



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

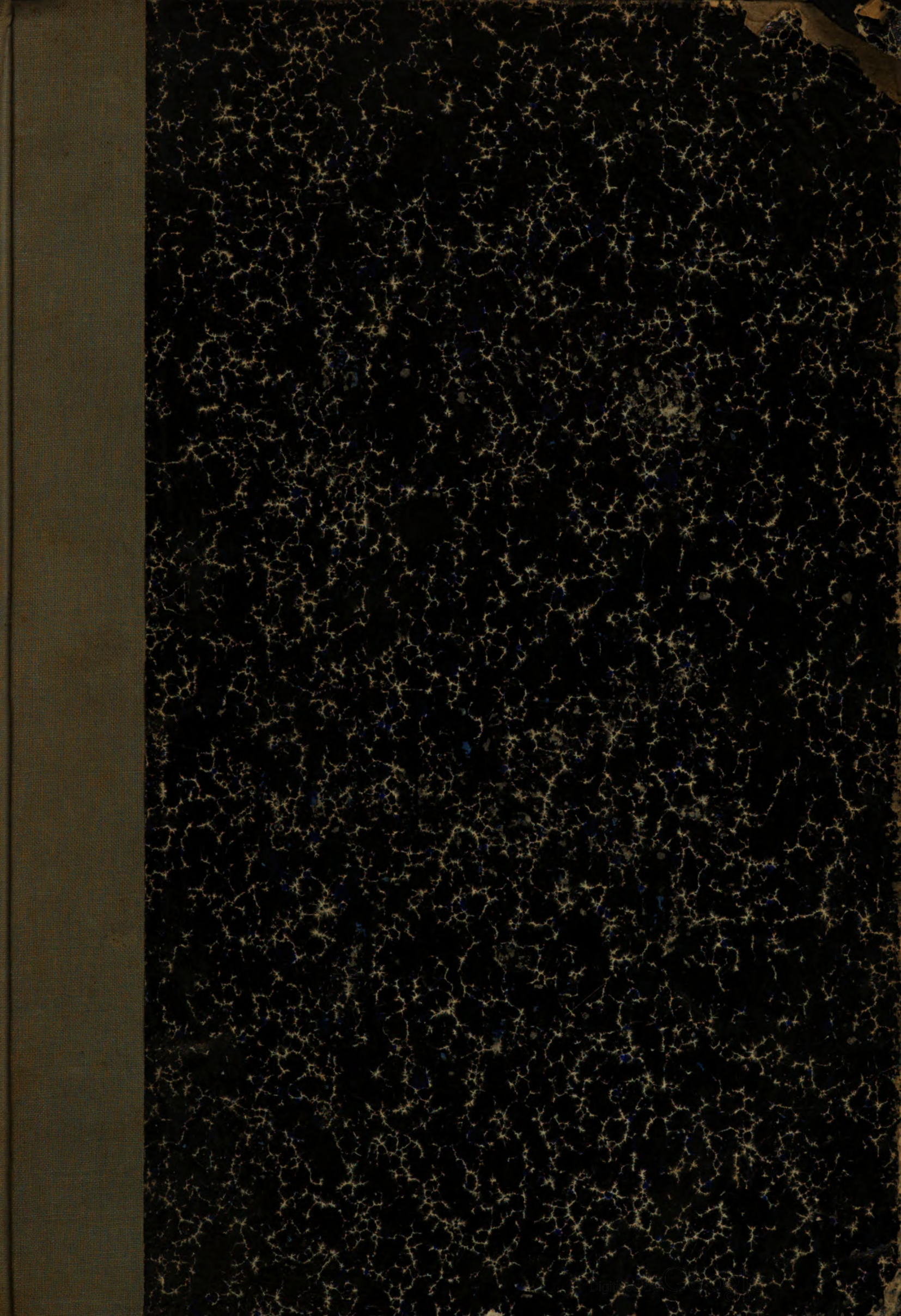
Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare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



R. BIBLIOTECA
NATIONALE
ROMA

ATTI
UFFICIALI

14

5

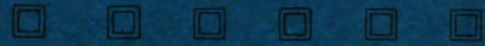
Coop

Alleg. 14-5



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE



PER L'ANNO FINANZIARIO 1938-39



ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1940 - ANNO XVIII

R. BIBLIOTECA
NAZIONALE
ROMA

ATTI
UFFICIALI

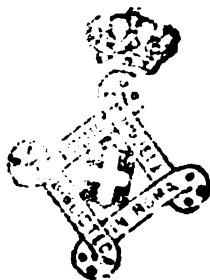
14

5



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE
PER L'ANNO FINANZIARIO 1938-39



ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1940 - ANNO XVIII

(3100781) Roma, 1940-XVIII - Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.

Novembre 1939—XVIII

AL MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI

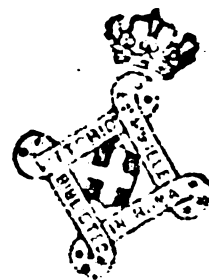
I provvedimenti tempestivamente adottati e la lieve ripresa del traffico merci verificatasi negli ultimi mesi dell'esercizio 1938-39, hanno permesso di fronteggiare i maggiori oneri venuti a gravare sulla gestione e di chiudere quindi il bilancio con un avanzo di poco superiore a quello dell'esercizio precedente.

I recenti avvenimenti internazionali hanno però completamente modificata la situazione, provocando un considerevole aumento dei prezzi ed un forte incremento del traffico interno e di transito, per il quale occorre un impiego di un sensibile maggior quantitativo di personale e l'approvvigionamento di altro materiale. Hanno inoltre messo in evidenza la necessità di sviluppare rapidamente ed ampliare il programma di potenziamento della rete, del perfezionamento dei servizi e della elettrificazione. È indispensabile pertanto prendere in tempo i provvedimenti necessari per mettere l'Amministrazione in condizioni di poter far fronte ai nuovi urgenti bisogni.

Il personale tutto, conscio ed orgoglioso per l'importanza che ha per la Nazione, in qualunque momento e per qualsiasi eventualità, il servizio ferroviario, continuerà a dare sempre con maggior passione l'opera sua sotto la Vostra guida, agli ordini del DUCE.

IL DIRETTORE GENERALE

VELANI



Novembre 1939—XVIII

**AL DIRETTORE GENERALE
DELLE FERROVIE DELLO STATO**

L'Azienda delle Ferrovie dello Stato, che ha già acquistato, per merito dei miei predecessori, notevole perfezione e rigoglioso vigore di vita, dovrà sempre meglio corrispondere alla fiducia che in essa ripongono il DUCE e il Paese.

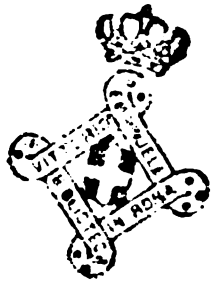
Sarà perciò mia cura predisporre e presentare sollecitamente all'approvazione i nuovi provvedimenti necessari a fronteggiare gli urgenti bisogni manifestatisi in questo eccezionale periodo.

Ma per il raggiungimento dei fini che ci proponiamo, conto specialmente sull'alto spirito fascista che anima i ferrovieri di tutti i gradi, ai quali richiedo la più ampia e volenterosa collaborazione.

**IL MINISTRO
HOST VENTURI**

INDICE

INTRODUZIONE	Pag.	xvii
CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA	»	I
1. Provvedimenti legislativi. — 2. Cariche ed 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.		
CAPO II. — RISULTATI FINANZIARI	»	9
1. Premesse. — 2. Dati e raffronti generali.		
<i>Entrate.</i> — 3. Titoli delle entrate e loro raffronto. — 4. Prodotti del traffico. — 5. Introiti fuori traffico. — 6. Entrate eventuali.		
<i>Spese.</i> — 7. Titoli di spese e loro raffronto. — 8. Spese di personale. — 9. Spese di combustibile per la locomozione. — 10. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — 11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — 12. Spese per la manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — 13. Altre spese ordinarie. — 14. Spese complementari. — 15. Spese accessorie. — 16. Coefficiente di esercizio. — 17. Spese straordinarie.		
<i>Situazione patrimoniale.</i> — 18. Conto generale del patrimonio. — 19. Liquidazione generale.		
<i>Servizi contabili, finanziari e di riscontro.</i> — 20. Servizi contabili e finanziari. — 21. Riscontro della Corte dei Conti.		
Tabella I (Coefficienti d'esercizio dall'anno finanziario 1910-11 in poi).		
Tab. II (Coefficienti d'esercizio per gli anni finanziari 1938-39 e 1937-38).		
CAPO III. — PERSONALE.....	»	25
1. Consistenza del personale al 30 giugno 1939. — 2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1938-39. — 3. Spese di personale. — 4. Assuntorie ed appalti. — 5. Assunzioni, nomine in prova ed a stabile. — 6. Avanzamenti, promozioni e cambi di qualifica. — 7. Aspettative. — 8. Cessazioni 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 « Elena di Savoia ». — 15. Case economiche per i ferrovieri. — 16. Cooperative edilizie ferroviarie. — 17. Mutui al personale. — 18. Fondo di garanzia per le cessioni.		
<i>Dopolavoro ferroviario.</i> — 19. Notizie generali. — 20. Agraria. — 21. Educazione e cultura. — 22. Sport ed escursionismo.		



CAPO IV. — LINEE ED IMPIANTI..... Pag. 46

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. — 5. Linee a doppio binario.

Sorveglianza delle linee. — 6. Vigilanza linee. — 7. Passaggi a livello.

Manutenzione. — 8. Spese per la manutenzione. — 9. Manutenzione dell'armamento in appalto. — 10. Revisione dell'armamento. — 11. Masciacciata. — 12. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni. — 13. Rinnovamenti e rafforzamenti binari. — 14. Saldatura delle rotaie.

Nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi e officine in conto aumento patrimoniale. — 15. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti.

Impianti di elettrificazione. — 16. Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1938-39. — 17. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1939. — 18. Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.

Impianti di illuminazione. — 19. Illuminazione elettrica degli uffici e delle stazioni. — 20. Illuminazione dei treni e delle locomotive. — 21. Illuminazione elettrica dei segnali.

Officine e cantieri del Servizio lavori e costruzioni. — 22. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — 23. Cantiere iniezione legnami di Livorno e treno cantiere mobile.

Notizie varie. — 24. Appalti e contratti. — 25. Controversie con gli appaltatori. — 26. Liquidazioni di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — 27. Incendi.

Progetti e lavori che vengono eseguiti per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — 28. Progetti e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici. — 29. Case economiche per i postelegrafonici. — 30. Impianti elettrici ed elettromeccanici.

CAPO V. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE 62

Percorranze e consumi. — 1. Percorrenza dei treni, delle locomotive, delle elettromotrici, degli elettrotreni e delle automotrici. — 2. Percorrenza virtuale delle locomotive e tonnellate-chilometro rimorchiate. — 3. Peso medio per locomotiva e per treno. — 4. Utilizzazione dei mezzi di trazione. — 5. Combustibili per la trazione a vapore. — 6. Energia prodotta e consumata per la trazione elettrica. — 7. Consumo di combustibili per le automotrici a carburanti. — 8. Lubrificanti. — 9. Consumo di combustibili per le manovre. — 10. Consumo di combustibile per il riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica.

Dotazione di materiale rotabile. — 11. Consistenza del parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1939. — 12. Caratteristiche dei più importanti tipi di rotabili entrati in servizio nel 1938-39. — 13. Carrelli automotori per manovre e tradotte. — 14. Casse mobili. — 15. Ordinazione di nuovi rotabili. — 16. Quantità media delle locomotive, delle automotrici, degli elettrotreni ed elettromotrici atti al servizio.

Regolarità del servizio e riparazioni al materiale rotabile. — 17. Inconvenienze al materiale rotabile. — 18. Quantità media giornaliera dei rotabili fuori servizio per riparazioni. — 19. Riparazione delle locomotive, degli

elettrotreni, delle elettromotrici e delle automotrici nei depositi. — 20. Riparazione delle locomotive nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 21. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — 22. Riparazioni delle automotrici nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 23. Riparazione dei veicoli nelle squadre di rialzo. — 24. Riparazione dei veicoli nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 25. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 26. Riparazione dei tachimetri per locomotive e degli attrezzi pneumatici. — 27. Costo delle riparazioni e delle trasformazioni.

Studi ed esperimenti. — 28. Locomotive, elettrotreni, elettromotrici ed automotrici. — 29. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — 30. Carri soccorso — 31. Esperimenti di esercizio sul materiale rotabile. — 32. Apparecchi di sicurezza « Uomo morto ». — 33. Riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica. — 34. Ricupero della energia elettrica. — 35. Contatori di energia elettrica. — 36. Miglioramenti alle norme tecniche di esercizio.

CAPO VI. — TRAFFICO Pag. 90

Servizio viaggiatori e bagagli. — 1. Entità del traffico viaggiatori. — 2. Quantità dei viaggiatori distinti per categorie. — 3. Prodotto del servizio viaggiatori. — 4. Entità e prodotto del servizio bagagli. — 5. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — 6. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — 7. Principali comunicazioni internazionali ed interne — 8. Servizi speciali treni viaggiatori. — 9. Servizi con carrozze della Compagnia internazionale Carrozze letto. — 10. Prenotazione posti nei treni viaggiatori e nelle automotrici.

Servizio merci. — 11. Entità del traffico merci. — 12. Ripartizione del traffico merci per provenienza e destinazione. — 13. Percorrenza dei treni merci e dei carri. — 14. Prodotto del servizio merci. — 15. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — 16. Traffico ai porti. — 17. Trasporti derrate ed altri trasporti speciali. — 18. Utilizzazione dei treni merci e dei carri. — 19. Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi. — 20. Treni rapidi collettame. — 21. Impiego delle locomotive di manovra. — 22. Trasporti merci con treni viaggiatori. — 23. Trasporti postali.

Accidenti nel servizio. — 24. Accidenti nel servizio e loro conseguenze.

CAPO VII. — SERVIZI COMMERCIALI 105

Concorrenza e acquisizione di traffici. — 1. Traffico dei viaggiatori. — 2. Treni popolari. — 3. Traffico delle merci. — 4. Istituto Nazionale Trasporti. — 5. Servizio di collegamento ferroviario-automobilistico per il trasporto delle merci. — 6. Impiego di casse mobili e carrelli stradali. — 7. Concorrenza nei traffici merci internazionali. — 8. Traffici adriatici.

Tariffe. — 9. Servizi interni per viaggiatori e bagagli. — 10. Servizi internazionali per viaggiatori (isolati e in comitive), bagagli e colli espressi. — 11. Servizio merci interno e cumulativo italiano. Provvedimenti tariffari. — 12. Servizi merci diretti internazionali.

Servizi cumulativi e diversi. — 13. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — 14. Servizi doganali. — 15. Contenzioso. — 16. Indennizzi per danni alle persone. — 17. Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose. — 18. Agenzie viaggiatori in Italia ed all'estero. — 19. Esercizio dei caffè ristoratori e concessioni varie. — 20. Controllo dei prodotti. — 21. Conti correnti quindicinali.

Approvvigionamenti. — 1. Considerazioni generali sul mercato delle forniture. — 2. Notizie generali sulle forniture. — 3. Spese incontrate per gli acquisti. — 4. Combustibili solidi. — 5. Combustibili liquidi, lubrificanti e affini. — 6. Materiale rotabile. — 7. Pezzi di ricambio per materiale rotabile e macchinari di officina con relativi accessori. — 8. Materiali diversi. — 9. Tipolitografia. — 10. Gestione copertoni da carri. — 11. Magazzini e movimenti delle scorte. — 12. Manipolazione di materiali nei magazzini. — 13. Approvvigionamenti e servizio di magazzino per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — 14. Gestione speciale viveri « La Provvida ». — 15. Monopolio carboni e metalli.

Aziende dell'Albania. — 16. Azienda Italiana petroli dell'Albania.

R. Istituto sperimentale. — 17. Organizzazione ed attività della Sezione. — 18. Studi e relazioni speciali.

Servizi sanitari. — 19. Personale sanitario. — 20. Visite sanitarie. — 21. Morbosità complessiva. — 22. Morbosità da cause comuni. — 23. Infortuni. — 24. Arbitrato obbligatorio. — 25. Malaria. — 26. Quiescenze. — 27. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — 28. Mezzi di soccorso. — 29. Assistenza medica, farmaceutica, ospedaliera, cure speciali, balneotermali, forniture protesi e mezzi di soccorso.

Esercizio della rete a scartamento ridotto della Sicilia e delle navi-traghetto. — 30. Lunghezza. — 31. Materiale rotabile. — 32. Servizio dei treni. — 33. Percorrenza dei treni e delle locomotive e consumi di combustibili e materie grasse. — 34. Personale. — 35. Risultati finanziari. — 36. Servizio delle navi-traghetto.

ALLEGATI

N. 1. Principali provvedimenti legislativi e ministeriali disposti durante l'esercizio 1938-39.....	Pag.	149
» 2. Conto generale del patrimonio al 30 giugno 1939.....	»	156
» 3. Liquidazione generale.....	»	158
» 4. Dimostrazione degli elementi costitutivi del patrimonio netto della Azienda e loro variazioni nel 1938-39.....	»	159
» 5. Attività di natura industriale.....	»	160
» 6. Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione.....	»	161
» 7. Situazione dei fondi di riserva per le spese complementari e varf....	»	162
» 8. Bilancio 1938-39. Conto della parte ordinaria. Entrate e Spese al netto.....	»	163
» 9. Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria.....	»	164
» 10. Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle entrate e delle spese 1938-39, e confronto col 1937-38.....	»	167
» 11. Riassunto dei prodotti del traffico (Rete a scartamento normale - Rete Sicula).....	»	171
» 12. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.....	»	172
» 13. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1939 per spese di carattere patrimoniale....	»	174
» 14. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute..	»	175
» 15. Situazione generale del personale al 30 giugno 1939.....	»	176
» 16. Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1939.....	»	178
» 17. Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni di esercizio.....	»	179
» 18. Elenco dei raddoppiamenti e quadruplicamenti di binari attivati, in corso di lavoro o approvati nell'esercizio 1938-39.....	»	179
» 19. Elenco delle opere d'arte in muratura e in cemento armato e dei lavori relativi alle gallerie e al corpo stradale ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.....	»	180
» 20. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.....	»	184
» 21. Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.....	»	186
» 22. Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc. ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.....	»	190
» 23. Elenco dei lavori relativi agli impianti di rifornimento acqua, estinzione incendi, pulizia carrozze, lavaggio carri, riscaldamento treni e fabbricati, depositi infiammabili, ecc., ultimati od in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.....	»	192
» 24. Consistenza del parco rotabili al 30 giugno 1938 e 1939 e varianti intervenute durante l'esercizio 1938-39.....	»	195
» 25. Dati tecnici generali relativi alle locomotive a vapore a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali. Confronto delle situazioni al 30 giugno del 1905, del 1938 e del 1939.....	»	196
» 26. Dati tecnici generali relativi alle locomotive elettriche a scartamento normale ed ai loro apparecchi speciali al 30 giugno 1938 ed al 30 giugno 1939.....	»	197
» 27. Dati tecnici generali relativi a elettrotreni, elettromotrici ed automotrici, a scartamento normale e situazione al 30 giugno 1939.....	»	198
» 28. Dati tecnici generali relativi al parco veicoli delle ferrovie dello Stato a scartamento normale al 30 giugno 1939.....	»	199
» 29. Locomotive e veicoli ordinati e in costruzione nell'esercizio 1938-39..	»	200

N. 30. Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1938 ed al 30 giugno 1939	Pag.	201
» 31. Rotabili riparati nelle officine, nei depositi e nelle squadre di rialzo delle ferrovie dello Stato e nelle officine private.....	»	202
» 32. Consumo di combustibili, materie di ungimento e di illuminazione delle locomotive a vapore a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1938-39.....	»	203
» 33. Consumo di materie di ungimento e di illuminazione delle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1938-39	»	204
» 34. Consumo di combustibili e materie di ungimento per le automotrici a carburante a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1938-39	»	205
» 35. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa. Esercizio 1938-39	»	205
» 36. Percorrenze dei treni. Esercizio 1938-39	»	206
» 37. Percorrenze dei veicoli. Esercizio 1938-39	»	208
» 38. Percorrenza delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche e con motore a combustione interna sull'intera rete esercitata. Esercizio 1938-39.....	»	209
» 39. Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro. Esercizio 1938-39.....	»	210
» 40. Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle tessere di autorizzazione. Esercizio 1938-39.....	»	211
» 41. Traffico viaggiatori diviso per Compartimento. Rete a scartamento normale e ridotto. Anno solare 1938	»	212
» 42. Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1938-39 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimento. (Rete a scartamento normale)	»	213
» 43. Carico complessivo per mese, di merci e bestiame. Esercizi 1938-39 e 1937-38	»	214
» 44. Carico complessivo per compartimento, di merci e bestiame. Esercizi dal 1929-30 al 1938-39	»	216
» 45. Utilizzazione dei carri utili al traffico sulla rete a scartamento normale. Esercizi dal 1929-30 al 1938-39	»	218
» 46. Percorso medio dei trasporti per il pubblico e per servizio, tonnellate-chilometro ed intensità media chilometrica del traffico merci. Esercizi dal 1906-07 al 1938-39. (Rete a scartamento normale)	»	219
» 47. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo. Esercizio 1938-39.....	»	220
» 48. Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali. Anni dal 1929 al 1938..	»	224
» 49. Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria. Esercizi dal 1929-30 al 1938-39	»	225
» 50. Movimento delle principali merci caricate ai porti. Esercizi dal 1929-30 al 1938-39	»	226
» 51. Movimento delle merci nei principali porti. Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione. Esercizi 1937-38 e 1938-39	»	228
» 52. Movimento delle merci importate dalle ferrovie estere. Esercizi dal 1929-30 al 1938-39.....	»	230
» 53. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie estere. Esercizi dal 1929-30 al 1938-39.....	»	232
» 54. Movimento delle merci verificatosi con le reti delle ferrovie secondarie italiane. Esercizi 1937-38 e 1938-39	»	234
» 55. Movimento dei treni e dei veicoli sui più importanti valichi appenninici. Esercizi dal 1929-30 al 1938-39.....	»	236
» 56. Ripartizione dei prodotti del traffico delle Ferrovie dello Stato per linea	»	239

