	14.585	857	5.181	1.211	4.014	4.713	15.119
»	Aprile (1).....	822	3.139	2.036	2.213	5.297	12.685	864	5.022	998	2.235	5.362	13.617
»	Maggio.....	815	3.633	2.086	1.113	5.413	12.245	852	4.705	873	1.927	5.433	12.938
»	Giugno.....	804	3.869	2.834	1.301	4.828	12.832	795	4.778	727	2.245	4.973	12.723
1935	1° Semestre.....	4.791	21.148	14.006	12.271	28.931	76.356	5.114	27.967	6.409	15.349	29.510	79.235
1934	1° Semestre.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esercizio 1934-35.....		9.433	41.676	25.660	20.105	58.913	146.354	9.658	52.007	15.211	23.518	59.420	150.156

(1) Direttissima Firenze-Bologna, aperta all'esercizio il 23 aprile 1934.

8992





MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO

CARTA
DELLA RETE ESERCITATA

Scala 0 10 20 30 40 50 100 Chilom.

SEGNI CONVENZIONALI

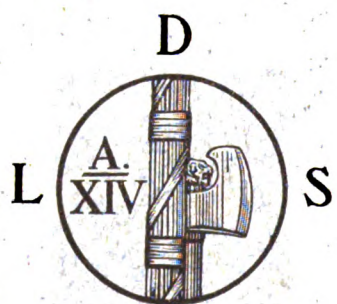
- a scartamento normale, con doppio binario
- " " " semplice " "
- " ridotto "
- come sopra elettriche

N. B. — Sono anche indicate con gli stessi segni convenzionali, ma in nero, le ferrovie esercitate dall'industria privata.



1
18
19
19
1
1
1
18
19
Es
(





ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO
STATO - G. C. - ROMA, 1936 XIV