INDICE DELLE TAVOLE

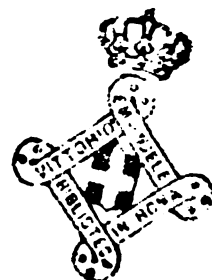
TAVOLA	1. — Variazione dei principali elementi del traffico	fra le pagg.	xxii	e	xxiii
»	2. — Andamento del traffico viaggiatori negli anni 1935-36, 1936-37, 1937-38 e 1938-39	»	»	xxiv	» xxv
»	3. — Andamento del traffico merci negli anni 1935-36, 1936-37, 1937-38 e 1938-39	»	»	xxiv	» xxv
»	4. — Entrate e spese dell'Azienda negli esercizi 1938-39 e 1937-38	»	»	12	» 13
»	5. — Risultati finanziari dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato dal 1905-06 in poi	»	»	18	» 19
»	6. — Somme autorizzate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1939 per spese di carattere patrimoniale	»	»	18	» 19
»	7. — Quantità di personale addetto all'esercizio delle Ferrovie dello Stato	»	»	26	» 27
»	8. — Sedi delle istituzioni del Dopolavoro ferroviario riconosciute al 30 giugno 1939-XVII	»	»	42	» 43
»	9. — Lunghezza della Rete esercitata per Compartimento	»	»	48	» 49
»	10. — Programma generale di sistemazione degli armamenti	»	»	52	» 53
»	11. — Stato di consistenza degli armamenti pesanti	»	»	52	» 53
»	12. — Sviluppo delle linee elettrificate e variazioni del parco locomotori durante gli esercizi dal 1901-02 al 1938-39	»	»	56	» 57
»	13. — Prestazioni e spese del servizio materiale e trazione nel 1938-39	»	»	62	» 63
»	14. — Dati principali relativi all'esercizio 1938-39	»	»	90	» 91
»	15. — Percorrenze e prodotti dei treni	»	»	92	» 93
»	16. — Quantità mensile dei viaggiatori e delle tonnellate caricate nei diversi esercizi	»	»	92	» 93
»	17. — Cartina delle linee esercitate con automotrici ed elettromotrici	»	»	92	» 93
»	18. — Carico settimanale delle merci sulla rete a scartamento normale compresi i trasporti in servizio	»	»	94	» 95
»	19. — Raffronto del movimento delle derrate a carro completo nell'interno e per l'estero negli esercizi 1913-14, 1929-30; 1936-37; 1937-38 e 1938-39	»	»	94	» 95
»	20. — Morbosità complessiva	»	»	136	» 137
»	21. — Infortuni su lavoro	»	»	138	» 139
	Carta della rete esercitata	alla fine del volume			

INTRODUZIONE

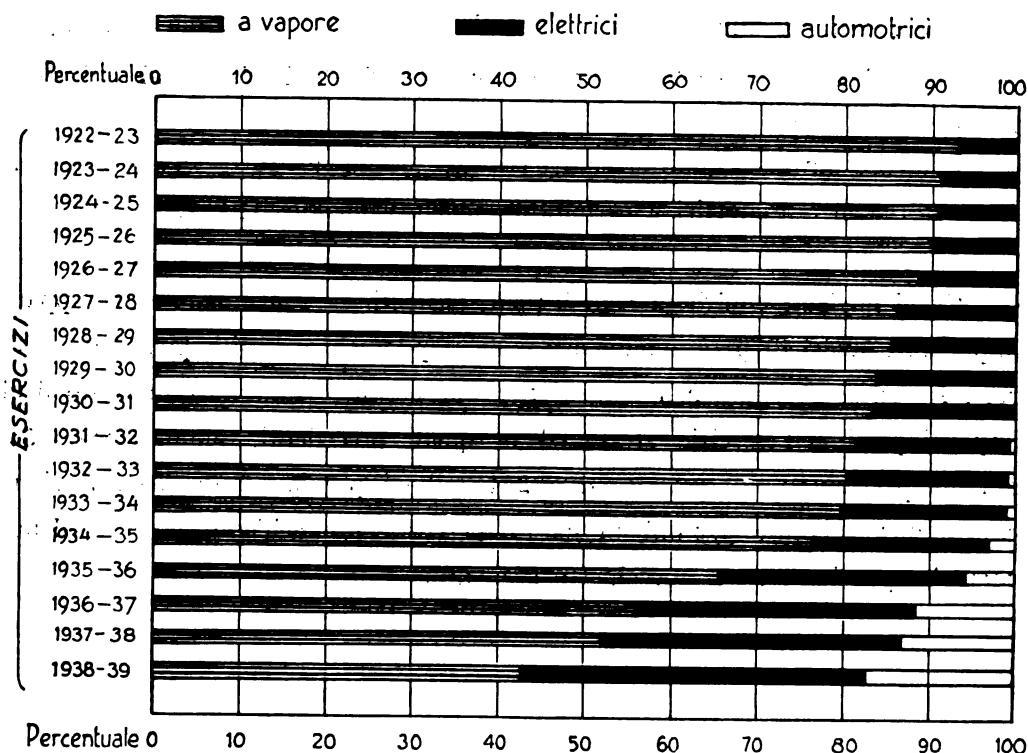
Dopo alcuni anni di continua ascesa, il traffico merci della rete ha presentato, nel periodo dal luglio 1938 al gennaio 1939, una flessione che ha portato una diminuzione negli introiti merci dell'esercizio 1938-39.

Per trovare un compenso a tale diminuzione, e fronteggiare inoltre gli aumenti che si verificavano nelle spese, l'Amministrazione è stata indotta a ricorrere ad un aumento di tariffe che fu applicato ai trasporti viaggiatori a partire dal 1° gennaio 1939. In tal modo si sono potuti mantenere, anche nel 1938-39, i favorevoli risultati di bilancio raggiunti nei due esercizi precedenti, migliorando anzi leggermente l'avanzo di gestione.

Nell'esercizio 1938-39 si è fatto un nuovo importante progresso nel servizio con trazione elettrica ed in quello con automotrici a carburante.



RAPPORTO PERCENTUALE FRA LE PERCORRENZE DEI TRENI, SECONDO I DIVERSI SISTEMI DI TRAZIONE



Sviluppo della Rete. — La rete a scartamento normale e ridotto esercitata dall'Amministrazione misurava al 30 giugno 1938 km. 16.968. Durante l'anno finanziario 1938-39 è stata aperta all'esercizio la nuova linea Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi (km. 26,500) e sono stati attivati alcuni raccordi ed allacciamenti per un complessivo sviluppo di km. 11,447. D'altra parte sono stati soppressi i tronchi Albano-Campoleone (km. 12,334), B. Mandrione-Ciampino (km. 10,640) e Palo-Ladispoli (km. 2,305). Tenuto conto di queste modificazioni nella composizione della rete e di alcune deviazioni e rettifiche di linee, la lunghezza complessiva della rete stessa al 30 giugno 1939 è venuta a risultare di km. **16.981**. Di questi, km. 16.385 sono a scartamento normale e 596 sono a scartamento ridotto.

Le linee a scartamento normale comprendono km. **4.455** di linee a doppio ed a quadruplo binario, di cui sono stati attivati durante l'esercizio 1938-39 km. 10, costituiti dal raddoppio del binario fra Milano Lambrate e Bivio Trecca e dal nuovo raccordo a doppio binario fra Pisa e Bivio Mortellini.

Per quanto riguarda i tratti a trazione elettrica, che misuravano al 30 giugno 1938 km. 3.960, essi sono cresciuti, durante l'esercizio 1938-39, di altri 896 km., costituiti principalmente dalle linee Roma-Livorno e Milano-Bologna-Ancona. La lunghezza della rete elettrificata è risultata pertanto al 30 giugno 1939 di km. **4.856**.

Alla stessa data erano in corso di elettrificazione, per essere attivati al 28 ottobre corrente anno, i tronchi Orte-Falconara e Voghera-Chiasso (km. 308). Era stata inoltre decisa l'elettrificazione di un altro cospicuo gruppo di linee per circa km. 2.900.

I tratti di linea sui quali si effettuava al 30 giugno 1939 servizio di treni viaggiatori con automotrici a carburanti, misuravano km. **11.257**.

Nuovi impianti e miglioramenti di quelli esistenti. — Continuano a svilupparsi importanti lavori di perfezionamento e di ampliamento degli impianti fissi della rete. Le spese consunte nell'esercizio 1938-39 per lavori eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio stesso ed in quelli precedenti, ammontarono a **361** milioni per lavori in genere ed a **261** milioni per lavori di elettrificazione, contro 222 milioni e 372 milioni spesi rispettivamente nell'esercizio precedente, come è specificato nello specchietto seguente:

	Millioni spesi nel	
	1938-39	1937-38
Lavori in genere		
Raddoppiamento di binari.....	22	22
Rinforzo armamento e risanamento massicciata	14	11
Sistemazione linee ed opere in muratura e in ferro	91	46
Ampliamento delle stazioni	185	98
Sistemazione officine, depositi, ecc.	16	16
Apparati centrali e di blocco, telegrafi e telefoni	25	24
Lavori diversi.....	8	5
TOTALI LAVORI IN GENERE...	361	222
Lavori di elettrificazione	261	372

Come si vede, in quasi tutti i gruppi dei lavori in genere si è verificato un aumento di spesa che, in parte, deriva da aumento di costi, ma per la maggior parte rappresenta effettivo aumento di opere.

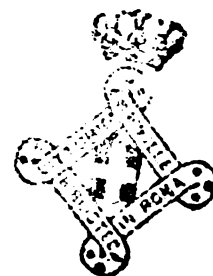
Fra i lavori in genere che sono stati ultimati durante l'esercizio 1938-39, meritano di essere segnalati: il nuovo parco per deposito e pulizia carrozze di Roma Prenestina ed il nuovo scalo merci di Roma Ostiense, oltre a vari impianti di apparecchi centrali e di blocco.

Fra i lavori che erano in corso di esecuzione al 30 giugno 1939 segnaliamo la sistemazione generale delle stazioni di Genova e di Messina ed i grandiosi lavori relativi alle stazioni di Roma che si svolgono rapidamente.

Personale. — La consistenza numerica del personale della Rete, che era stata alquanto aumentata durante il 1937-38, specialmente per provvedere ai maggiori bisogni creati dai grandiosi lavori che si eseguono sulla rete, è stata nuovamente ridotta verso la fine del 1938-39, così che, al 30 giugno 1939, risultava di **138.080** agenti rispetto ai 138.526 agenti del 30 giugno 1938.

La diminuzione di 446 agenti ottenuta in tal modo, deriva esclusivamente dalla categoria degli agenti di ruolo, la cui consistenza si è ridotta durante l'esercizio 1938-39 da 121.206 a **119.312** mentre invece la categoria degli agenti non di ruolo è cresciuta da 17.320 a **18.768** agenti.

Considerando solo gli agenti addetti all'esercizio vero e proprio, la consistenza al 30 giugno 1939 risultava di **130.346** agenti, corrispondente ad una



media di **7,67** agenti per chilometro di linee esercitate, e di **0,67** agenti per ogni mille treni-chilometro effettuati, di fronte alle medie corrispondenti di 7,69 e 0,74 dell'esercizio precedente.

La media consistenza del personale per tutto l'esercizio 1938-39 è risultata però superiore a quella dell'esercizio precedente e fu precisamente di **138.610** agenti di fronte a 135.623.

La spesa totale sostenuta nel 1938-39 per detto personale, compreso anche quello delle officine e comprese le spese generali, fu di milioni **2.032,45** di fronte a milioni 1.970,60 dell'esercizio precedente.

La parte di detta spesa che si riferisce alle paghe e competenze corrisposte direttamente al personale in servizio, risultò di milioni **1.800,2** di fronte a milioni 1.748,2 dell'esercizio precedente, con una media di lire **13.037** per agente nell'esercizio 1938-39 e di lire 12.890 nell'esercizio 1937-38.

La maggiore spesa che si riscontra per l'esercizio 1938-39 deriva dall'aumento verificatosi nella consistenza media del personale e dai miglioramenti di trattamento concessi in base alla legge 20 aprile 1939, n. 591, con decorrenza 1° aprile 1939.

L'altra parte delle spese di personale, che rappresenta il pagamento delle pensioni e le altre spese generali diverse di personale, risultò nel 1938-39 di milioni **232,2** di fronte alla spesa di milioni 222,4 sostenuta per lo stesso titolo nell'esercizio precedente. L'aumento di milioni 9,8 dipende principalmente da miglioramenti di trattamento che la stessa legge 20 aprile 1939 suindicata ha apportato ai pensionati.

Materiale rotabile. — Anche nell'esercizio 1938-39, come in quello precedente, si sono verificate variazioni piuttosto sensibili nella dotazione dei mezzi di trazione della Rete, in relazione al progressivo sviluppo della trazione elettrica e di quella con automotrici a carburante.

In seguito all'entrata in servizio di altre 75 locomotive elettriche e di 58 elettromotrici, di altri 8 elettrotreni ed all'alienazione di 5 locomotive elettriche e di 1 elettromotrice, la dotazione del materiale di trazione per il servizio elettrico crebbe da 1.353 a **1.488** unità.

La dotazione delle automotrici a carburante si accrebbe di altre 157 unità passando da 489 a **646** unità.

Per contro, nel parco delle locomotive a vapore furono eliminate 76 unità di vecchio tipo, che non risultavano più utilizzabili, e perciò la dotazione di detto parco si ridusse da 4.359 a **4.283** locomotive ed automotrici. Di dette 4.283 unità ne restarono in media accantonate nell'esercizio 1.060, perchè eccedenti ai bisogni.

Per quanto riguarda i veicoli, la consistenza dei bagagliai e postali diminuì da 4.562 a **4.536**, in seguito a demolizioni e trasformazioni di bagagliai in carri soccorso; quella delle carrozze crebbe da 7.019 a **7.489** e quella dei carri aumentò da 126.302 a **128.752** per l'entrata in servizio dei nuovi rotabili ordinati nei precedenti esercizi.

La dotazione dei diversi rotabili risultò sufficiente per i bisogni del traffico. Si ritenne tuttavia necessario provvedere durante l'esercizio ad ordinare a'tre 147 locomotive elettriche, 4 elettrotreni ed 86 elettromotrici in vista dell'estensione del servizio con trazione elettrica, più altre 100 automotrici a nafta per estendere anche il servizio fatto con le automotrici stesse. Furono inoltre ordinate altre 620 carrozze, 1 salone e 2.590 carri merci.

Fra le più importanti modificazioni che sono state apportate al materiale rotabile meritano di essere segnalate le applicazioni dei forni di acciaio, in luogo di quelli di rame, alle locomotive a vapore dei gruppi 625, 744 e 745 con lo scopo di ridurre il fabbisogno di rame e di consentire l'uso di combustibili nazionali, ricchi di zolfo.

Sono state inoltre studiate e in parte costruite nuove carrozze con acciai speciali che consentono una economia nel peso del 30 % circa e nel quantitativo dei materiali di circa il 35 %.

Traffico. — L'andamento del traffico è stato nel 1938-39 sensibilmente diverso da quello del precedente esercizio, come può rilevarsi dalle curve segnate nelle Tavole 2 e 3.

Per quanto riguarda il quantitativo dei viaggiatori, alla decisa ascesa che si era verificata durante tutto l'esercizio 1937-38 e che si è mantenuta anche nel primo semestre del 1938-39, ha fatto seguito, dal gennaio 1939 in poi, un periodo di depressione limitato però ai soli viaggiatori di 2^a e 3^a classe, mentre i viaggiatori di 1^a classe hanno continuato sempre a crescere.

Nel primo semestre dell'esercizio si è avuto un aumento del quantitativo di tutte e tre le classi che è risultato in complesso del 10,49 %. Nel secondo semestre invece i viaggiatori di 1^a classe sono aumentati del 17,75 %, mentre quelli della seconda e terza classe sono diminuiti complessivamente del 2,34 %.

In definitiva per tutto l'esercizio 1938-39 si è verificato un aumento dell' 11,60 % nel quantitativo dei viaggiatori di 1^a classe, una diminuzione dell' 1,67 % nei viaggiatori di 2^a classe ed un aumento del 5,12 % nei viaggiatori di 3^a classe.

Il totale dei viaggiatori risultò di **107,8** milioni rispetto ai 103,0 milioni dell'esercizio precedente con un aumento del 4,6 %.

La distribuzione dei viaggiatori nelle diverse classi, paragonata con quella dell'esercizio precedente, fu la seguente:

Percentuale dei viaggiatori

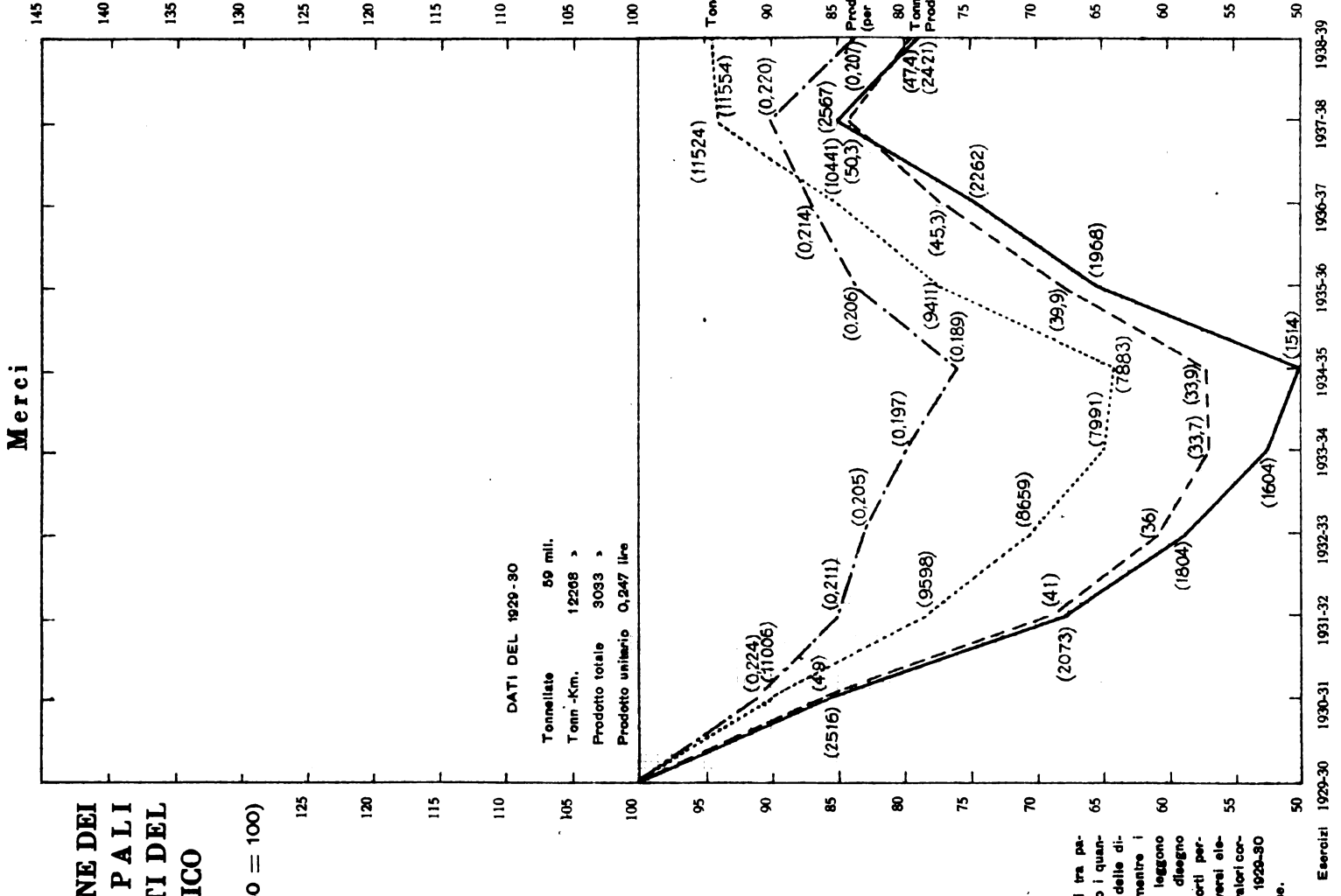
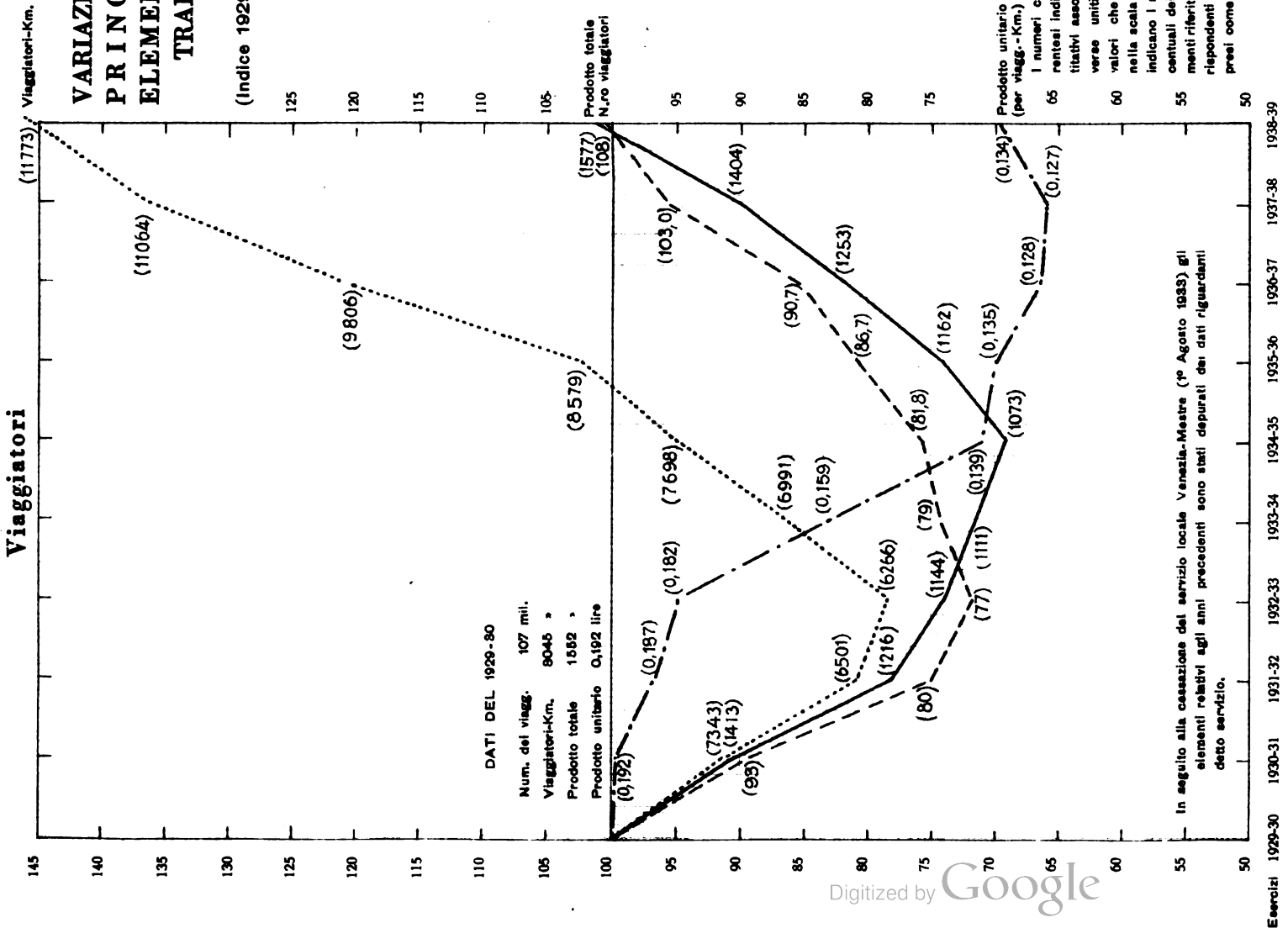
	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe
1937-38	1,06	8,57	90,37
1938-39	1,13	8,05	90,82

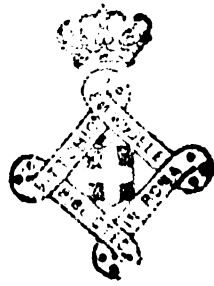
La riduzione che si è verificata nel 2^o semestre dell'esercizio nel quantitativo dei viaggiatori di seconda e terza classe deve mettersi in relazione con l'aumento generale di tariffa del 20 % che è stato applicato a partire dal 1^o gennaio 1939. Il fatto che tale riduzione si sia verificata in modo più sensibile fra i viaggiatori di 2^a che in quelli di 3^a, sta a dimostrare che l'aumento di tariffa ha agito in doppio modo, e cioè spostando un certo quantitativo dei viaggiatori dalla seconda alla terza classe, e riducendo inoltre il quantitativo assoluto dei viaggiatori delle due classi.

Se questa riduzione si fosse verificata in una proporzione eguale o maggiore di quella del disposto aumento di tariffa, evidentemente l'aumento di tariffa si sarebbe dimostrato inutile o addirittura dannoso alla stessa Amministrazione ferroviaria. Invece, come abbiamo visto, la riduzione del quantitativo dei viaggiatori di 2^a e 3^a classe, nel periodo di applicazione della nuova tariffa, si è limitata solo al 2,34 % e perciò il rapporto fra questa percentuale e quella relativa all'aumento generale delle tariffe (chiamato dagli studiosi *coefficiente di elasticità*), è risultato, nel nostro caso, eguale a **0,12**, e cioè notevolmente inferiore all'unità.

Resta ora a spiegare l'anomalia che avrebbero presentato i viaggiatori di prima classe i quali, invece di diminuire di numero, come è accaduto per i viaggiatori di 2^a e di 3^a classe, a partire dal 1^o gennaio 1939, sono invece aumentati del 17,75 %. Ora la ragione di questo fatto deve ricercarsi principalmente nella maggiore estensione che è stata data, in questi ultimi tempi, al servizio dei treni con sole prime classi e specialmente al servizio degli elettrotreni. L'alta frequentazione che riscontriamo in questi treni dimostra infatti che un certo numero di viaggiatori, prima abituato a servirsi delle classi inferiori, si è assoggettato volentieri a pagare il maggior prezzo della prima classe, pur di godere i vantaggi derivanti dalla minor durata dei viaggi.

Il prodotto del servizio viaggiatori per il primo semestre dell'esercizio presentò, rispetto al corrispondente valore dell'esercizio precedente, un aumento del 6,13 % dovuto esclusivamente all'aumento del traffico. Il prodotto del





secondo semestre presentò invece un aumento del 19,36 % dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei viaggiatori di 1^a classe, della diminuzione dei viaggiatori di 2^a e 3^a classe e dell'aumento del 20 % sulle tariffe.

Il prodotto complessivo di tutto l'esercizio 1938-39 risultò di **1.577** milioni, di fronte ai 1.404 milioni dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di 173 milioni pari al 12,29 %.

Il quantitativo dei viaggiatori-chilometro, che era stato di 11.064 milioni nel 1937-38, è cresciuto nel 1938-39 a **11.773** milioni, con un aumento del 6,41 %.

Il prodotto unitario per viaggiatore-chilometro risultò di lire **0,134** rispetto a lire 0,127 dell'esercizio precedente, con un incremento quindi del 5,54 %.

Il modesto valore di questo incremento, rispetto al valore dell'aumento generale apportato alle tariffe viaggiatori, dipende in parte dal fatto che il detto aumento è stato applicato solo nel secondo semestre dell'esercizio, ma anche dal fatto che molti viaggiatori di seconda sono passati in terza, e che infine sono state più largamente utilizzate dal pubblico le tariffe ridotte.

Troviamo infatti che nel 1938-39 il quantitativo dei biglietti con riduzioni diverse (vedi allegato 39) è stato di **64,7** milioni di fronte ai 59,3 milioni dell'esercizio precedente ed i biglietti a tariffa speciale per impiegati ed artigiani, sono stati di **48,1** milioni di fronte ai 42,8 milioni del 1937-38.

Per il traffico bagagli si è verificato nel 1938-39 un aumento del **6,26** % nelle spedizioni effettuate (da 2.029.378 a **2.156.436**) ed un aumento del **9,91** % nei relativi prodotti da (32,46 a **35,67** milioni di lire).

Per quanto riguarda il traffico merci si rileva, dal grafico della tavola 3, che il quantitativo mensile delle tonnellate spedite a carro completo si è mantenuto, fino al gennaio 1939, nella via discendente che aveva seguita a partire dal marzo del 1938. Però, dal febbraio 1939, si è avuto un segno di vigorosa ripresa.

Il quantitativo delle tonnellate trasportate in collettame ha presentato invece, per tutto l'esercizio 1938-39, successive diminuzioni.

In complesso il tonnellaggio delle merci è risultato nel 1938-39 di soli **47,4** milioni di tonnellate rispetto ai 50,3 milioni dell'esercizio precedente, con una riduzione quindi del 5,72 %.

Indichiamo, qui di seguito, le variazioni verificatesi nel tonnellaggio delle principali categorie di merce trasportate per il pubblico, rispetto ai corrispondenti valori dell'esercizio precedente:

combustibili.....	da 9,94 a	9,34	milioni di tonnellate;
materiali da costruzione	da 7,21 a	7	»
metalli e macchine	da 3,64 a	3,67	»
cereali e farine.....	da 2,97 a	2,88	»
vino e prodotti agricoli	da 3,48 a	3,86	»

Le tonnellate-chilometro di merce trasportata per il pubblico (escluso il bestiame) risultarono nel 1938-39 di **11.554** rispetto a **11.524** dell'esercizio precedente. L'aumento che si è verificato in questo elemento, confrontato con la diminuzione verificatasi invece nelle tonnellate trasportate, dimostra che è aumentata la percorrenza media dei trasporti. Essa infatti è passata da **229 km.** a **243 km.**

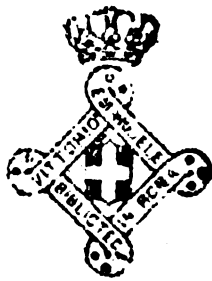
Durante l'esercizio 1938-39 per le merci non ci sono state variazioni di tariffa di ordine generale, ed i prodotti relativi sono risultati di **2.421** milioni di lire. Questa cifra presenta una diminuzione del **5,7 %** rispetto alla cifra corrispondente dell'esercizio precedente (milioni **2.567**). Se però consideriamo il prodotto medio per tonnellata-chilometro, troviamo che fu di lire **0,2072** rispetto al prodotto di lire **0,2202** dell'esercizio precedente, con una differenza in meno di **5,9 %**. Questa diversa percentuale di riduzione, che si riscontra nel prodotto unitario delle merci, rispetto a quella verificatasi nei prodotti complessivi, deriva principalmente dalla maggiore estensione che hanno avuto nel 1938-39 i trasporti a lunga percorrenza ed a tariffa ridotta, quali le derrate ed i trasporti militari.

Esercizio. — Nel 1938-39 i treni-chilometro effettuati per servizio pubblico sono stati **189,6** milioni di fronte ai **172,8** milioni dell'esercizio precedente. L'aumento deriva esclusivamente dal servizio viaggiatori per il quale si sono effettuati **131,2** milioni di treni-chilometro di fronte ai **114,4** milioni dell'esercizio precedente, mentre per il servizio merci il quantitativo di treni-chilometro effettuati è risultato quasi eguale a quello dell'esercizio precedente (**58,39** milioni di fronte a **58,41**).

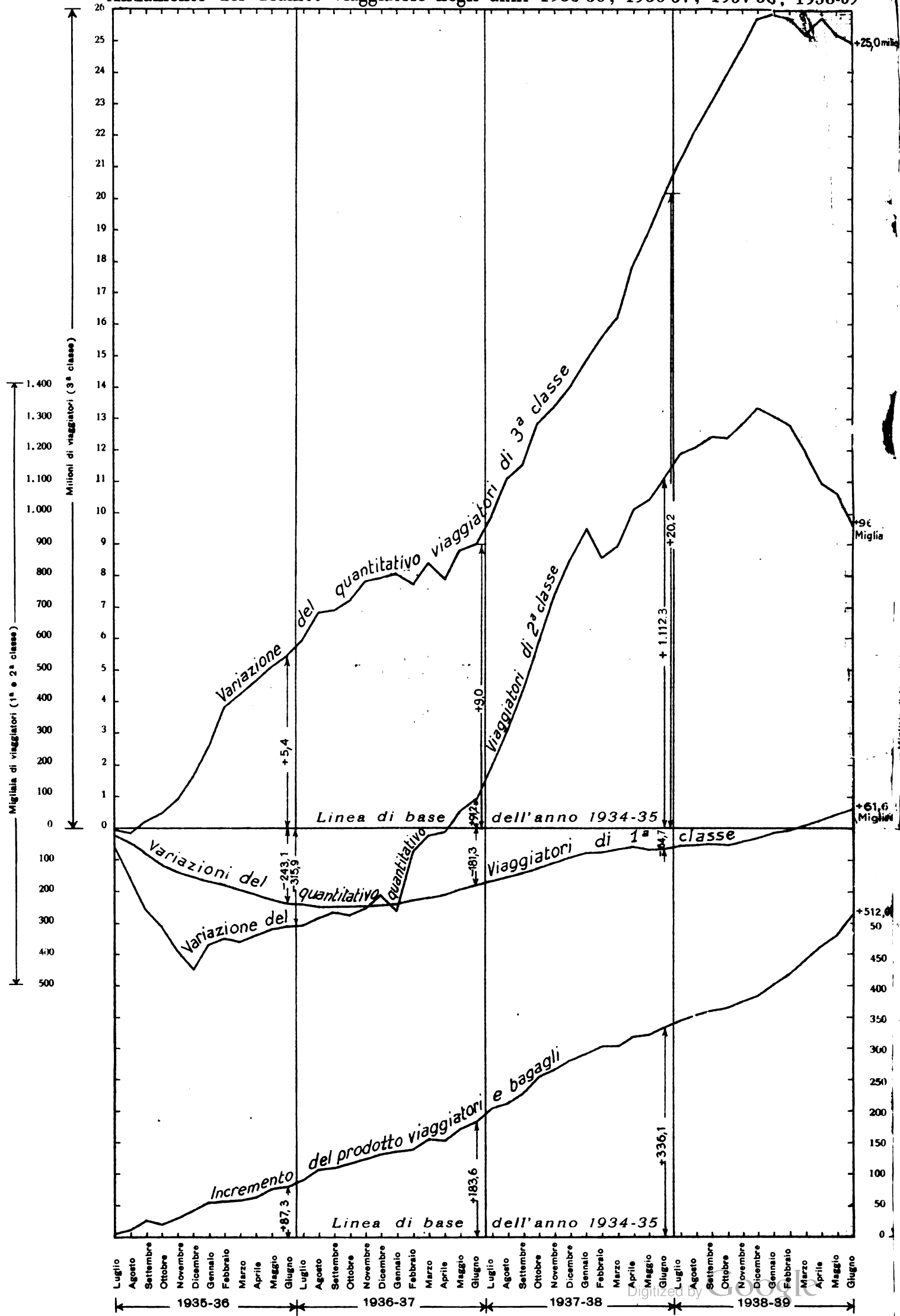
Se confrontiamo la percorrenza dei treni viaggiatori del 1938-39 con quella che si aveva sulla rete appena tre anni fa (100 milioni di treni-chilometro nel 1936-37) vediamo che si è avuto un aumento di oltre il **30 %**. Questo aumento di servizi, per quanto abbia avuto in questi ultimi mesi un eccezionale arresto in vista delle particolari condizioni generali del momento, è una delle caratteristiche di questi ultimi anni e, mentre da una parte è stato richiesto dall'aumento del traffico, corrisponde per un'altra notevole parte allo svolgimento di un programma inteso ad offrire al pubblico sempre maggiori comodità.

Lo svolgimento di tale programma si trova d'altra parte facilitato dalle migliori condizioni d'esercizio offerte dalla trazione elettrica e da quella con automotrici a carburante.

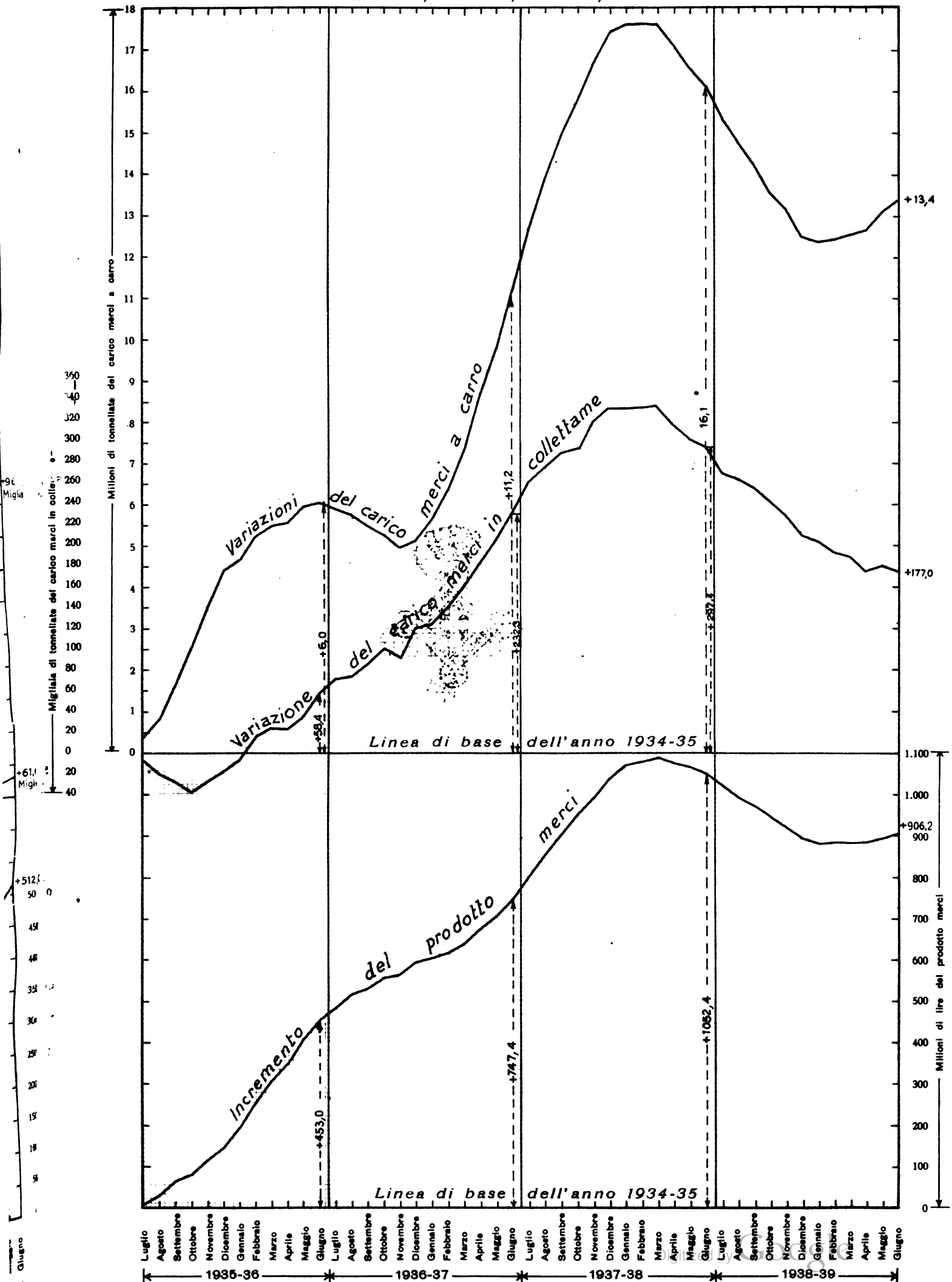
A tale riguardo giova tener presente che, mentre nel 1936-37 dei 100 milioni di treni-chilometro viaggiatori, **53** venivano effettuati a vapore, **32** con



Andamento del Traffico viaggiatori negli anni 1935-36; 1936-37; 1937-38; 1938-39



Andamento del Traffico merci negli anni 1935-36; 1936-37; 1937-38; 1938-39





trazione elettrica e 15 con automotrici a carburante, nel 1938-39 dei 131 milioni di treni-chilometro viaggiatori effettuati, solo 51 erano a vapore mentre quelli a trazione elettrica erano cresciuti a 49 milioni e quelli con automotrici erano cresciuti a 31 milioni.

Considerando anche i treni merci si trova che la percorrenza complessiva dei treni a trazione elettrica dal 1937-38 al 1938-39 è cresciuta da 60,3 milioni di chilometri a **76,3** milioni, quella dei treni con automotrici a carburante è pure cresciuta da 24,8 a **33,6** milioni di chilometri, mentre quella dei treni con trazione a vapore è diminuita da 90,7 a **83,2** milioni di chilometri. Ciò ha permesso di risparmiare circa 130.000 tonnellate di carbone con sensibile vantaggio della nostra autarchia. Oggi pertanto la trazione elettrica è applicata al 40 % della percorrenza complessiva dei treni della Rete, la trazione con automotrici a carburante è applicata al 17 % di detta percorrenza mentre la trazione a vapore si è ridotta al 43 %.

Nel servizio dei treni elettrici effettuato con locomotori e carrozze ordinarie, sono da segnalare i servizi ora istituiti per la prima volta con velocità commerciale maggiore di 100 km.-ora sulla Milano-Firenze, e con velocità abbastanza elevate (92,5 km.-ora) anche sul tratto Firenze-Roma.

Il servizio degli elettrotreni si è intensificato in seguito alla elettrificazione delle linee Milano-Bologna e Roma-Livorno, ed all'entrata in servizio degli elettrotreni della seconda serie. I 13 elettrotreni oggi in servizio (essendo il 14° alla Esposizione Universale di New York), fanno attualmente un percorso medio di 130.000 chilometri annui per ciascuna unità. La loro frequentazione è risultata elevatissima, tanto che quasi tutti i sabati si è dovuto effettuare uno dei treni in partenza da Roma con due elettrotreni congiunti, offrendo così al pubblico una capacità di **188** posti a sedere, eguale a quella di un treno rapido ordinario.

Il servizio delle elettromotrici a 3000 Volt si è esso pure intensificato, in seguito all'entrata in servizio delle nuove unità, estendendosi a 1.575 km. della Rete. Con queste elettromotrici si sono continuate a svolgere le comunicazioni rapide (velocità commerciale di 82 Km.-ora) tra Roma e Villa S. Giovanni-Reggio Calabria, e se ne sono attivate altre sulla Roma-Foggia (velocità commerciale di 86 Km.) sulla Trieste-Fiume (velocità commerciale di 70 km.) e sulla Milano-Ancona (velocità commerciale 101,5 km.).

Anche il servizio delle automotrici a carburante per il trasporto dei viaggiatori è stato esteso, con l'entrata in servizio delle nuove unità, ed al 30 giugno 1939 risultava applicato, come già si è detto, a circa 11.000 km. della rete. Su 2.286 km. il servizio viaggiatori veniva effettuato in modo totalitario, mentre su altri 9.011 km. le automotrici effettuavano servizi parziali a complemento dei servizi ordinari effettuati dagli altri treni.

In grazia specialmente della maggiore estensione data al servizio con trazione elettrica ed a quello con le automotrici, è stato possibile migliorare ancora nell'esercizio 1938-39 la velocità commerciale dei treni viaggiatori, come è chiaramente dimostrato dal seguente prospetto:

PERCORRENZE GIORNALIERE DEI TRENI VIAGGIATORI IN CHILOMETRI

Velocità commerciali in km.-ora	Giugno 1934	Maggio 1937	Novembre 1938	Maggio 1939
Superiori a 110.....	—	—	1.490	2.138
Da 100 a 110.....	—	2.094	2.296	6.508
Da 90 a 100.....	460	1.414	8.414	10.150
Da 60 a 90.....	39.706	58.920	86.653	115.911
Inferiori a 60.....	254.824	213.572	245.101	233.632

Le velocità commerciali superiori a 100 chilometri l'ora erano raggiunte nel 1938-39 sulle seguenti linee:

Roma-Napoli Merg. (km. 210): Elettrotreno	116,7 km.-ora
Milano-Bologna (» 219): Elettrotreno	116,3 »
Bologna-Firenze (» 97): Elettrotreno	114,1 »
Milano-Bologna (» 219): Elettromotrice	105,1 »
Torino P. S.-Milano (» 147): Automotrice a nafta	105,0 »
Roma-Livorno (» 316): Elettrotreno	104,8 »
Bologna-Ancona (» 204): Elettromotrice	102,0 »
Verona-Padova (» 83): A vapore	101,7 »
Roma-Firenze (» 316): Elettrotreno	101,4 »
Milano-Genova (» 150): Automotrice a nafta	100,0 »

Con il nuovo orario che è andato in vigore alla fine dell'ottobre del corrente anno dette velocità sono state ancora sensibilmente aumentate.

Merita di essere ricordata la speciale corsa fatta con un elettrotreno il 20 luglio corrente anno per saggiare le maggiori possibilità che vengono offerte dalla linea e dal materiale rotabile a disposizione. Detta corsa fu effettuata sul tratto Firenze-Milano percorrendolo, senza nessun arresto intermedio, alla velocità commerciale media di 165 km.-ora, e raggiungendo la velocità massima di 203 km.-ora.

Per quanto riguarda il servizio merci, debesi ricordare che insieme con la diminuzione del tonnelloaggio caricato (da 57,6 a 54,4 milioni) si è avuto un aumento della percorrenza media dei trasporti, e quindi un aumento delle tonnellate-chilometro trasportate dai treni, da 12.324 a 12.350 milioni. Considerando i soli trasporti del pubblico l'aumento risultò da milioni 11.524 a 11.554.

Tenendo presenti queste cifre si comprende come l'Amministrazione, nonostante la riduzione verificatasi nel tonnelloaggio delle merci spedite, abbia dovuto effettuare nel 1938-39, un quantitativo di treni-km. poco diverso da quello dell'esercizio precedente (58,39 di fronte a 58,41 milioni di km.).

Per quanto riguarda l'utilizzazione dei treni si sono avuti i seguenti risultati:

Quantitativo medio di carrozze in composizione dei treni viaggiatori **17,09** assi rispetto a 17,88 dell'esercizio precedente. Numero medio di viaggiatori per treno **89,72** rispetto a 96,68. La diminuzione dipende dal forte sviluppo preso dal servizio dei treni effettuati con automotrici.

Quantitativo medio dei carri merci in composizione dei treni del traffico **55,89** assi in confronto dei 54,11 dell'esercizio precedente. Il numero medio di tonnellate di merce trasportate da ciascun treno merci risultò di **197,9** quasi eguale a quello dell'esercizio precedente.

Il servizio dei treni, sia viaggiatori che merci, si svolse in modo soddisfacente con tendenza a maggiore regolarità come risulta qui appresso :

	1938-39	1937-38
	per ogni 100.000 km. di percorrenza	
Inconvenienti alle locomotive a vapore che causarono anomalie nella marcia dei treni	0,573	0,657
Inconvenienti per le locomotive elettriche	0,794	0,904
	per ogni milione di assi-km. di percorrenza	
Quantità dei riscaldi verificatisi agli assi dei veicoli	0,418	0,419
Accidenti di servizio ai treni (fuorviamenti, investimenti, ecc.).....	278	306

Si fanno sempre più manifesti i benefici risultati della maggiore estensione della trazione elettrica e di quella con automotrici a carburante, non solo nei riguardi del pubblico, ma anche per l'economia dell'esercizio.

La maggiore disponibilità di locomotive a vapore, conseguenza dello sviluppo della trazione elettrica, ha permesso di ridurre i tipi in servizio a pochi e di miglior rendimento. È vero che il consumo unitario di carbone ha subito, dal 1937-38 al 1938-39 un aumento (da 50,8 a **53,7** kg. per 1.000 tonn.-km. virtuali rimorchiate) dopo vari anni di progressive riduzioni, ma tale fatto deve essere essenzialmente ascrivere alla perdita che la trazione a vapore ha subito di molti servizi a basso consumo unitario di combustibile, e certamente il detto aumento del consumo unitario sarebbe risultato molto maggiore se l'Amministrazione ferroviaria non avesse adottato speciali provvedimenti per l'impiego dei migliori tipi di locomotive disponibili e per la più razionale condotta del fuoco sulle medesime.

Di fronte ad una percorrenza media giornaliera di circa km. 150 effettuata dalle locomotive a vapore in turno, si è avuta una media di km. 292 per il complesso delle locomotive elettriche in turno, di 300 km. per le automotrici a carburante, di km. 439 per le elettromotrici a 3000 volta e di ben km. 665 per gli elettrotreni.

È facile rendersi conto come le dette maggiori percorrenze del materiale elettrico e di quello a carburante, possano permettere uno sfruttamento del materiale rotabile e del personale molto maggiore di quello che si ha con la trazione a vapore.

Agli effetti dell'economia dell'esercizio e dell'autarchia merita anche di essere ricordata l'estensione che si dà ai servizi di manovra nelle stazioni con locomotori elettrici e con gli speciali carrelli muniti di motori a carburante.

Risultati finanziari dell'esercizio 1938-39. — I risultati finanziari dell'esercizio 1938-39, confrontati con quelli dell'esercizio precedente, si possono riassumere nelle cifre indicate nella seguente tabella:

	1938-39	1937-38	Differenza
Prodotti del traffico..... milioni di lire	4.033,4	4.003,8	+ 29,6
Introiti diversi	237,7	177,6	+ 60,1
TOTALE...	4.271,1	4.181,4	+ 89,7
Spese d'esercizio ordinarie e complementari. milioni di lire	3.519,3	3.419,4	+ 99,9
Residuo d'esercizio.....	+ 751,8	+ 762,0	- 10,2
Coefficiente d'esercizio.....	82,40 %	81,78 %	--
Spese accessorie, versamento alla riserva, ecc. milioni di lire	634,0	649,1	- 15,1
Entrate eventuali.....	95,0	90,8	- 1,8
Avanzo o disavanzo della gestione	+ 212,8	+ 209,7	+ 3,1

Sommando i prodotti del traffico con gli introiti diversi dell'esercizio e con le entrate eventuali si ha, per l'esercizio 1938-39, un'entrata complessiva di **4.366,0** milioni rispetto ai 4.278,2 milioni dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di 87,8 milioni.

Per quanto riguarda le spese, quelle ordinarie e complementari hanno avuto un aumento di 99,8 milioni (da 3.419,4 a **3.519,2**) e quelle accessorie una diminuzione di 15,1 milioni (da 649,1 a **634,0**). In complesso quindi le spese dell'Azienda hanno avuto un aumento di 84,7 milioni che è stato interamente coperto dall'aumento verificatosi nelle entrate, lasciando un utile di **3,1** milioni il quale ha servito ad aumentare, d'una corrispondente somma, l'avanzo di gestione realizzato nell'esercizio precedente.

L'avanzo del 1938-39 è pertanto risultato di $209,7 + 3,1 = 212,8$ milioni.

Analizzando i diversi titoli delle entrate, rileviamo che, nei prodotti del traffico, la gestione viaggiatori ha dato un maggior introito di 172,6 milioni (1.577,0 milioni contro 1.404,4) e quella dei bagagli un maggior introito di 3,2 milioni (35,7 milioni contro 32,5) mentre la gestione merci ha presentato una diminuzione di introiti di 146,2 milioni (2.420,7 milioni contro 2.566,9). In complesso quindi i prodotti del traffico hanno presentato l'aumento di 29,6 milioni messo in evidenza nella tabella qui sopra riportata.

Gli introiti diversi hanno presentato anch'essi un aumento, che è stato di 60,1 milioni (237,7 milioni contro 177,6). Esso deriva principalmente dalle voci: *utili di magazzino* che sono aumentati da 8,5 milioni a 39,5 e *ricuperi diversi* che sono aumentati da 58,8 milioni a 79,6.

Per quanto riguarda le entrate eventuali, costituite principalmente dagli interessi sulle somme versate in conto corrente e dalle multe inflitte alle Ditte, l'ammontare realizzato nel 1938-39 risultò poco diverso da quello dell'esercizio precedente (94,9 milioni contro 96,8).

Per le spese si riassumono nel seguente prospetto i dati relativi ai principali titoli, messi a confronto coi dati corrispondenti dell'esercizio precedente:

TITOLI DELLE SPESE	1938-39	1937-38	Differenze
	milioni di lire		
<i>Spese ordinarie</i>			
Paghe e competenze accessorie del personale (escluso quello delle Officine).....	1.533,57	1.490,77	+ 42,80
Spese generali di personale.....	269,96	257,38	+ 12,58
Spese generali diverse.....	58,50	72,13	- 13,63
Carbone, carburanti ed energia elettrica per la trazione dei treni e delle navi-traghetto.....	418,08	420,89	- 2,81
Manutenzione delle linee.....	254,41	246,84	+ 7,57
Manutenzione dei rotabili.....	397,00	383,50	+ 13,50
Noli di materiale, indennizzi commerciali, forniture diverse e servizi secondari.....	258,79	226,42	+ 32,37
<i>Spese complementari</i>			
Lavori di manutenzione straordinaria delle linee.....	30,10	36,10	- 6,00
Migliorie alle linee ed agli impianti.....	45,00	45,00	—
Rinnovamento dell'armamento.....	52,25	40,25	+ 12,00
Rinnovamento del materiale rotabile.....	201,58	200,12	+ 1,46
Totale spese ordinarie e complementari.....	3.519,24	3.419,40	+ 99,84
Spese accessorie.....	634,01	649,12	- 15,11
TOTALE GENERALE.....	4.153,25	4.068,52	+ 84,73

xxx

Si rileva da questo prospetto che aumenti di spesa si sono verificati per i titoli: paghe e competenze del personale; spese generali di personale; manutenzione e rinnovamento delle linee e dei rotabili; noli, indennizzi e forniture diverse.

Tali aumenti dipendono dagli aumenti di paghe e di pensioni concessi, come abbiamo già detto, al personale dell'Amministrazione e dall'aumentato costo di materiali e di prestazioni.

Nel titolo: spese generali diverse si sono avute invece delle diminuzioni dovute a cause occasionali e finalmente per il titolo: carbone, carburanti ed energia elettrica si è avuta pure una diminuzione che, per quanto di lieve entità, merita di essere analizzata.

I costi unitari, sia dei combustibili che dell'energia elettrica, hanno subito tutti una diminuzione rispetto all'esercizio precedente, come risulta qui appresso indicato:

carbone da lire 150,71 a lire **150,18** la tonnellata - diminuzione 0,35 %;
benzina da lire 1.066,45 a lire **1.013,39** la tonnellata - diminuzione 4,98 %;
nafta da lire 651,69 a lire **556,19** la tonnellata - diminuzione 14,66 %;
energia elettrica da lire 0,138 a lire **0,123** il Kw-h. - diminuzione 10,82 %.

In conseguenza specialmente di queste variazioni, sono risultate modificate nel modo seguente le spese di combustibile o di energia elettrica per ogni treno-chilometro effettuato:

	<u>1938-39</u>	<u>1937-38</u>
trazione a vapore	L. 2,78	L. 2,78
» elettrica	» 1,80	» 2,07
» a carburanti	» 0,29	» 0,32

Tali dati permettono di renderci conto delle ragioni che hanno permesso nel 1938-39, pur effettuando un maggior quantitativo di treni (193,2 milioni di treni-km. contro 175,9), di incontrare una spesa complessiva minore di quella dell'esercizio precedente (418,08 milioni di lire contro 420,89). Infatti alla economia derivante dalla riduzione dei costi unitari dei treni elettrici ed a carburante, si è aggiunta quella conseguente alla sostituzione di un certo numero di treni a vapore, a costo più elevato, con altri treni elettrici od a carburante di costo unitario molto inferiore.

La diminuzione del quantitativo dei treni a vapore risultò di 7,5 milioni di treni-km., con una corrispondente economia di spesa di 17,7 milioni di lire, mentre l'aumento dei treni elettrici ed a carburanti, che è risultato complessivamente di 24,8 milioni di treni-km., ha richiesto un aumento di spesa di soli 14,9 milioni di lire.

Un'altra diminuzione di spesa si è verificata nel titolo *Spese accessorie* (da 649,12 milioni di lire a **634,01**), la quale dipende quasi essenzialmente dal

minor versamento che è stato fatto al fondo di riserva per le spese impreviste (milioni **4,854** contro 16,196).

L'aumento complessivo verificatosi nelle spese d'esercizio ordinarie e complementari del 1938-39, fu di 99,8 milioni di lire pari al 2,9 %, mentre l'aumento dei prodotti e degli introiti diversi del traffico fu di 89,7 milioni, pari al 2,1 %. Ciò spiega come si sia avuta una leggera diminuzione (da 762,0 a **751,9** milioni di lire) nel *residuo d'esercizio*, ed un aumento (da 81,78 a **82,40**) nel coefficiente d'esercizio.

L'avanzo della gestione che, come abbiamo già detto, è risultato di **212,8** milioni, è stato, come nell'esercizio precedente, trattenuto dall'Amministrazione per erogarlo in spese di carattere patrimoniale, in base alle disposizioni del R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451.

Situazione patrimoniale al 30 giugno 1939. — Il valore del patrimonio di natura industriale dell'Azienda che era al 30 giugno 1938 di 43.016 milioni, ha avuto, durante l'esercizio 1938-39, un incremento complessivo di 1.797 milioni come è specificato qui appresso, ed ha raggiunto quindi al 30 giugno 1939, il valore di **44.813** milioni di lire.

	1938-39	1937-38	
Linee, impianti e fabbricati.....	34.103	33.213	+ 890
Materiale rotabile.....	7.981	7.300	+ 681
Natanti	71	71	— —
Materiale d'esercizio.....	871	763	+ 108
Scorte di magazzino	1.347	1.241	+ 106
Case dei ferrovieri e sede Dopolavoro di Roma.....	440	428	+ 12
TOTALI ...	44.813	43.016	+ 1.797

Considerazioni generali sul bilancio. — I prodotti del traffico hanno presentato, dopo il 1934-35, un continuo incremento come è indicato qui appresso:

esercizio 1934-35	milioni 2.615,3		
» 1935-36	»	3.155,6	aumento 540,3 milioni
» 1936-37	»	3.546,2	» 390,6 »
» 1937-38	»	4.003,8	» 457,6 »
» 1938-39	»	4.088,4	» 29,6 »

È importante notare la sensibile riduzione che si è verificata durante il 1938-39 nell'incremento dei prodotti, tanto più se si tiene conto del fatto che tale incremento si è avuto esclusivamente dalla gestione viaggiatori, grazie all'aumento apportato, col 1° gennaio 1939, alle relative tariffe, per controbilanciare la perdita verificatasi nei prodotti merci.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori, il grafico a sinistra della tavola 1 ci mostra che nel 1938-39 si è raggiunto un quantitativo di viaggiatori uguale a quello che si trasportò nell'esercizio 1929-30, all'inizio cioè della crisi economica mondiale. I viaggiatori-chilometro dell'esercizio 1938-39 invece superano notevolmente quelli del 1929-30. Questo favorevole risultato è in gran parte il frutto degli sforzi fatti dall'Amministrazione per migliorare sempre più il servizio dei treni viaggiatori, con aumento di comodità nelle carrozze, con aumento di corse e specialmente con aumento delle velocità commerciali.

Come abbiamo già detto, l'aumento delle tariffe del 1° gennaio corrente anno ha prodotto un certo abbassamento nel quantitativo dei viaggiatori di 2^a e 3^a classe. Siccome però tale abbassamento non è stato troppo accentuato, mentre, d'altra parte, si è verificato un incremento nel quantitativo dei viaggiatori di 1^a classe, ed un lieve incremento generale di viaggiatori, durante i primi tre mesi dell'esercizio 1939-40, si può ragionevolmente prevedere che il traffico viaggiatori sarà nel detto esercizio alquanto maggiore di quello dell'esercizio precedente e si potrà contare inoltre sul maggior prodotto derivante dall'applicazione della nuova tariffa a tutto l'anno.

Nel traffico merci, l'esercizio 1938-39 ha segnato, per la prima volta, un regresso nel tonnelloaggio caricato, dopo la vigorosa ripresa che si era manifestata a partire dall'esercizio 1934-35. Questo regresso, come abbiamo già detto, si è arrestato a metà dell'esercizio 1938-39 (vedi tav. 3) per far luogo ad una nuova ripresa che mostra tendenza a continuare anche nei primi mesi dell'esercizio corrente. Non si può tuttavia essere sicuri che tale tendenza si manterrà per tutta la durata dell'esercizio 1939-40, mentre, per quanto si riferisce al prodotto dei trasporti merci, potrebbe anche accentuarsi il fenomeno, già segnalato sopra, della riduzione del prodotto medio per tonnelloaggio-chilometro, in seguito all'intensificarsi dei trasporti a lunga percorrenza ed a bassa tariffa.

Per quanto riguarda le spese, è vero che nel 1938-39 molti prezzi hanno mostrato tendenza ad una certa stabilizzazione, ma già ora si stanno invece indirizzando verso nuovi rialzi. Indipendentemente da ciò, deve ricordarsi che le spese di personale dell'esercizio 1939-40 risentiranno in pieno il nuovo onere degli aumenti concessi, col 1° aprile corrente anno, agli agenti in servizio ed ai pensionati, mentre l'esercizio 1938-39 ha sopportato tale onere per soli tre mesi.

In complesso la situazione del bilancio richiederà la più diligente attenzione se si vogliono mantenere i risultati conseguiti in questi tre ultimi anni.

CAPO I.

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA

1. Provvedimenti legislativi. — I principali provvedimenti legislativi e ministeriali disposti durante l'esercizio 1938-39 sono elencati nell'allegato 1. Dei più importanti di essi si dà speciale notizia, a seconda della materia, nei diversi Capi di questa Relazione.

2. Cariche ed organi supremi dell'Amministrazione. — Nella composizione del Consiglio d'Amministrazione si è verificata la cessazione dalla carica del Consigliere gr. uff. avv. Sileno Fabbri il quale col 1° dicembre 1938 aveva compiuto un sessennio dalla sua nomina e non poteva essere ulteriormente riconfermato.

Poterono invece essere riconfermati per un altro triennio i Consiglieri comm. avv. Giuseppe Bronzini, a datare dal 1° marzo 1939, gr. uff. ing. Felice Fiori e cav. di gr. cr. dott. Ettore Cambi a datare dal 4 luglio 1939.

Al 30 giugno 1939 pertanto il Consiglio risultò composto nella maniera seguente :

Presidente:

BENNI Antonio Stefano, Ministro per le comunicazioni.

Sostituto del Presidente:

JANNELLI avv. Mario, Sottosegretario di Stato per le comunicazioni.

Consiglieri:

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

FIORI gr. uff. ing. Felice, Capo Servizio principale delle Ferrovie dello Stato;

PONTICELLI gr. uff. ing. Enrico, Capo Servizio principale delle Ferrovie dello Stato, in rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato ;

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

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

BRONZINI comm. avv. Giuseppe, Sostituto Avvocato generale dello Stato, in rappresentanza dell'Avvocatura di Stato;

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

SCARELLI gr. uff. ing. Cesare;

FOCACCIA prof. ing. Basilio;

NAPOLI gr. uff. ing. Paolo;

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

Consigliere aggregato :

COIRO comm. Guido, colonnello di Stato Maggiore, in rappresentanza del Ministero della guerra.

Segretario :

GIOVENE gr. uff. ing. Nestore, Capo Servizio delle Ferrovie dello Stato.

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

Il Consiglio durante l'esercizio tenne **42** adunanze.

Furono presentate al suo esame dalla Direzione generale **3.728** proposte, e **3.407** contratti, oltre a numerosi schemi di contratti, di atti di espropriazione, di cessione, di permuta di terreni, ecc.

Delle 3.728 proposte: 3.610 riportarono parere favorevole ma, di esse, 91 diedero, pur tuttavia, luogo ad osservazioni ed a raccomandazioni da parte dei Sigg. Consiglieri; 15 furono rinviata per introdurre modificazioni suggerite dal Consiglio o per maggiore studio da parte dei Servizi competenti, ed infine 12 furono respinte.

Le 3.701 proposte che riportarono parere favorevole 1.035 riguardavano affari di personale, 1.134 lavori, 11 forniture di materiale rotabile e natante, 802 provviste in genere, 16 tariffe e concessioni speciali di trasporto e 703 argomenti vari.

3. Contratti. — Durante l'esercizio finanziario 1938-39, i contratti stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per appalti di lavori, forniture, servizi accessori, noleggio piroscafi per trasporti di materiali acquistati all'estero, ecc., sono stati **22.335**, ivi compresi quelli stipulati per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi che furono **72**.

Nell'esercizio precedente si erano invece stipulati 25.579 contratti.

Per tutti gli appalti è stato, normalmente, seguito il sistema della licitazione privata, e, solo in casi speciali, quello della trattativa privata, quasi sempre con più ditte, allo scopo di trarne le migliori condizioni economiche.

In base alle norme vigenti, sono stati sottoposti all'approvazione del Ministro **2.861** contratti, dopo udito il parere del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e **60** contratti, udito il parere del Consiglio di Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Inoltre sono stati approvati **3.695** contratti dal Direttore generale delle Ferrovie dello Stato e **12** contratti dal Direttore generale delle poste e dei telegrafi, mentre i rimanenti contratti sono stati approvati da Autorità inferiori o stipulati con definitiva validità.

L'Ufficio speciale della Corte dei conti, nell'eseguire la prescritta registrazione dei contratti, ha emesso **171** note, delle quali però 38 per semplice richiesta di documenti e di notizie.

4. Nuovi sistemi d'esercizio su alcune linee. — Durante l'anno finanziario 1938-39 il sistema di esercizio con *Dirigente unico* è stato esteso alle seguenti linee:

Carmagnola-Bra-Ceva	Km. 72	dal 1° settembre 1938
Ponte nelle Alpi-Vittorio Veneto	» 27	dal 26 settembre 1938
Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno	» 28	dal 15 giugno 1939
Giulianova-Teramo	» 26	dal 15 giugno 1939

La lunghezza complessiva delle linee esercitate con questo sistema risultava al 30 giugno 1939 di km. **7.952** ed oramai può ritenersi pressochè esaurito il programma inteso a trasformare il servizio delle linee a scarso traffico con il detto sistema d'esercizio.

Per quanto riguarda il sistema di esercizio con *dirigente centrale* esso è stato applicato nel 1938-39 alle seguenti linee:

Vada-Grosseto	Km. 100	dal 13 febbraio 1939
Roma-Civitavecchia	» 81	dal 20 maggio 1939

La lunghezza complessiva delle linee esercitate con tale sistema risulta al 30 giugno 1939 di **3.521** Km.

I risultati conseguiti con entrambi i sistemi anche nell'esercizio considerato sono stati molto soddisfacenti, sia dal lato economico, che da quello della regolarità di marcia dei treni.

5. **Milizia ferroviaria.** — Fiera e disciplinata nei suoi ranghi, fattiva ed esemplare nel suo quotidiano servizio, la Milizia Ferroviaria ha assolto appieno i molteplici e svariati compiti alla stessa affidati, rivelandosi ognora prezioso organismo di tutela dell'ordine e garanzia assoluta per l'Amministrazione.

I dati riassuntivi di cui appresso ne sono luminosa comprova.

Dati sintetici riferibili alla situazione ed all'opera svolta dalla Milizia ferroviaria nell'esercizio 1938-39

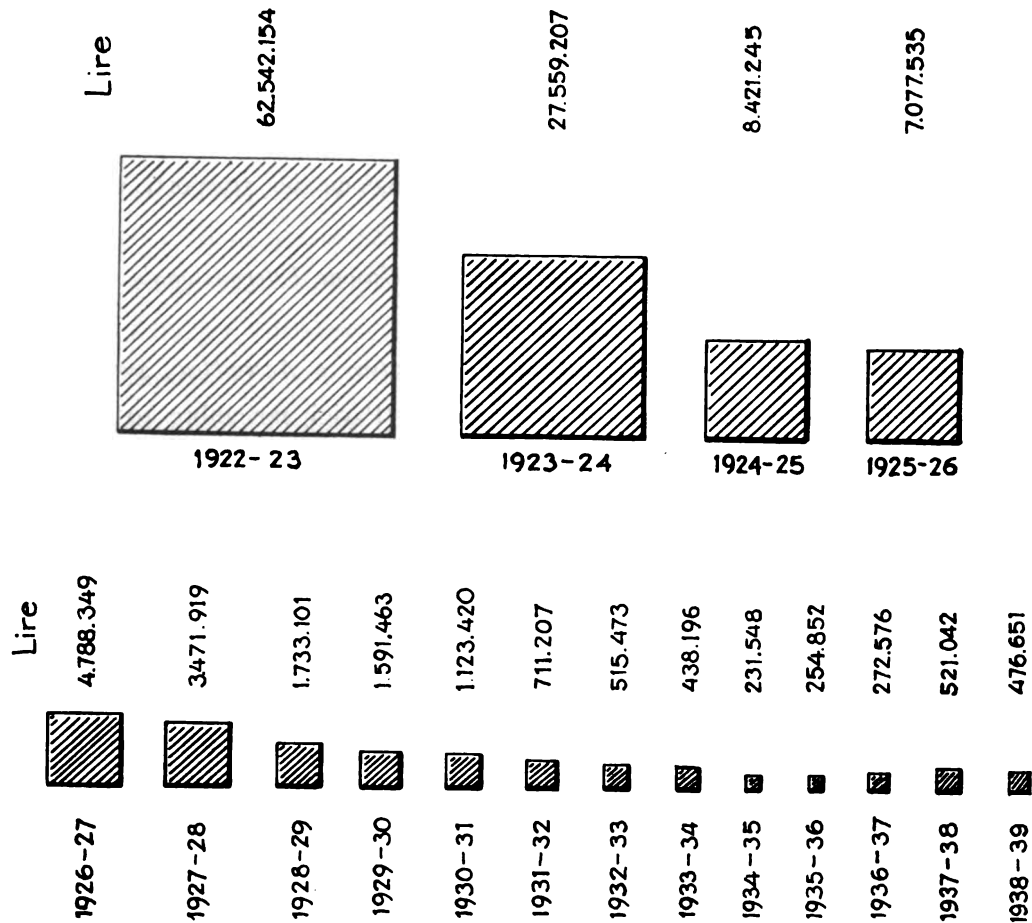
	Ufficiali	Sottufficiali	Graduati e Camicie Nere	Totale
<i>Forza in servizio</i>	N. 318	678	4.378	5.374
<i>Forza a disposizione</i>	» 1.549	1.114	31.242	33.905
TOTALI...	N. 1.867	1.792	35.620	39.279

Contravvenzioni e regolarizzazioni eseguite nell'ambito ferroviario ..	N.	27.447	
Operazioni di polizia	}	ordinaria.....	» 2.136
		ferroviaria	» 5.214
		politica	» 19
		tributaria	» 39.919
TOTALE...	N.	47.288	

Somme recuperate all'Amministrazione ferroviaria	L.	567.705,39	
Somme riscosse dall'Amministrazione ferroviaria per vigilanza alle vetture contenenti bagagli di turisti durante le soste nelle stazioni	»	10.407,00	
Infortunati in servizio	N.	38	
Morti in servizio.....	»	1	
Medaglie di bronzo al valor civile	»	7	
Attestati di pubblica benemeranza.....	»	2	
Encomi solenni	»	4	
Encomi	»	3	
Prestazioni volontarie oltre il normale servizio, senza alcun compenso	}	<i>per pattuglie a piedi</i>	Km. 151.175
		<i>ore extra orario</i>	N. 1.468.519
		<i>giornate di presenza per rinuncie sostituzioni, congedi e riposi settimanali</i>	» 226.266

INDENNIZZI PAGATI DALL'AMMINISTRAZIONE FERROVIARIA PER FURTI E MANCANZE

(Scala delle aree: 1 mm.² = 500.000 lire)



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 ai lavori del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Essa è inoltre intervenuta, sempre a mezzo di appositi funzionari, alle riunioni ed ai lavori di numerosi Enti tecnici e Commissioni nazionali ed internazionali di cui si indicano qui appresso i più importanti.

Commissioni e Sottocommissioni dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (U.I.C.): per questioni inerenti al freno automatico per treni merci e treni viaggiatori (Budapest, settembre 1938; Colonia, dicembre 1938; Nizza, marzo 1939; Scheveningen, maggio 1939); per questioni inerenti all'esecuzione di trasporti di oggetti di volume o peso eccezionale (Scheveningen, maggio 1939); per le condizioni d'immatricolazione e circolazione dei carri privati (Parigi, gennaio 1939; S. Gallo, marzo 1939; Scheveningen, maggio 1939); per le condizioni tecniche a

cui debbono soddisfare i carri atti ad essere incorporati in treni viaggiatori, i carri refrigeranti e isotermici, le casse mobili refrigeranti e isotermiche, i carri per trasporto liquidi infiammabili e corrosivi (Scheveningen, maggio 1939); per le condizioni tecniche a cui devono soddisfare alcune parti di carrozze (Scheveningen, maggio 1939); per lo studio del conforto presentato dalle carrozze, per questioni relative alla trazione elettrica e al riscaldamento elettrico (Salisburgo, ottobre 1938; Parigi, gennaio 1939; Zurigo, febbraio 1939; Genova, aprile 1939; Scheveningen, maggio 1939); per questioni relative all'esecuzione dei trasporti eccezionali (Berlino, giugno 1939).

Comitato di gerenza e Assemblea generale dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (U.I.C.) (Nizza, dicembre 1939).

Commissioni, Sottocommissioni, Comitato esecutivo e Assemblea generale dell'Ufficio Internazionale delle Casse Mobili (B.I.C.) (Parigi, novembre 1938, giugno 1939).

Unione Internazionale dei carri (R.I.V.): XVIII conferenza del Comitato (Losanna, novembre 1938); XIX conferenza del Comitato (Spalato, aprile 1939); Commissione di redazione (Norimberga, giugno 1939).

Ente per l'Unificazione Internazionale nell'Industria (I.S.A.): riunioni internazionali (Berna, dicembre 1938; Parigi, aprile 1939).

Commissioni tecniche del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

C.I.M. Convenzione Internazionale di Berna per il trasporto delle merci.

I.I.F. Istituto Internazionale del Freddo.

Commissione permanente prescrizioni recipienti per trasporto gas compressi.

Commissione studio norme di accettazione dei materiali da costruzione.

Commissione materiali metallici dell'U.N.I.

Commissione unificazione prodotti di gomma U.N.I.

Commissione per gli studi sul freddo presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche.

E.N.I.O.S. Ente Nazionale Italiano per l'Organizzazione scientifica del lavoro.

Comitato Elettrotecnico Italiano.

Commissione tecnica unificazione delle norme per le prove nell'Industria tessile U.N.I.

Commissione tecnica governativa oli minerali, grassi, colori, vernici.

Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili presso il Ministero dell'Interno.

Commissione permanente Cemento e Cemento Armato presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Commissione per lo studio delle leghe leggere.

Commissione per l'agglomerante marino e norme di accettazione per il gesso.

Commissione per lo studio dei collettori di caldaie per alte pressioni e temperature.

Commissione tubi metallici.

Commissione per lo studio dei problemi relativi all'applicazione del freddo nel traffico ortofrutticolo.

Commissione di studio per unificazioni nel campo delle saldature.

Centro di studi sui materiali da costruzione del C.N.R. presso il Politecnico di Torino.

Commissione tecnica per l'unificazione chimica.

Commissione tecnica per l'unificazione del legno.

Commissione incaricata di esaminare il progetto di regolamento per l'imbarco, sbarco e trasporto di merci pericolose e nocive.

Commissione per la determinazione delle caratteristiche di alcune vernici e colori.

Associazione Italiana Studi sui Materiali da Costruzione.

Riunione della Società Geologica Italiana (settembre 1938).

Riunione dell'Associazione Elettrotecnica Italiana (settembre 1938).

Congresso Internazionale delle Rotaie (Düsseldorf, settembre 1938).

Congresso Internazionale di Chimica (Nancy, settembre 1938).

Riunione Comitato Permanente A.I.E.M. (Napoli, aprile 1939).

Riunione Commissioni C.I.M. (Napoli, aprile 1939).

Riunione Ingegneri Tedeschi del Freddo. (Dresda, maggio 1939).

Conferenza sul « Trasporto delle banane dall'Impero Italiano all'Italia ».

Comitato Nazionale della Conferenza Mondiale dell'Energia presso il C.N.R.

Convegno sprechi e recuperi (Torino, giugno 1939).

7. Partecipazione ad Esposizioni, Mostre e Fiere. — L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha partecipato, con Mostre proprie, alle seguenti manifestazioni:

Catanzaro — *Mostra di Opere Pubbliche e delle realizzazioni del Regime in Calabria* (10-17 luglio 1938). Mostra di plastici e prospettive di nuove stazioni e di pannelli con fotografie di opere pubbliche della Calabria;

Verona — *V Mostra Interprovinciale delle Pesche* (14-15 agosto 1938). Mostra di pannelli a colori illustrativi dei trasporti celeri delle frutta per ferrovia con mezzi refrigeranti;

Zagabria — *Fiera di Zagabria* (27 agosto-6 settembre 1938). Mostra di automotrici a nafta accoppiabili e materiale fotografico vario;

Bari — *VIII Fiera del Levante* (10-26 settembre 1938). Mostra di materiale rotabile vario e di una serie di casse mobili;

Vienna — *Fiera di Vienna* (11-18 settembre 1938). Modello a 1/15 marciante di elettrotreno e materiale fotografico vario;

Tripoli — XII Fiera Campionaria di Tripoli (5 marzo–16 aprile 1938). Mostra di fotomontaggi illustranti le opere d'arte ferroviarie e vari tipi di materiale rotabile.

New York — Esposizione Universale di New York (30 aprile–30 ottobre 1939). Su binario della lunghezza di 160 metri completamente attrezzato con linea aerea a 3000 Volts sono stati presentati un elettrotreno, due elettromotrici, una automotrice a nafta, un carro con ghiacciaia per trasporto di prodotti deperibili e un carrello per trasporto di carri ferroviari su strada ordinaria.

In apposita sala del padiglione italiano è stato collocato il modello a 1:100 della nuova stazione di Roma Termini con il campionario dei marmi che vengono utilizzati per la costruzione della stazione stessa.

In altra sala del padiglione è stato illustrato, con pannelli a luminosità mobile, lo sviluppo dell'elettrificazione delle linee e sono rammentate le facilitazioni di viaggio dall'Amministrazione offerte agli Italiani residenti all'estero e agli stranieri che si recano nel Regno.

Vari modelli illustrano i più recenti tipi del nostro materiale mobile.

Verona — 43^a Fiera dell'Agricoltura e dei cavalli (12–20 marzo 1939). Mostra di pannelli a colori raffiguranti i vari impieghi del carro refrigerante per i prodotti ortofrutticoli e il trasporto celere dei prodotti stessi per ferrovia;

Torino — Mostra contro gli Sprechi della Rassegna «Torino e l'Autarchia» (maggio 1939). Mostra di una serie di campioni illustrativi di alcune caratteristiche realizzazioni in materia di lotta contro gli sprechi perseguita dalle Ferrovie dello Stato.

Milano — Mostra di Leonardo da Vinci e delle Invenzioni Italiane (9 maggio–30 settembre 1939). Mostra di modelli vari e apparecchi ideati e costruiti in Italia, impiegati negli impianti di segnalamento e di apparati centrali, di un modello di stazioncina con apparato idrodinamico Bianchi-Servettaz e di un modello di bivio con apparato Saxby.

Bolzano — Mostra delle Opere Pubbliche della Venezia Tridentina (giugno–agosto 1939). Mostra di fotografie di opere d'arte ferroviarie della Venezia Tridentina, di un quadro luminoso dimostrante l'incremento dato alla costruzione delle case dei ferrovieri della regione e di un plastico della stazione di Trento.

8. Propaganda turistica — Anche durante l'esercizio 1938–39 è continuata la collaborazione con l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (ENIT) per l'edizione, in comune, di pubblicazioni e cartelli di propaganda turistica, e per la pubblicazione della Rivista mensile di propaganda viaggi « Italia ».

Per la diffusione in Italia e all'estero del materiale di propaganda turistica l'Amministrazione ha effettuato **3.950** spedizioni in servizio per un peso complessivo di quintali **11.420**.

CAPO II

RISULTATI FINANZIARI

1. **Premesse.** — Il bilancio di previsione per l'esercizio 1938-39, approvato con la legge 12 maggio 1938, n. 620, si presentava, come quello dei due precedenti esercizi, in pareggio con un ammontare di entrate e di spese per la parte ordinaria di milioni 4.162,78.

L'equilibrio del bilancio fu potuto prevedere anche per il 1938-39, nonostante il notevole aumento di milioni 505,2 apportato agli stanziamenti di spesa, poichè si ritenne di poter fronteggiare tale aumento con un corrispondente maggior gettito nelle entrate, dato il favorevole andamento del traffico.

Durante la gestione, oneri cospicui, e in gran parte indipendenti dalla entità del traffico, vennero però a gravare sul bilancio per effetto principalmente degli aumenti, oltre quelli già previsti, verificatisi nel costo delle prestazioni e dei materiali, nonchè dei miglioramenti concessi, dal 1° aprile 1939, a favore di tutto il personale e pensionati dello Stato con la legge 20 aprile 1939, n. 591.

A ristabilire l'equilibrio del bilancio e a migliorarne anzi le risultanze originariamente previste, concorse il deliberato aumento delle tariffe viaggiatori approvato col R. decreto-legge 22 dicembre 1938, n. 1927, a decorrere dal 1° gennaio 1939 e la realizzazione di maggiori proventi, in parte di carattere eccezionale, nelle entrate diverse della gestione.

Con le variazioni introdotte, nello stato di previsione, con la legge 10 giugno 1939, n. 808, vennero apportati aumenti per un complesso di milioni 118,2 agli stanziamenti di spesa e di milioni 298,2 alle entrate, col conseguente avanzo di milioni 180,0.

Il risultato in sede di consuntivo ha segnato un miglioramento nei confronti della previsione aggiornata essendo stato accertato un avanzo di milioni 212,8 per effetto di un ulteriore aumento di milioni 28,5 nelle entrate, determinato esclusivamente dal migliorato andamento del traffico merci negli ultimi mesi dell'esercizio e da una diminuzione di milioni 4,3 nelle spese.

Analogamente a quello del precedente esercizio l'avanzo di gestione verrà trattenuto dall'Amministrazione ferroviaria in forza del R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, convertito nella legge 16 giugno 1938, n. 1043, per essere erogato in spese di carattere patrimoniale.

2. **Dati e raffronti generali.** — Le entrate e le spese al netto, relative all'anno finanziario 1938-39, risultano dal conto consuntivo dell'Azienda (allegato 8) e vengono riassunte nel seguente prospetto:

	1938-39	1937-38	Differenze rispetto all'esercizio 1937-38	
<i>Rete a scartamento normale e Stretto di Messina</i>				
	(milioni)			
Entrate	4.361,09	4.273,74	+	87,35
Spese.....	4.129,80	4.046,13	+	83,67
DIFFERENZA...	+ 231,29	+ 227,61	+	3,68
<i>Rete a scartamento ridotto della Sicilia</i>				
Entrate	4,99	4,48	+	0,51
Spese.....	23,45	22,39	+	1,06
DIFFERENZA...	— 18,46	— 17,91	—	0,55
<i>Intera Rete</i>				
Entrate	4.366,08	4.278,22	+	87,86
Spese	4.153,25	4.068,52	+	84,73
DIFFERENZA...	+ 212,83	+ 209,70	+	3,13

ENTRATE

3. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1937-38 e 1938-39 risultano, nei loro valori assoluti, dallo specchio seguente:

	1938-39 — lire	1937-38 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1937-38
Prodotti del traffico	4.033.449.857,46	4.003.830.305,20	+ 29.619.552,26
Introiti fuori traffico.....	237.655.651,16	177.604.450,09	+ 60.051.201,07
Entrate eventuali.....	94.974.239,45	96.787.541,09	— 1.813.301,64
TOTALE...	4.366.079.748,07	4.278.222.296,38	+ 87.857.451,69

4. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico nelle singole gestioni variano dal 1937-38 al 1938-39 come è indicato qui appresso:

	1938-39 — lire	1937-38 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1937-38
Viaggiatori	1.577.025.343,66	1.404.433.475,92	+ 172.591.867,74
Bagagli e cani	35.673.964,52	32.458.008,17	+ 3.215.956,35
Merci a grande velocità	320.658.641,69	306.394.344,67	+ 14.264.297,02
Merci a piccola velocità	2.100.091.907,59	2.260.544.476,44	— 160.452.568,85
TOTALE...	4.033.449.857,46	4.003.830.305,20	+ 29.619.552,26

PRODOTTO MEDIO	1938-39 — lire	1937-38 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1937-38
Per km. di lunghezza media esercitata ..	237.641,74	236.685,92	+ 955,82
Per treno-km.....	20,88	22,77	— 1,89
Per asse-km	0,67	0,70	— 0,03

Nei prodotti del traffico si è avuto, pertanto, rispetto all'esercizio precedente, un aumento di milioni 29,6 (pari al 0,74 %), dovuto al maggior gettito di milioni 175,8 (12,24 %) nel servizio viaggiatori e bagagli ed alla diminuzione di milioni 146,2 (5,70 %) nei trasporti delle merci.

Il miglioramento nel gettito del prodotto viaggiatori e bagagli è in parte effetto (circa milioni 122) dell'aumento apportato alle tariffe viaggiatori da 1° gennaio 1939.

5. Introiti fuori traffico. — Gli introiti fuori traffico, che nell'esercizio 1937-38 ammontarono a milioni 177,6, ascsero nel 1938-39, a milioni **237,7** con un aumento di milioni 60,1 dovuto a variazioni in più verificatesi in quasi tutti i capitoli e precisamente : negli utili di magazzino (milioni 31) in dipendenza di eccezionali cessioni di materiali ; nei recuperi di carattere generale (milioni 20,8) e nei trasporti a rimborso di spesa (milioni 3,9) in relazione alla maggiore entità dei lavori in conto patrimoniale e delle prestazioni rese ad enti e privati; nei noli attivi di materiale rotabile (milioni 2) in dipendenza del maggior traffico d'esportazione; nei redditi patrimoniali (milioni 1,3) e nei contributi di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune (milioni 1,4).

6. Entrate eventuali. — Le entrate eventuali, che nell'esercizio 1937-38 ammontarono a milioni 96,8, risultarono nel 1938-39 di milioni **95** con una diminuzione di milioni 1,8 determinata essenzialmente dai minori interessi liquidati sul conto corrente di tesoreria in relazione alle minori disponibilità di cassa.

S P E S E

7. **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 specchio per i due esercizi 1937-38 e 1938-39.

	1938-39 lire	1937-38 lire	Differenze rispetto all'esercizio 1937-38
Spese ordinarie d'esercizio.....	3.190.318.575,97	3.097.938.073,69	+ 92.380.502,28
Spese complementari.....	328.927.000 —	321.470.000 —	+ 7.457.000 —
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.....	633.799.728,97	648.899.374,85	— 15.099.645,88
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.....	207.000 —	218.000 —	— 11.000 —
TOTALE...	4.153.252.304,94	4.068.525.448,54	+ 84.726.856,40

SPESE UNITARIE

	Ordinarie		Complementari		Accessorie	
	1938-39	1937-38	1938-39	1937-38	1938-39	1937-38
per km. di lunghezza media esercitata	187.966,01	183.134,22	19.379,60	19.003,66	37.354,20	38.372,49
per treno-km.....	16,51	17,62	1,70	1,83	3,28	3,69
per asse-km.....	0,53	0,54	0,06	0,06	0,11	0,11

8. **Spese di personale.** — Le spese per il personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) ammontarono nell'esercizio 1938-39 a milioni **1.533,57** rispetto a milioni 1.490,78 dell'esercizio precedente.

Aggiungendo alla detta spesa di milioni 1.533,57, quella di milioni 228,92 (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 **1.762,49** la quale presenta, rispetto

ENTRATE E SPESE DELL'AZIENDA NEGLI ESERCIZI 1938-39 E 1937-38

ENTRATE

SPESE



Esercizio 1938-39

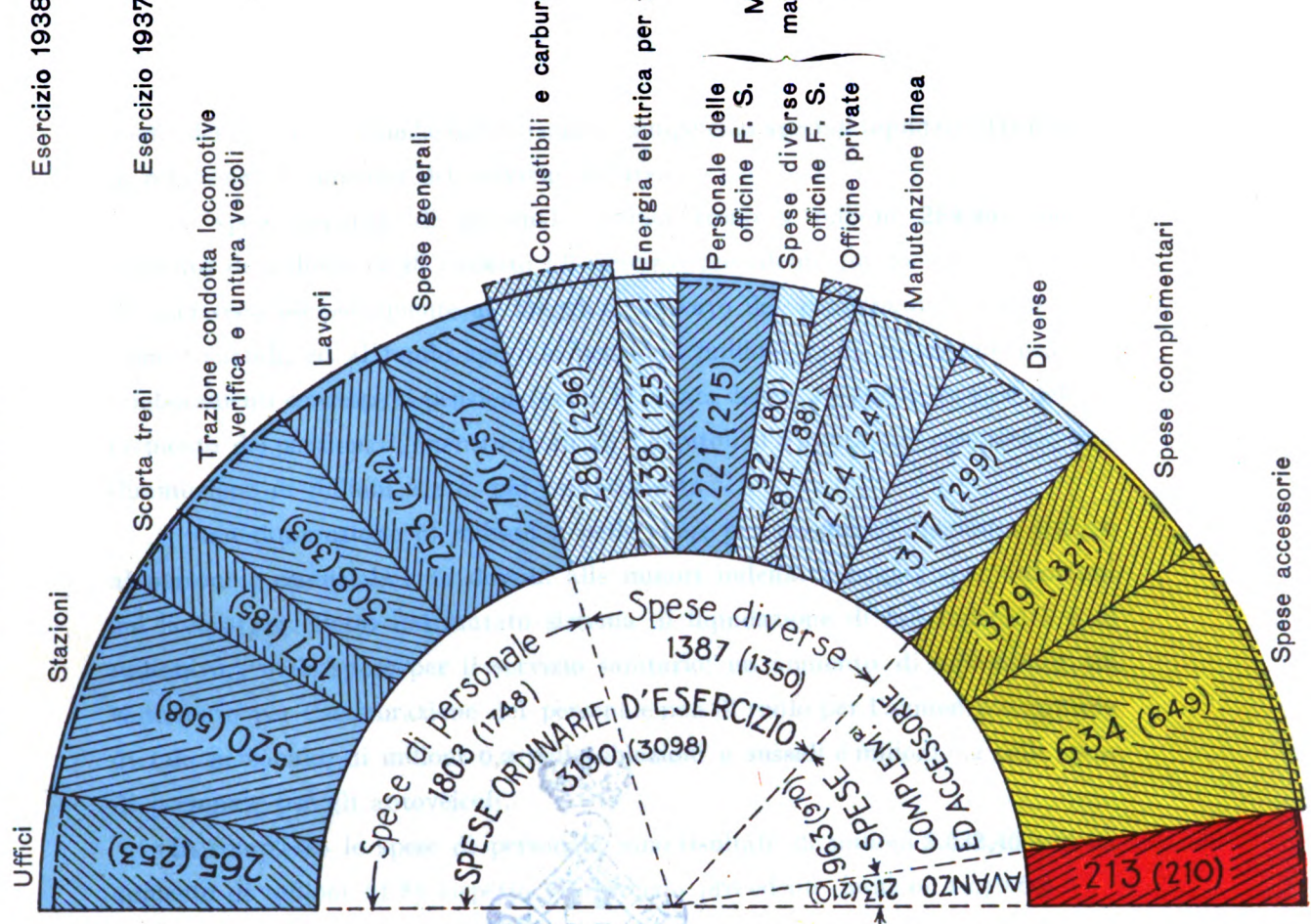
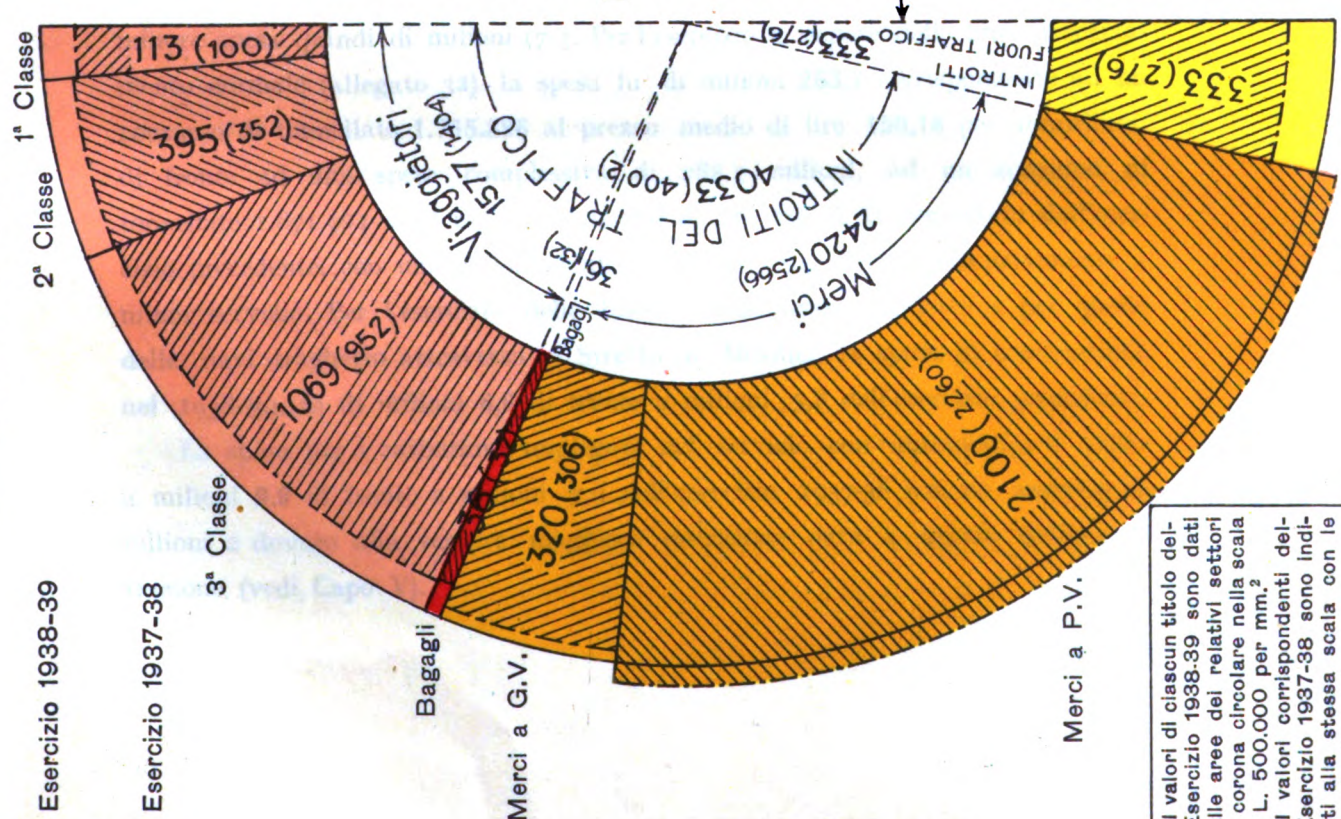
Esercizio 1938-39

Esercizio 1937-38

Esercizio 1937-38

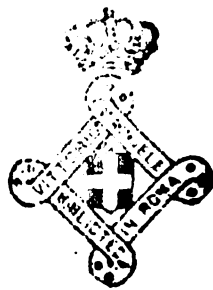
Linea relativa all'Esercizio 1938-39

Linea relativa all'Esercizio 1937-38



I valori di ciascun titolo dell'Esercizio 1938-39 sono dati dalle aree dei relativi settori di corona circolare nella scala di L. 500.000 per mm.²
I valori corrispondenti dell'Esercizio 1937-38 sono indicati alla stessa scala con le aree tratteggiate.

Introiti fuori traffico ed entrate eventuali



a quella corrispondente dell'esercizio precedente (milioni 1.713,22), un aumento di milioni **49,27**. Tale aumento deriva dai miglioramenti concessi al personale dal 1° aprile 1939 con la legge 20 aprile 1939, n. 591, dalla aumentata consistenza media del personale, nonchè dalle maggiori competenze speciali liquidate al personale in relazione all'aumento del servizio dei treni.

Le spese generali di personale ammontarono a milioni **269,96**, con un aumento di milioni 12,58 rispetto all'esercizio precedente (milioni 257,38) che è da ascrivere esclusivamente al maggiore importo del contributo al fondo pensioni e sussidi, ed al fondo speciale pensioni (milioni 14,8) in dipendenza dei miglioramenti concessi ai pensionati con la citata legge 20 aprile 1939 e dell'incremento dei pensionati; mentre negli altri capitoli si è avuta, nel complesso, una diminuzione di milioni 2,2 e, più precisamente :

una diminuzione di milioni 4 nelle spese per assegni ed indennità diverse al personale essenzialmente dovuta alle minori indennità pagate per infortuni sul lavoro per effetto del mutato sistema di liquidazione di tali indennità e di milioni 0,3 nelle spese per il servizio sanitario; un aumento di milioni 1,7 nel contributo per l'assicurazione del personale non di ruolo per l'aumentato numero di tale personale; di milioni 0,2 nelle oblazioni e sussidi e milioni 0,2 nelle spese di personale per gli autoveicoli.

In complesso le spese di personale sono risultate di milioni **2.032,45** con un aumento di milioni 61,85 rispetto all'esercizio precedente (milioni 1.970,60).

9. 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 **270,6** di fronte a milioni 287,9 nell'esercizio precedente, con una minore spesa quindi di milioni 17,3. Per l'esercizio a vapore delle linee a scartamento normale (allegato 32) la spesa fu di milioni **263,7** corrispondente ad un consumo di tonnellate **1.755.886** al prezzo medio di lire **150,18** per tonnellata, di fronte ad una spesa complessiva di 282,1 milioni, ad un consumo di tonnellate 1.871.924 e ad un prezzo medio di lire 150,71 la tonnellata dell'esercizio precedente, con una diminuzione di milioni 18,4, dovuta essenzialmente a minor servizio. Per l'esercizio delle linee a scartamento ridotto e per quello delle navi traghetto attraverso lo Stretto di Messina, la spesa di combustibile nel 1938-39, fu di milioni **6,9** di fronte a milioni 5,8 dell'esercizio precedente.

La spesa per i carburanti impiegati nel servizio con automotrici è salita a milioni **9,9** di fronte a milioni 7,9 nell'esercizio 1937-38 con un aumento di milioni 2 dovuto alla sempre maggiore estensione data a questo sistema di trazione (vedi Capo V).

10. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — Per questo titolo risultano spesi nel 1938-39 milioni **137,6** con un aumento in confronto al 1937-38 (milioni 125,1) di milioni 12,5.

La maggiore spesa, ad attenuare la quale ha contribuito la diminuzione verificatasi nel costo medio dell'energia stessa dipende dal maggior servizio effettuato a trazione elettrica.

11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — Nell'esercizio 1938-39 si è avuta, per la manutenzione del materiale rotabile della rete a scartamento normale e ridotto, una spesa effettiva di milioni **396,3** contro milioni 387,5 dell'esercizio precedente.

L'aumento di milioni 8,8 è stato determinato essenzialmente dalla maggiore spesa per il personale nelle officine dell'Amministrazione per effetto dei miglioramenti delle paghe e dai rincari dei materiali impiegati nelle officine stesse.

La spesa anzidetta fu sostenuta per milioni 1 con i residui accantonati nel precedente esercizio e per i rimanenti milioni 395,3, a carico della competenza del 1938-39.

Secondo prescrizione di legge, vennero mantenute a residui lire 1.752.584,41 e pertanto l'importo complessivo a carico dell'esercizio 1938-39 ammonta a milioni **397** in confronto a quello di milioni 383,5 del precedente esercizio.

12. Spese per la manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — L'importo di queste spese nel 1938-39 è stato di milioni **254,4** di fronte a milioni 246,8 del precedente esercizio, con un aumento quindi di milioni 7,6, che è la risultante di variazioni in più per milioni 15,2 ed in meno per milioni 7,6.

Le maggiori spese incontrate sono da ascrivere agli appalti dei lavori di manutenzione (milioni 6,5) in dipendenza degli aumenti dei salari e del maggior sviluppo della manutenzione totalitaria; alla massicciata (milioni 2) per il maggior costo del pietrisco; alle traverse e legnami di armamento (milioni 2,5) per il loro maggior costo ed, infine, alla manutenzione degli impianti di elettrificazione (milioni 1,1) ed alla manutenzione degli impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, ecc. (milioni 2,6) essenzialmente in conseguenza della sempre maggiore entità di tali impianti. Un aumento di milioni 0,5 si è inoltre avuto nella manutenzione delle linee a scartamento ridotto della Sicilia.

Le diminuzioni si sono avute nei titoli relativi al corpo stradale, ponti e gallerie (milioni 2,9); nei fabbricati e dipendenze (milioni 3) per gli straordinari

lavori di riassetto e di restauro fabbricati eseguiti nell'esercizio precedente in occasione di eccezionali avvenimenti; nei meccanismi fissi (milioni 0,3) e nella manutenzione delle linee telegrafiche (milioni 1,4).

13. Altre spese ordinarie. — Le altre spese comprese sotto la denominazione di « forniture, spese ed acquisti in conto esercizio » hanno presentato un aumento di **34,5** milioni (da 218,8 a **253,3**) principalmente per effetto del cresciuto costo di tutte le materie e materiali e segnatamente delle materie grasse per untura, olii minerali e petrolio per illuminazione, della maggiore spesa incontrata per i servizi appaltati in genere in dipendenza particolarmente degli aumenti dovuti apportare ai compensi degli assuntori; delle maggiori spese sostenute per sgombrare neve, ed, infine, della maggiore spesa per illuminazione delle stazioni e dei convogli in relazione all'aumento avutosi negli impianti e nella percorrenza dei convogli.

Gli indennizzi relativi ai trasporti merci sono ammontati a milioni **2,8 (1)** di fronte a milioni 2,7 nel precedente esercizio. I noli di materiale rotabile in servizio cumulativo, in confronto ad un saldo passivo di milioni 2,3 del precedente esercizio, hanno presentato invece un saldo attivo in dipendenza del diminuito traffico d'importazione.

Le spese generali non di personale, presentano in complesso una diminuzione di milioni **13,6** (da 72,1 a **58,5** milioni). Hanno avuto un aumento: le spese per avvisi, orari e pubblicazioni diverse (milioni 1), le imposte e tasse (milioni 0,2), le spese giudiziali e contenziose (milioni 0,1), le spese per affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso ufficio (milioni 0,2), gli indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà (milioni 0,5), le spese per la sorveglianza trasporti (milioni 0,6), e le forniture per gli autoveicoli (milioni 1,1).

Sono risultate invece in diminuzione: le spese per provvigioni e compensi alle Agenzie italiane ed estere (milioni 0,3); i contributi dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune (milioni 0,8); i compensi ad altre Amministrazioni per servizi su tronchi in esercizio speciale (milioni 0,2) e per l'esercizio di tronchi di confine (milioni 2), e particolarmente le spese comprese nel titolo

(1) Questa cifra risulta superiore a quella di milioni 1,9 che si trova nel prospetto a pag. 115 Capo VII, perchè detta somma si riferisce solo agli indennizzi commerciali, mentre nel bilancio generale dell'Azienda il conto « Indennizzi, perdite, avarie, ecc. » comprende anche indennizzi che l'Amministrazione paga per perdite ed avarie di materiali trasportati in servizio o appartenenti ad altre Amministrazioni, nonchè le tasse di porto eventualmente scoperte.

« varie » (milioni 14), principalmente per il fatto che nell'esercizio precedente fecero carico a questo titolo spese di carattere straordinario.

Una diminuzione di milioni 0,1 si è pure avuta nell'annualità per l'acquisto e costruzione di case economiche.

14. Spese complementari. — Nel prospetto che segue sono indicati, 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.

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiale	TOTALE	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1938	807.824.575,14	24.677.001,27	832.501.576,41	814.808.137,93
Esercizio 1938-39	30.000.000 —	711.930,27	30.711.930,27	30.180.868,83
TOTALE ...	837.824.575,14	25.388.931,54	863.213.506,68	844.989.006,76
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1938	817.297.000 —	505.205.153,90	1.322.502.153,90	1.272.847.557,50
Esercizio 1938-39	52.000.000 —	28.043.825,50	80.043.825,50	68.055.563,21
TOTALE ...	869.297.000 —	533.248.979,40	1.402.545.979,40	1.340.903.120,71
<i>Rinnovamento del materiale rotabile:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1938	2.308.983.028,41	481.729.168,10	2.790.712.196,51	2.790.712.196,51
Esercizio 1938-39	201.427.000 —	7.406.687,61	208.833.687,61	208.833.687,61
TOTALE ...	2.510.410.028,41	489.135.855,71	2.999.545.884,12	2.999.545.884,12
<i>Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1938	174.000.000 —	1.408.071,14	175.408.071,14	154.595.082,50
Esercizio 1938-39	45.000.000 —	345.291,47	45.345.291,47	41.832.240,08
TOTALE ...	219.000.000 —	1.753.362,61	220.753.362,61	196.427.322,58

Rispetto all'esercizio precedente, le assegnazioni di bilancio presentano in complesso un aumento di milioni 7,4 (da milioni 321,0 a milioni 328,4) dovuto

al combinato effetto di una diminuzione di milioni 6 apportata alla manutenzione straordinaria date le disponibilità in conto residui di questo capitolo che permettono di provvedere adeguatamente alla esecuzione dei relativi programmi di lavoro; di un aumento di milioni 12 apportato al rinnovamento della parte metallica dell'armamento, in relazione al previsto fabbisogno di lavori per i quali questi fondi sono destinati ed un aumento di milioni 1,4 al rinnovamento del materiale rotabile in dipendenza del maggior gettito dei prodotti sul quale il contributo viene calcolato.

Per le linee a scartamento ridotto della Sicilia l'assegno è stato mantenuto nella cifra di milioni 0,5, date le residue disponibilità del fondo.

L'ammontare dei pagamenti eseguiti risultò come è indicato qui appresso:

per la manutenzione straordinaria pagati milioni 30,18, con un aumento di milioni 4,39; la disponibilità del fondo al 30 giugno 1939 risulta di milioni 18,2;

per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento pagati milioni 68,05, con un aumento di milioni 16,94; la disponibilità del fondo al 30 giugno 1939 risulta di milioni 61,6;

per il rinnovamento del materiale rotabile, pagati mediante versamento alla parte straordinaria per acquisti del materiale rotabile, milioni 208,83, con una diminuzione di milioni 59,16;

per le migliorie ed aumenti alle linee ed impianti pagati, con versamento alla parte straordinaria, milioni 41,83 corrispondenti ad altrettanta somma spesa a carico di questa per i lavori di carattere patrimoniale, con un aumento di milioni 1,91; al 30 giugno 1939 sono rimasti da erogare milioni 24,3.

15. Spese accessorie. — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria passarono da milioni 648,9 a milioni **633,8** con una diminuzione di milioni 15,1 dovuta: per milioni 3,1 alla minore annualità dovuta al Consorzio di Credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni; per milioni 11,3 al minor versamento al fondo di riserva per le spese impreviste, per effetto del prelievo fatto in diversa misura rispetto all'esercizio precedente, e per milioni 0,7 al minore importo delle multe restituite ai fornitori.

Le spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria, e cioè i contributi per riduzione di tariffa per motivi d'interesse generale, sono risultate di milioni 0,2 come nell'esercizio 1937-38.

16. Coefficiente di esercizio. — Il coefficiente d'esercizio, cioè il rapporto percentuale tra le spese d'esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate, ugualmente d'esercizio, è risultato nel 1938-39 l' **82,40** % di fronte all' 81,78 del 1937-38.

Nella tabella a pag. 24 sono specificati, oltre i proventi e gli oneri dell'esercizio ferroviario propriamente detto, quelli ad esso estranei che concorrono nella determinazione dell'ammontare dell'avanzo della gestione, concretatosi in milioni **212,8** che, in dipendenza della disposizione del R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, viene trattenuto dall'Amministrazione ferroviaria per essere destinato a spese di carattere patrimoniale.

Nella tabella riportata a pag. 22 sono riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese di bilancio per il periodo dal 1909-10 al 1938-39.

17. Spese straordinarie. — L'allegato 12 dà la dimostrazione delle somme autorizzate sin dall'inizio della gestione di Stato per far fronte alle spese per lavori e provviste di carattere patrimoniale (escluso il contributo della parte ordinaria per il rinnovamento del materiale rotabile e i ricavi della demolizione ed alienazione del materiale stesso) che al 30 giugno 1939 ammontano a milioni 15.735,5.

L'allegato 13 dà la dimostrazione delle somme impegnate per lavori e provviste di carattere patrimoniale, al netto pur esse del contributo per il rinnovamento rotabile e dei ricavi sopra accennati, che al 30 giugno 1939 ammontano a milioni 17.702.

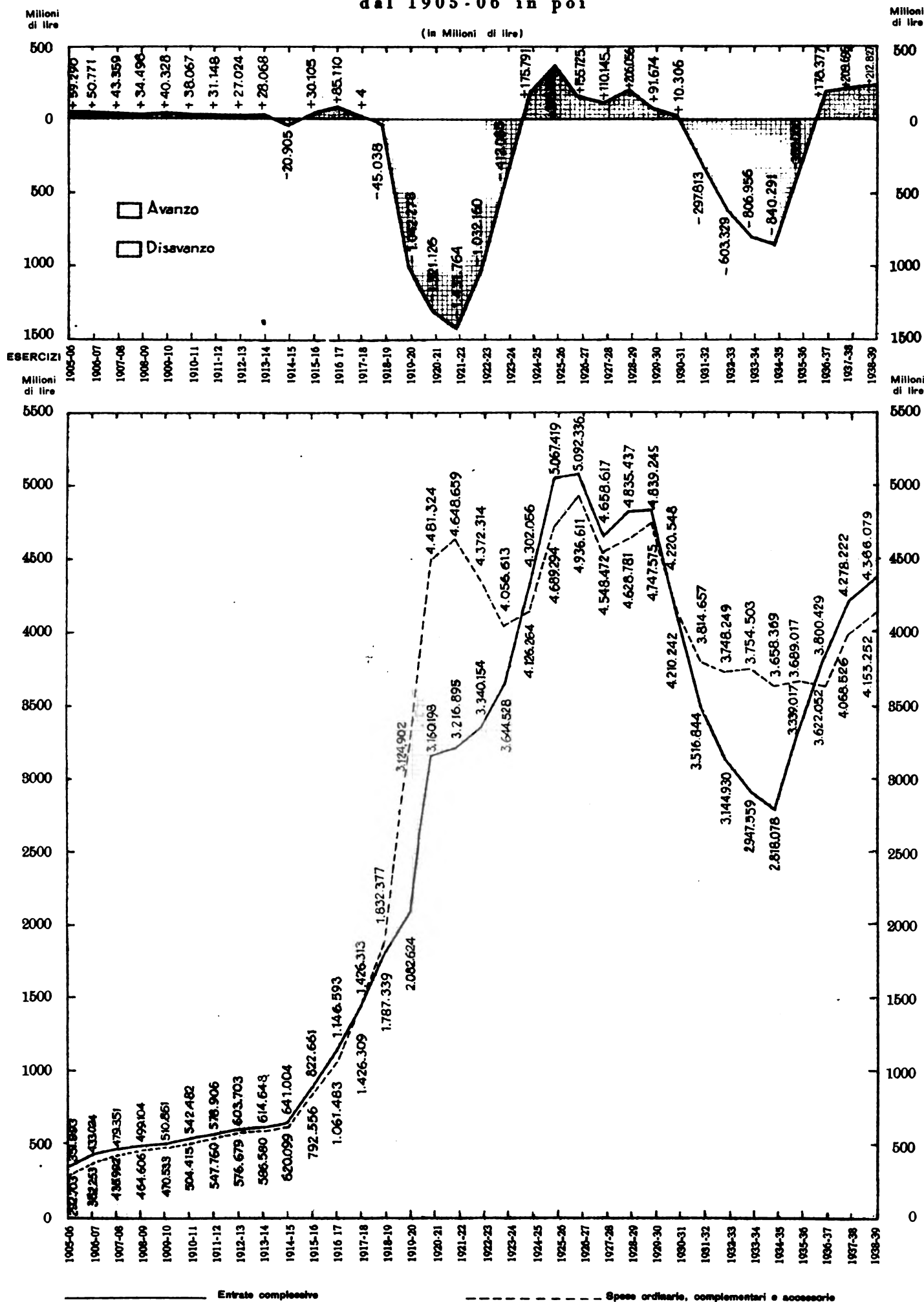
Il maggior importo degli impegni che l'Amministrazione ha potuto prendere, in relazione al R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, troverà la sua copertura nelle ulteriori disponibilità che, in dipendenza del decreto stesso dovranno essere iscritte nei bilanci di parte ordinaria dei venturi esercizi e destinate a favore della parte straordinaria e costituite: dal contributo per il rinnovamento del materiale rotabile da stabilirsi in misura non inferiore al 5% dei prodotti del traffico, dallo stanziamento non inferiore a 45 milioni annui per aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti, e dall'avanzo annuale di gestione.

Nell'esercizio 1938-39 si ebbe nelle disponibilità un aumento di milioni 421,1 e furono assunti nuovi impegni per milioni 2.358,6.

Le somme pagate nel 1938-39, anche esse al netto del contributo per il rinnovamento rotabili e relativi ricavi, ammontarono a milioni 950,3 e quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1939 a milioni 13.561,8 alle quali venne fatto fronte per milioni 10.179 con le sovvenzioni ricevute dal Tesoro da ammortizzare; per milioni 1.080 col ricavo del prestito contratto per la elettrificazione del primo gruppo di linee e per i rimanenti con entrate provenienti da concorsi, ricavi e avanzi di gestione ecc.

Risultati finanziari dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato

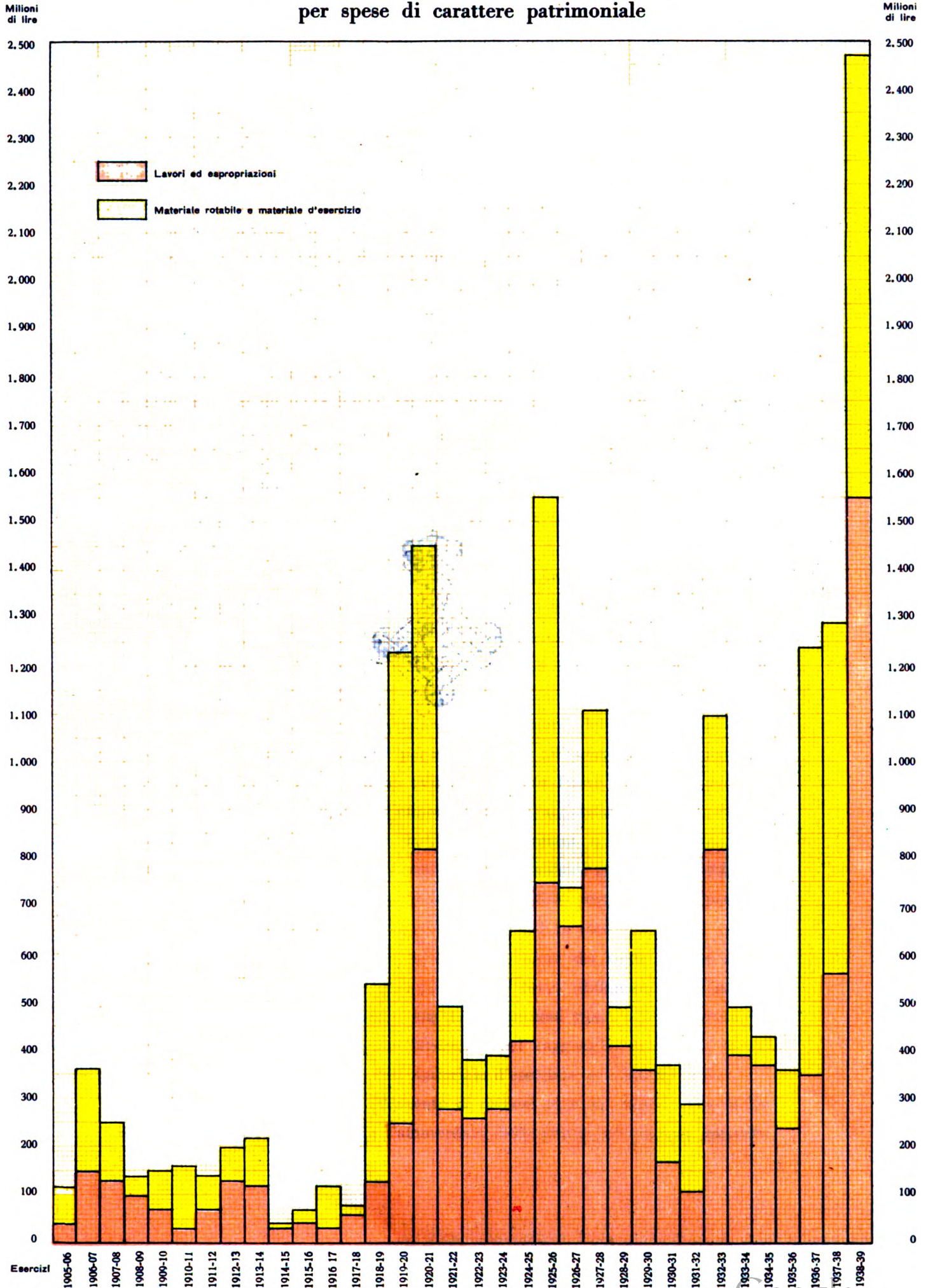
dal 1905-06 in poi

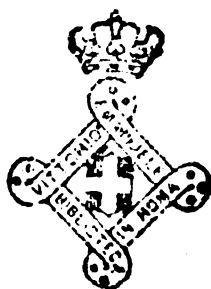




Somme autorizzate dal 1° Luglio 1905 al 30 Giugno 1939

per spese di carattere patrimoniale





SITUAZIONE PATRIMONIALE

18. Conto generale del patrimonio. — La situazione dell'Azienda, comprese le gestioni speciali, è esposta nell'allegato 2 e più particolarmente illustrata dai successivi allegati 4, 5, 6 e 7.

Da essa emerge che le attività di natura industriale (linee, mezzi di esercizio, ecc.) hanno raggiunto, al 30 giugno 1939, il valore di milioni **44.812,7**, contro 43.015,5 alla fine del precedente esercizio, con un aumento quindi di milioni **1.797,2**.

Questi importi, come nelle situazioni precedenti a partire da quella dell'esercizio 1928-29, sono stati ottenuti, per quanto riguarda le entità patrimoniali esistenti anteriormente al R. decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325, rivalutando le relative consistenze in base alla nuova parità aurea della lira fissata dal suddetto decreto, e, per quanto riguarda le entità patrimoniali costituite successivamente, dall'ammontare effettivo delle corrispondenti spese.

Nessuna rivalutazione è stata eseguita in dipendenza del R. decreto-legge 5 ottobre 1936, n. 1745, che ha modificato la parità aurea della lira precedentemente fissata.

L'incremento suindicato di milioni **1.797,2** dipende da variazioni in più verificatesi: per milioni 890,4 nella consistenza delle linee, impianti e fabbricati, per milioni 788,9 in quella dei mezzi diversi d'esercizio, per milioni 106,1 in quella delle scorte di magazzino e per milioni 11,8 negli investimenti in case economiche per il personale.

L'aumento di milioni 890,4 verificatosi nel valore delle linee, impianti e fabbricati è, a sua volta, dovuto: per milioni 264,6 all'assunzione in carico delle nuove linee entrate in esercizio: (Vittorio Veneto-Ponte sulle Alpi per milioni 130 e Trapani-Alcamo per milioni 112), dell'acquedotto del Littorio per il tratto inaugurato nell'esercizio 1938-39, per milioni 9,8, nonchè dei lavori complementari alle linee di nuova costruzione per milioni 12,8, eseguiti coi fondi dell'Amministrazione dei lavori pubblici) e per milioni 625,8 ai lavori patrimoniali effettuati dall'Azienda ferroviaria sulle linee già in esercizio.

L'aumento di milioni 788,9 verificatosi nel valore dei mezzi diversi d'esercizio è dovuto al materiale rotabile per milioni 680,9 (differenza fra l'importo dei nuovi acquisti, ricostruzioni e migliorie in milioni 734,8 e l'ammontare dei rotabili radiati che, compresa la differenza pel ragguglio monetario di cui sopra, è stato di milioni 53,9) e al materiale d'esercizio per milioni 108.

Fra le passività si nota l'aumento di milioni 27,2 del debito verso il Tesoro, (dovuto alla differenza fra l'ammontare delle nuove sovvenzioni ricevute,

per milioni 200, e quello degli ammortamenti effettuati per milioni 172,8) e la diminuzione del debito verso il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per i mutui contratti per l'elettrificazione, in milioni 44,8 pari all'ammontare delle obbligazioni rimborsate.

I capitali mutuati per la costruzione di case economiche sono aumentati di milioni 16,5, mentre la parte ammortizzata è cresciuta di milioni 3,6 cosicchè si ha un incremento netto di milioni 12,9.

La dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi d'esercizio, in conseguenza dell'apertura all'esercizio dei nuovi impianti sopra indicati e dei nuovi lavori di completamento alle linee già in esercizio, è passata da milioni 23.645,4 a milioni **23.912,1**. A quest'ultimo valore corrispondono però effettive erogazioni da parte dello Stato e degli altri enti proprietari delle linee per milioni 9.573, essendo la differenza (milioni 14.339,1) dovuta alla eseguita rivalutazione per ragguglio monetario.

Il patrimonio netto è passato da milioni 7.963,1 a milioni **8.777**. L'aumento di milioni 813,9 è stato determinato dagli ammortamenti eseguiti nell'esercizio (milioni 223,2), dai nuovi investimenti di ricavi, contributi e mezzi diversi (milioni 429,1) e dall'aumento di valore (milioni 161,6) emerso pel materiale rotabile acquistato con le disponibilità del conto rinnovamento, avendo il relativo ammontare superato di altrettanto quello delle demolizioni ed alienazioni effettuate durante l'esercizio.

19. Liquidazione generale. — Cogli stessi criteri dei decorsi esercizi è stata compilata la «liquidazione generale» ponendovi in evidenza, ad integrazione delle risultanze registrate in bilancio, quegli altri elementi da cui può trarsi una più completa dimostrazione delle risultanze economiche della gestione.

Da essa emerge un avanzo economico di milioni **598,4** il quale, in confronto a quello dell'esercizio precedente (milioni 595,3) presenta un miglioramento di milioni 3,1 corrispondente al miglioramento che si è avuto nei risultati di bilancio, concretatosi in un avanzo di milioni **212,8** contro quello di milioni 209,7.

SERVIZI CONTABILI, FINANZIARI E DI RISCOntRO

20. Servizi contabili e finanziari. — Nell'esercizio 1938-39 furono emessi **227.432** documenti di entrata e di uscita, di fronte a 226.193 emessi nell'esercizio precedente.

Le entrate e le uscite di cassa furono rispettivamente di lire **10.209.892.616,16** e di lire **10.066.811.316,28** con una diminuzione, in confronto al passato esercizio, di circa **1.417** milioni nelle entrate e **1.418** nelle uscite, dovuta alla minore entità delle operazioni di acquisto e di vendita dei monopoli carboni e metalli ma specialmente al minor movimento di fondi dalle casse periferiche a quella di Roma, per effetto dei maggiori pagamenti cui le casse stesse hanno dovuto far fronte, col conseguente riflesso di minori operazioni con la Tesoreria centrale del Regno.

I servizi finanziari e quelli contabili si sono svolti regolarmente, in conformità alle norme vigenti, sotto la vigilanza del Servizio Ragioneria. In particolare, i corpi ispettivi appartenenti a questo servizio, cui è demandato il sistematico controllo sugli uffici contabili, hanno eseguito durante l'esercizio **2.159** verifiche ed ispezioni delle quali:

1.123 in materia di contabilità generale, di conti di personale e di conti patrimoniali;

452 per riscontri alle scorte dei magazzini, dei depositi, delle officine, della linea ed al materiale d'esercizio in dotazione agli impianti;

409 per constatazione ai magazzini e distributori della gestione speciale viveri « La Provvida »;

175 per controlli ad istituzioni dopolavoristiche e a colonie climatiche per i figli dei ferrovieri.

In relazione al particolare ordinamento della delegazione di Cagliari, il Servizio Ragioneria ha provveduto direttamente a far eseguire in sede e con sopraluoghi i riscontri che le vennero demandati con l'art. 3 del decreto ministeriale, n. 2555, del 28 aprile 1936.

21. Riscontro della Corte dei Conti. — Nell'esercizio 1938-39 la Corte dei Conti ha dichiarato la parificazione del bilancio per l'esercizio 1935-36 senza alcuna riserva.

Nello stesso esercizio l'ufficio di riscontro della Corte ha portato a termine la revisione di 226.193 documenti contabili relativi all'esercizio 1937-38, sui quali ha emesso 869 rilievi.

Nello stesso periodo 1938-39 furono restituiti al predetto ufficio 1.108 rilievi, debitamente completati dei documenti e dei chiarimenti richiesti, e rimessi per la registrazione, **14.256** contratti (5.681 attivi e 8.575 passivi), sui quali la Corte emise **172** note di osservazioni.

In tema di giurisdizione contenziosa la Corte nella seduta del 20 settembre 1938 ha emesso le sentenze di scarico per i conti giudiziari dell'esercizio 1935-36 riguardante tutte le Casse Compartimentali della rete.



Coefficients d'esercizio dall'anno

		1938-39	1937-38	1936-37	1935-36	1934-35	1933-34	1932-33	1931-32	1930-31	1929-30	1928-29	1927-28
		M I L I O N I											
Entrate d'esercizio.													
1	Prodotti del traffico	4.033,4	4.003,8	3.546,2	3.155,6	2.615,3	2.746,0	2.985,2	3.328,3	3.980,3	4.646,2	4.670,7	4.478,7
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	237,7	177,6	160,3	159,9	153,8	141,6	143,6	167,0	185,9	178,8	153,5	166,2
3	TOTALE entrate ...	4.271,1	4.181,4	3.706,5	3.315,5	2.769,1	2.887,6	3.128,8	3.495,3	4.166,2	4.825,0	4.824,2	4.644,9
Spese d'esercizio.													
4	Spese ordinarie	3.190,3	3.097,9	2.707,3	2.694,5	2.811,7	2.907,0	3.002,9	3.169,7	3.544,7	3.908,7	3.868,2	3.879,5
5	Spese complementari	328,9	321,5	298,6	297,1	142,2	156,5	153,5	79,2	139,7	372,3	338,6	289,4
6	TOTALE spese ...	3.519,2	3.419,4	3.005,9	2.991,6	2.953,9	3.063,5	3.156,4	3.248,9	3.684,4	4.281,0	4.206,8	4.168,9
7	Residuo dell'esercizio (3-6)	751,9	762,0	700,6	323,9	—	—	—	246,4	481,8	544,0	617,4	476,0
8	Disavanzo dell'esercizio (3-6)	—	—	—	—	184,8	175,9	27,6	—	—	—	—	—
9	Coefficiente d'esercizio ($\frac{6}{3}$)	82,40%	81,78%	81,10%	90,23%	106,67%	106,09%	100,88%	92,95%	88,44%	88,73%	87,20%	89,75%
Spese accessorie.													
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	503,8	503,8	503,7	591,8	591,8	581,5	555,5	507,0	472,5	448,2	411,7	353,4
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi	4,7	4,7	4,6	4,6	4,7	4,7	4,8	4,7	4,7	4,8	4,7	4,7
12	Annualità consorzio di credito per le Opere Pubbliche	91,1	94,2	94,2	94,3	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	Accantonamenti annuali per impianto idroelettrico Bressanone	25,0	25,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	TOTALE spese accessorie ...	624,7	627,8	602,7	690,8	690,9	664,7	563,8	511,8	477,3	453,1	416,5	358,2
18	Avanzo dell'esercizio ferrov. (7-13)	127,1	134,2	97,9	—	—	—	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8
19	Deficit dell'esercizio ferrov. (16+8 o 16-7)	—	—	—	366,9	875,7	840,6	591,4	265,4	—	—	—	—
Formazione dell'avanzo e del deficit della gestione.													
20	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	127,1	134,2	97,9	—	—	—	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8
21	da entrate eventuali	95,0	96,8	93,9	23,5	49,0	60,1	16,1	21,5	54,3	14,3	11,2	13,7
22	da prelevamenti dalla riserva a integrazione deficienze dei capitoli di spesa	15,1	3,8	9,7	—	14,8	1,9	7,7	4,2	9,4	6,9	52,5	36,7
23	dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	TOTALE ...	237,2	234,8	201,5	23,5	63,8	62,0	23,8	25,7	68,2	112,1	264,6	168,2
25	Deficit dell'esercizio ferroviario ...	—	—	—	366,9	875,7	840,6	591,4	265,4	—	—	—	—
26	contributo per riduzione di tariffe	0,2	0,2	0,3	0,4	3,0	3,1	14	35,9	46,4	10,3	4,1	4,6
27	sovvenzione alla gestione boschi di Albania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	trasporti per il terremoto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,3	—
29	restituzione multe ai fornitori	4,2	4,9	2,8	3,4	2,6	2,5	1,7	2,2	2,1	3,2	—	5,6
30	versamenti alla riserva	20,0	20,0	20,0	—	20,0	20,0	20,0	20,0	9,4	6,9	52,5	47,9
31	quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole e navigazione libera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	contributo all'Erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni	—	—	—	2,8	2,8	2,8	—	—	—	—	—	—
34	TOTALE ...	24,4	25,1	23,1	373,5	904,1	869,0	627,1	323,5	57,9	20,4	57,9	58,1
35	Avanzo della gestione (23-33)	212,8	209,7	178,4	—	—	—	—	—	10,3	91,7	206,7	110,1
36	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	—	—	—	350,0	840,3	800,0	603,3	197,8	—	—	—	—
	Deficit - TOTALE ...	—	—	—	350,0	840,3	807,0	603,3	297,8	—	—	—	—

Per rendere omogenei i dati si sono aumentati i prodotti del traffico e le spese di esercizio dal 1933-34 al 1919-20 del contributo a favore dell'Opera di Previdenza, pari al 6%

finanziario 1910-11 in poi.

1926-27	1925-26	1924-25	1923-24	1922-23	1921-22	1920-21	1919-20	1918-19	1917-18	1916-17	1915-16	1914-15	1913-14	1912-13	1911-12	1910-11
DI LIRE																
4.841,4 207,8	4.865,5 167,0	4.080,7 171,4	3.448,8 155,7	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	1.263,2 86,5	1.085,1 45,0	763,2 52,3	575,1 29,9	578,0 29,0	560,6 29,3	534,4 27,8	499,0 27,5
5.049,2	5.032,5	4.252,1	3.604,5	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
4.319,5 223,0	4.066,5 211,5	3.617,4 166,8	3.685,4 130,8	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
4.542,5	4.278,0	3.784,2	3.816,2	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
506,7	754,5	467,9	—	—	—	—	—	49,0	77,0	194,4	148,1	71,0	113,3	107,1	94,7	94,8
—	—	—	211,7	828,0	1.251,5	1.368,0	909,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89,97%	85,01%	89%	105,87%	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%
307,7 4,9	283,0 4,5	233,8 4,4	175,2 4,4	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
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,6	0,5	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0
—	—	—	—	0,1	0,3	0,4	0,5	0,4	0,9	0,5	0,1	0,5	0,4	1,0	1,4	1,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
312,7	287,6	238,3	179,7	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
194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9	—	34,0	32,9	27,6	35,9
—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—	17,6	—	—	—	—
194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9	—	34,0	32,9	27,6	35,9
43,2	21,4	28,3	20,2	25,3	41,4	196,4	18,4	9,3	19,6	4,0	1,0	1,0	0,4	0,2	0,3	1,3
71,3	36,0	—	16,6	—	—	—	—	6,9	10,0	—	—	10,7	3,7	7,5	11,5	10,0
—	0,1	0,1	0,2	—	0,5	—	1,9	16,5	10,6	18,8	10,6	—	—	—	—	—
308,5	524,4	258,0	37,0	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
—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—	17,6	—	—	—	—
38,1	39,5	35,5	23,5	18,0	25,0	15,5	26,1	15,9	11,8	12,3	15,2	4,6	—	—	—	—
—	30,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13,3	2,9	1,4	1,9	1,9	1,8	1,7	0,6	1,6	0,7	0,5	4,7	0,7	—	—	0,1	0,3
101,4	66,0	28,5	16,8	9,4	7,8	—	1,0	—	—	0,3	0,8	—	1,6	4,9	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,3	11,3	7,0	7,0	7,7	7,3	7,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—
—	7,9	16,8	15,4	21,0	19,1	—	6,7	7,1	3,2	1,7	1,4	1,2	1,4	1,0	0,9	1,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
132,8	146,3	82,2	449,0	1.057,6	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
155,7	378,1	175,8	—	—	—	—	—	—	—	85,1	30,1	—	28,1	27,0	31,1	38,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	412,0	1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—	20,9	—	—	—	—
—	—	—	412,0	1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—	20,9	—	—	—	—

dei prodotti.

Coefficienti d'esercizio per gli anni finanziari 1938-39 e 1937-38.

		1938-39	1937-38	
		Lire	Lire	
Entrate d'esercizio.				
1	Prodotti del traffico	4.033.449.857,46	4.003.830.305,20	
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa.....	237.655.651,16	177.604.450,09	
3	TOTALE...	4.271.105.508,62	4.181.434.755,29	
Spese d'esercizio.				
4	Spese ordinarie	3.190.318.575,97	3.097.938.073,69	
5	Spese complementari	328.927.000 —	321.470.000 —	
6	TOTALE...	3.519.245.575,97	3.419.408.073,69	
7	Residuo dell'esercizio (3-6)...	751.859.932,65	762.026.681,60	
8	Coefficiente dell'esercizio ($\frac{6}{3}$)...	82,40 %	81,78 %	
Spese accessorie.				
9	Interessi ed ammortamenti dovuti al Tesoro.....	503.808.733,31	503.775.949,75	
10	Interessi ed ammortamenti dovuti a terzi	4.739.539,38	4.739.539,38	
11	Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche.....	91.071.625 —	94.181.400 —	
12	Corte dei Conti.....	120.000 —	120.000 —	
13	Accantonamenti annuali per impianto idroelettrico Bressanone.....	25.000.000 —	25.000.000 —	
14	TOTALE...	624.739.897,69	627.816.889,13	
15	Avanzo dell'esercizio ferroviario (7-14)...	127.120.034,96	134.209.792,47	
Formazione dell'avanzo				
16	Proventi {	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	127.120.034,96	134.209.792,47
17		da entrate eventuali	94.974.239,45	96.787.541,09
18		da prelevamento dalla riserva	15.145.713,01	3.804.288,71
19	TOTALE...	237.239.987,42	234.801.622,27	
20	Oneri {	contributo per riduzioni di tariffe	207.000 —	218.000 —
21		restituzione multe ai fornitori.....	4.205.544,29	4.886.774,43
22		versamenti alla riserva.....	20.000.000 —	20.000.000 —
23	TOTALE...	24.412.544,29	25.104.774,43	
24	Avanzo della gestione (19-23)...	212.827.443,13	209.696.847,84	

CAPO III.

PERSONALE

I. Consistenza del personale al 30 giugno 1939. — Al 30 giugno 1938 la consistenza complessiva del personale era di 138.526 agenti (di cui 121.206 di ruolo e 17.320 non di ruolo).

Tale quantitativo andò leggermente aumentando nei primi mesi dell'esercizio 1938-39 ma poi è tornato gradatamente a diminuire fino a ridursi al 30 giugno 1939 a **138.080** agenti (di cui 119.312 di ruolo e 18.768 non di ruolo).

Si è ottenuta quindi una consistenza che risulta minore per 446 agenti a quella del 30 giugno 1938. Tale differenza (eguale al 0,32 %) deriva esclusivamente dalla diminuzione verificatasi nella consistenza del personale di ruolo (1.894 agenti) mentre in quella del personale non di ruolo si è avuto un aumento di 1.448 agenti.

L'allegato 15, che dà la situazione particolareggiata del personale al 30 giugno 1939, confrontata con quella al 30 giugno 1938, mostra anche le variazioni che si sono verificate nelle diverse categorie di agenti.

Qui appresso si mettono in evidenza le variazioni avvenute per i diversi servizi.

	Al 30 giugno 1939	Al 30 giugno 1938	Differenze	%
a) Personale degli uffici (compreso il subalterno) escluso il personale sub b)	10.867	10.903	— 36	— 0,33
b) Personale degli uffici lavori	4.896	4.614	+ 282	+ 6,11
c) Personale esecutivo dei lavori	27.095	26.913	+ 182	+ 0,67
d) Personale esecutivo del movimento e commerciale	55.775	56.233	— 458	— 0,81
e) Personale esecutivo del materiale e trazione	38.688	39.077	— 389	— 0,99
f) Personale esecutivo degli altri servizi	759	786	— 27	— 3,44
TOTALE...	138.080	138.526	— 446	— 0,32

Nei quantitativi di cui sopra sono compresi anche gli agenti che non prestano servizio ferroviario vero e proprio, perchè sono addetti ai lavori in conto patrimoniale, ai cantieri speciali e agli impianti di nuove elettrificazioni,

sono distaccati ad altri impianti o fanno servizio di milizia ferroviaria. Nel prospetto qui appresso riportato si dà la specificazione di detto personale alla data del 30 giugno 1939.

A G E N T I	Al 30 giugno 1939
Addetti ai lavori in conto patrimoniale ed uffici speciali ed ai nuovi impianti di elettrificazione	3.042
Distaccati presso altre Amministrazioni	402
Distaccati alla gestione viveri «La Provvida» ed all'Ufficio del Dopolavoro	1.432
In servizio di Milizia ferroviaria, esclusi gli agenti addetti al guardianaggio	2.858
TOTALE ...	7.734

Deducendo questi agenti dal quantitativo complessivo del personale in forza al 30 giugno 1939, si ha che per l'esercizio ferroviario vero e proprio, erano disponibili **130.346** agenti di fronte ai 130.718 che si avevano al 30 giugno 1938.

Detto quantitativo corrisponde ad una media di **7,67** agenti per km. di linea ed a **21,7** agenti per ogni milione di assi-km. rimorchiato dai treni (nell'esercizio precedente le medie corrispondenti erano di 7,69 e di 22,87).

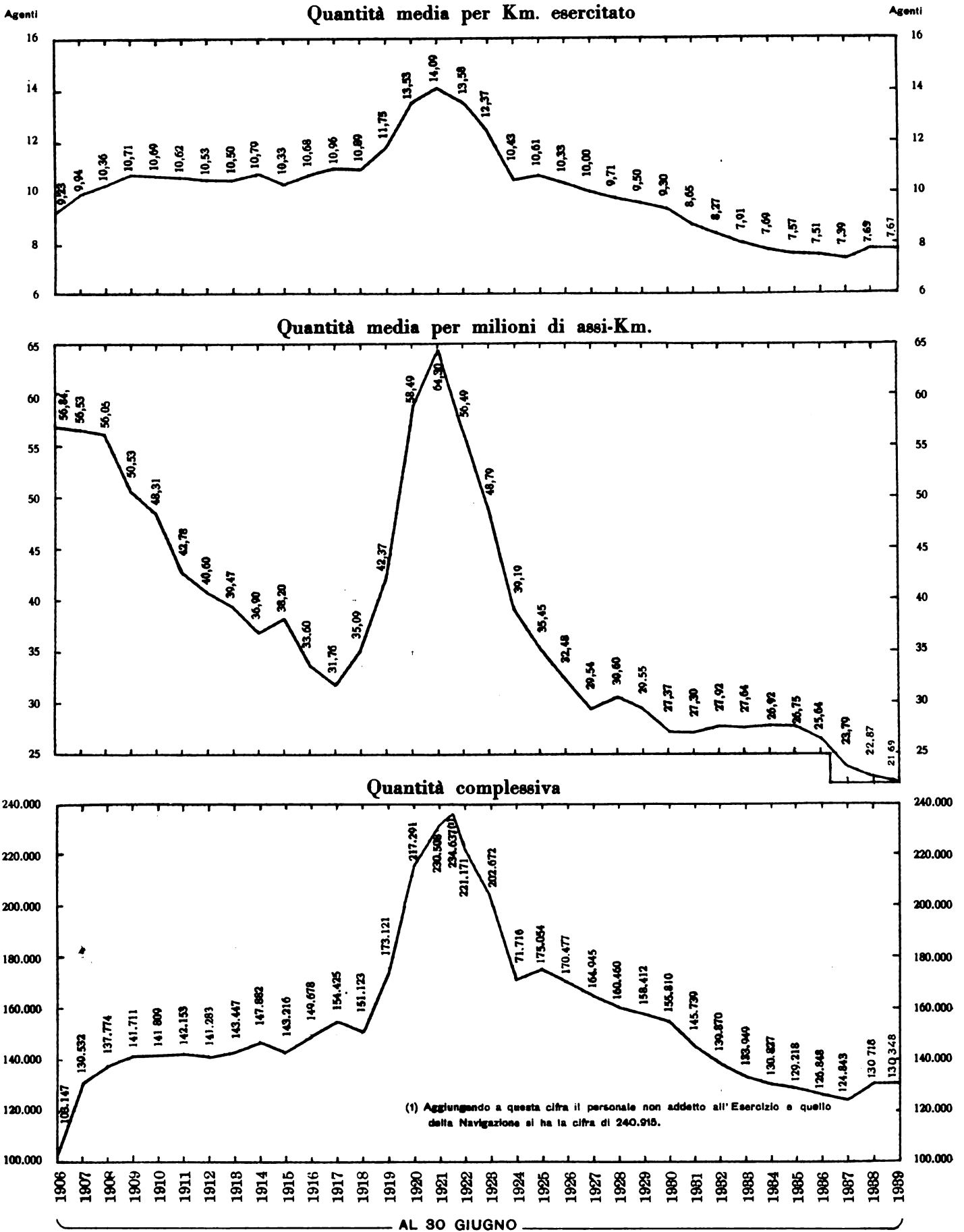
2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1938-39. — Tenuto conto della graduale riduzione del personale di ruolo verificatasi durante l'esercizio e delle nuove assunzioni di avventizi nei singoli mesi, il quantitativo medio del personale in forza durante il 1938-39, è risultato di **138.610** agenti in complesso, di fronte a 135.623 dell'esercizio precedente, con un aumento di 2.987 agenti.

Durante l'esercizio 1937-38 la consistenza del personale aveva avuto un incremento continuo, passando dal valore di 133.142 agenti a quello di 138.526 ed il quantitativo medio durante il detto esercizio era risultato di 135.623 agenti.

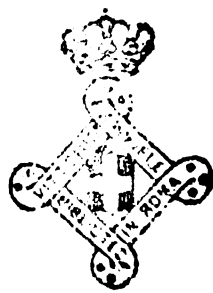
Nel 1938-39 la consistenza si accrebbe ancora nei primi mesi, e pur decrescendo negli ultimi, si mantenne sempre ad un livello superiore a quello corrispondente del 1937-38, salvo nel mese di giugno alla fine del quale la consistenza stessa scese a 138.080 agenti di fronte a quella corrispondente di 138.526 del giugno 1938. Si comprende quindi come si sia potuto verificare il fatto che il quantitativo medio di personale dell'esercizio 1938-39 sia risultato superiore a quello dell'esercizio precedente e precisamente fu di **138.610** agenti con un aumento di **2.987** agenti.

Quantità di personale addetto all'Esercizio delle Ferrovie dello Stato

(al 30 giugno di ciascun anno)



NOTA - Sono compresi gli agenti addetti all'esercizio della rete a scartamento normale, a scartamento ridotto e delle navi traghetto, ed esclusi quelli addetti ai lavori patrimoniali, ai nuovi impianti di elettrificazioni, nonché gli agenti distaccati presso altre Amministrazioni, al Dopolavoro, alla Provvida e alla Milizia ferroviaria.



3. **Spese di personale.** — Come è stato detto al Capo II, paragrafo 8, la spesa complessiva sostenuta nel 1938-39 per il personale, comprese le spese generali, fu di milioni **2.032,45** di fronte a milioni 1.970,60 dell'esercizio precedente.

La parte di detta spesa pagata direttamente al personale in servizio fu nel 1938-39 di milioni **1.800,2** di fronte a milioni 1748,2 dell'esercizio precedente. In detta somma oltre agli stipendi, paghe e competenze accessorie, sono compresi anche 37 milioni corrisposti al personale a titolo di gratificazioni, sussidi e premi agli ex combattenti e premi di operosità che nel bilancio figurano fra le spese generali.

La detta spesa risulta superiore per milioni 52,0 a quella corrispondente del precedente esercizio per le ragioni che sono state dettagliatamente esposte al punto 8 del Capo II.

La spesa stessa corrisponde ad una media di lire **13.037** per ciascun agente in servizio nel 1938-39, di fronte a lire 12.890 dell'esercizio precedente.

4. **Assuntorie ed appalti.** — I servizi che risultavano concessi in appalto a ditte private durante l'esercizio 1938-39, si riferiscono alle assuntorie delle piccole stazioni e fermate, alle prestazioni per facchinaggio merci e bagagli, e per pulizia e manovre in stazioni e scali, tutti per conto del Servizio Movimento; alle prestazioni di manovalanza nei depositi locomotive e combustibili, nei rifornitori, nelle officine di grande riparazione del materiale, alle prestazioni per la pulizia delle carrozze, per conto del Servizio Materiale e Trazione, ed infine agli appalti dati dal Servizio dei Lavori per la manutenzione totalitaria delle linee, per la custodia dei passaggi a livello, per la vigilanza dei ponti, dei punti pericolosi della via e per l'accudienza dei segnali e posa petardi.

Nel corso dell'anno finanziario vennero dati in appalto, per conseguire economie, i servizi di facchinaggio merci e bagagli e pulizia in altre **20** stazioni, e vennero affidati maggiori servizi alle Imprese già esistenti in altre stazioni.

Nello stesso periodo di tempo vennero trasformate in assuntorie **12** località ed affidate ad assuntori **14** impianti nuovi o ceduti dal Servizio Lavori con che il quantitativo complessivo delle assuntorie è diventato di **1.208**.

Gli appalti per i servizi di manovalanza nei depositi locomotive e combustibili, nei rifornitori, nelle officine di grande riparazione del materiale, ecc. e i servizi di pulizia carrozze, da 495 sono cresciuti durante il 1938-39 a **510**.

Per quanto riguarda gli appalti dati dal Servizio Lavori sono diminuiti da 258 a **253** quelli per la manutenzione totalitaria, da 3.682 a **3.676** quelli relativi alla custodia dei passaggi a livello, alla vigilanza ponti, caduta massi, punti franosi, scambi in piena linea, ecc., e da 1.212 a **1.203** quelli concernenti l'accudienza dei segnali e posa petardi.

5. Assunzioni, nomine in prova ed a stabile. — In base all'apposita Convenzione stipulata col Ministero della Guerra, relativamente al Reggimento ferrovieri del Genio, sono stati assunti in servizio ferroviario, nelle condizioni di agenti in prova: **30** alunni d'ordine delle stazioni, **9** conduttori, **2** frenatori, **36** manovali, **33** aiutanti macchinisti, **2** operai, **4** aiutanti operai, provenienti dal detto Reggimento e che avevano acquistato titolo all'impiego nelle Ferrovie dello Stato.

Per provvedere ai lavori di elettrificazione delle linee ed alla conseguente manutenzione, nonchè ad altri importanti lavori lungo la rete e ad altri bisogni dell'esercizio, venne autorizzata l'assunzione in servizio, nella condizione di agenti non di ruolo, di **65** allievi ispettori ingegneri, **133** assistenti lavori, **51** sottocapotecnici, **74** disegnatori, **23** aiutanti disegnatori, **62** sorveglianti lavori, **1.083** operai, **132** manovali e **629** cantonieri.

In base all'art. 16 del Testo Unico delle leggi sullo stato giuridico dei sottufficiali del R. Esercito e all'art. 96 del Testo Unico delle leggi sullo stato giuridico dei sottufficiali della R. Marina, sono stati assunti in servizio — nella condizione di alunno d'ordine stabile degli uffici — **31** sottufficiali dei 60 segnalati dal Ministero della Guerra; i rimanenti 29 non sono stati ancora assunti, perchè trattenuti alle armi d'autorità.

Per gli uffici informazioni, di nuova istituzione, presso le principali stazioni della Rete sono stati assunti in servizio **50** interpreti contrattisti.

Furono assunti in servizio **1.003** vincitori dei concorsi indetti nell'esercizio precedente e vennero banditi **20** nuovi concorsi pubblici, dei quali **5** per **73** posti di allievo ispettore in prova, e **15** per **616** posti di agenti di diverse categorie.

Di detti concorsi soltanto **5** vennero espletati durante l'esercizio 1938-39 ed i relativi **25** vincitori furono ammessi in impiego prima del **30** giugno 1939.

Le nomine in prova fatte durante l'esercizio 1938-39 furono **2.020**, e le nomine a stabile, alle quali venne fatto luogo in base all'art. 26 del Regolamento del personale, furono **1.374**.

6. Avanzamenti, promozioni e cambi di qualifica. — Nell'esercizio 1938-39 vennero deliberati **3.249** provvedimenti di promozione e sistemazione di qualifica, dei quali **57** riguardanti funzionari ed agenti degli uffici e **3.192**

riguardanti agenti del ramo esecutivo. Vennero pure deliberati **5.175** provvedimenti di riduzione d'intervallo per l'aumento normale di stipendio, a favore di 165 agenti del personale degli uffici e di 5.010 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 **566** aspettative di cui 9 per motivi privati, 416 per motivi di salute, 141 per servizio militare.

8. Cessazioni dal servizio. — Durante l'esercizio cessarono dal servizio **3.952** agenti di ruolo di cui:

per morte	703
esonerati per inabilità fisica	1.457
» per limiti di età e di servizio	1.619
» per scarso rendimento	15
» per dimissioni	20
» per art. 1 R. D. 24 novembre 1930 N. 1596 e art. 83 comma aggiunto del Reg. del Personale	41
» per art. R. D. 17 novembre 1938 N. 1718.....	74
» per provvedimenti disciplinari	23

9. Provvedimenti disciplinari. — Da S. E. il Ministro vennero disposti i seguenti provvedimenti disciplinari, su proposta del Consiglio di disciplina: **5** destituzioni, **18** revocazioni, **24** degradazioni, **212** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio, **6** multe, **1** sospensione dallo stipendio, e su proposta del Direttore generale, **3** dispense dal servizio di medico di riparto.

Dal Direttore generale furono inoltre deliberate **1** degradazione e **6** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio.

Dai Servizi centrali furono deliberate **5** sospensioni punitive.

Dai Capi compartimento, dai Comitati d'esercizio, dalle Sezioni compartimentali degli Uffici T. E. S., dagli Uffici elettrificazione e dalle Officine furono deliberate **3.242** sospensioni punitive.

10. Sussidi ad agenti e ad Istituti di educazione. — Sono stati accordati, sui fondi dell'esercizio, sussidi ad agenti ed ex agenti nonchè a loro parenti bisognosi, per un importo di lire **2.909.652** di cui lire 2.371.294 per i soli agenti. Nell'esercizio precedente l'importo dei sussidi accordati era stato di lire 2.799.648.

Si è anche provveduto, come negli esercizi precedenti, a sussidiare diverse istituzioni educative, quali l'Opera nazionale di assistenza « Italia Redenta », il doposcuola « Baccarini » di Roma, le scuole italiane di Modane e Chiasso, quella di Chilivani, ecc.

Mediante un concorso finanziario nella retta mensile, l'Amministrazione ha provveduto anche in questo esercizio a far ammettere nel Convitto Comunale di Veroli 100 figli di agenti ferroviari.

II. Istruzione professionale del personale. — L'istruzione professionale del personale del Servizio Materiale e Trazione, inquadrata nei tre distinti gruppi: di *addestramento ed abilitazione*, di *servizio* e di *perfezionamento*, ha avuto nell'esercizio 1938-39 il seguente sviluppo.

Corsi di *addestramento* sono stati completati in tutti i depositi più importanti della rete e presso le officine di Torino e Verona, per gli operai allievi aiuto macchinisti vincitori del concorso 1937, e sono in via di ultimazione, presso gli stessi impianti, i corsi tenuti per i vincitori del concorso 1938. Sono stati pure tenuti corsi per l'*abilitazione* del personale alla condotta delle locomotive elettriche presso i depositi di Alessandria, Torino, Genova, Milano C., Milano Sm., Bolzano, Trieste, Bologna, Firenze, Livorno, Roma S. L., Ancona, Napoli, Foggia e Reggio Calabria, e per l'*abilitazione* alla condotta delle automotrici presso i depositi di Torino, Firenze e Foggia.

Altri corsi di *addestramento* sono stati tenuti, per la preparazione del personale tecnico alla pratica degli impianti di trazione elettrica ed alla riparazione di unità elettriche presso il deposito di Bologna, ed infine corsi di *addestramento* sono stati tenuti agli allievi ispettori ingegneri nuovi assunti ed ai sotto capi tecnici pure di nuova assunzione.

Tra i corsi di *servizio* hanno avuto speciale sviluppo quelli riguardanti il personale di condotta iniziati fino dal 1937, con un numero medio di 25 lezioni. In tali lezioni sono stati trattati, da appositi istruttori, argomenti interessanti sia la sicurezza e l'economia dell'esercizio, sia la struttura ed il funzionamento di particolari organi delle unità a vapore, elettriche e con motore a combustione interna, nella massima parte già sviluppate nelle lezioni tipo, pubblicate nel periodico mensile « La Tecnica Professionale » come guida agli istruttori ed aiuto agli allievi.

Corsi di *servizio* sono stati pure tenuti per le maestranze operaie delle principali officine di grande riparazione, officine annesse ai depositi locomotive e squadre rialzo, specie per quanto riguarda la preparazione dei candidati al concorso per sotto capi tecnici e al servizio di verifica. Un corso speciale per l'istruzione

dei capi squadra disinfettatori è stato tenuto presso l'Ufficio centrale sanitario per il personale tecnico e di manovalanza addetto alle squadre rialzo.

Corsi di *perfezionamento* sono stati tenuti presso il R. Istituto Industriale « G. Feltrinelli » di Milano per 17 agenti complessivamente fra capi deposito e sotto capi tecnici, che frequentarono lo scorso anno il primo corso.

Infine sono da segnalare i corsi di *apprendistato* artigiano tenuti a vantaggio dei figli ed orfani dei ferrovieri, per iniziativa dell'Opera di Previdenza, nelle officine di Rimini, Messina e nel deposito di Livorno, con un numero complessivo di 50 allievi ai quali da nostri agenti tecnici vennero impartite anche lezioni di cultura e di disegno, in ore fuori dell'orario di servizio.

A cura del Servizio Movimento sono stati continuati i corsi d'istruzione professionale iniziati nell'esercizio precedente con lo scopo di aggiornare il personale tutto sui regolamenti e sulle norme e disposizioni di servizio.

La trattazione di ciascun argomento, redatta da ogni Sezione, prima di essere svolta nelle varie sedi Compartimentali, continua ad essere rivista ed eventualmente aggiornata dai Funzionari incaricati della Direzione Generale.

Ultimato il primo ciclo del corso, ne è stato predisposto un secondo, composto, come il primo, di 12 lezioni aventi per argomento i principali articoli del R. C. T. e le norme più importanti della Prefazione Generale all'Orario di Servizio.

Sono state date alle stampe tre lezioni del primo ciclo e precisamente quelle relative ai seguenti argomenti:

« Principi generali sui regimi di circolazione » (art. 3 e 5 del R.C.T.).

« Manovre nelle stazioni » (art. 9 del R.C.T.).

« Servizio con Dirigente Unico » (disposizioni per il servizio con dirigente unico).

Nello stesso esercizio 1938-39, si sono effettuati corsi di istruzione professionale per i sottocapi ed alunni d'ordine assunti in impiego in base ai concorsi banditi nel 1938, con risultati soddisfacenti.

Il servizio commerciale e del traffico durante l'anno finanziario 1938-39 ha tenuto presso il controllo merci interno ed internazionale di Torino un corso di istruzione professionale per la formazione di agenti specializzati nel servizio di transiti internazionali, al quale parteciparono 30 agenti riportando la idoneità nei relativi esami finali.

Con la scorta di tali agenti, il detto servizio ha potuto provvedere alle necessarie sostituzioni dei capi gestione addetti ai transiti di confine, che avevano acquisito titolo all'avvicendamento.

Fu inoltre tenuto presso la Sezione Commerciale e del Traffico di Firenze un corso d'istruzione per dar modo agli allievi ispettori in prova, assunti in impiego nel 1938, di conseguire le prescritte abilitazioni ai vari servizi di stazione.

Il Servizio Lavori ha svolto, nell'esercizio 1938-39, presso la Sede centrale, un corso di istruzione di contabilità generale e computisteria, nonchè sulle contabilità specifiche del Servizio Lavori « Personale » « Lavori » e « Materiali », al quale hanno partecipato 26 vincitori del pubblico concorso a posti di segretario in prova non ragionieri assegnati al detto servizio.

Altro corso sulle menzionate contabilità specifiche è stato successivamente tenuto per altri 14 segretari in prova vincitori del pubblico concorso indetto per posti della detta qualifica fra ragionieri.

Presso lo stesso Servizio Centrale Lavori è stato poi tenuto un corso di perfezionamento per l'avviamento alle funzioni di « capo gruppo contabilità » al quale hanno preso parte 23 agenti rivestiti delle qualifiche di segretario principale e segretario di 1^a classe, riusciti vincitori del concorso interno bandito col decreto ministeriale, n. 1571, del 14 dicembre 1937.

Ugualmente a cura del Servizio Lavori è stato tenuto a 48 sottocapotecnici di nuova assunzione un corso d'istruzione del ramo impianti elettrici e di segnalamento.

Circa diecimila agenti del personale di linea hanno inoltre continuato a frequentare i corsi d'istruzione professionale iniziati nel maggio 1938, con programma d'insegnamento predisposto dal Servizio e sviluppato in lezioni tipo pubblicate nella « Tecnica Professionale ».

Si è continuato a curare altresì l'istruzione del personale operaio addetto agli impianti elettrici e di segnalamento e si sono istituiti appositi corsi d'istruzione professionale anche per il personale operaio delle squadre ponti in ferro, con lo svolgimento di lezioni tipo pure pubblicate come sopra.

Presso il R. Istituto Sperimentale (Sezione ferroviaria) si sono continuati a svolgere infine, per agenti tecnici dello stesso Servizio Lavori, distribuiti in vari turni, brevi corsi d'istruzione sulle prove dei calcestruzzi cementizi, corsi ai quali hanno partecipato complessivamente 628 agenti.

12. Fondo pensioni e sussidi. — La situazione al 30 giugno 1939 delle iscrizioni delle pensioni e dei sussidi continuativi (compresi gli aumenti ai vecchi pensionati) nonchè quella del caro-viveri messa a confronto con quella al 30 giugno 1938 risulta la seguente:

	30 giugno 1939				30 giugno 1938			
	PENSIONI		CAROVIVERI		PENSIONI		CAROVIVERI	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
A) Pensioni ordinarie a carico del fondo pensioni:								
Ex agenti.....	95.582	497.075.900	57.555	59.157.920	65.385	387.369.150	57.181	58.513.827
Vedove con o senza figli.....	36.550	100.500.432	35.547	24.505.235	35.635	100.246.686	34.688	24.287.445
Orfani soli.....	1.445	2.297.974	1.392	698.798	1.431	2.186.243	1.369	629.106
TOTALI ...	193.547	518.833.306	94.294	84.361.953	102.451	489.802.079	93.238	83.430.378
B) Pensioni al personale delle ex gestioni austriache (R. decreto 995 del 1924):								
Ex agenti.....	2.122	19.791.368	2.012	1.932.040	2.101	9.998.729	1.993	1.915.696
Vedove con o senza figli.....	721	1.819.886	714	422.065	675	1.617.018	669	396.807
Orfani soli.....	60	118.519	60	29.374	56	86.824	56	26.612
TOTALI ...	2.903	12.609.773	2.786	2.383.479	2.832	11.702.571	2.718	2.339.115
TOTALI GENERALI ...	196.450	531.503.079	97.079	86.745.432	105.283	501.504.650	95.956	85.769.493

Le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex gestioni austriache vengono liquidate, secondo il R. decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 1972, provvisoriamente dalle Ferrovie dello Stato a proprio intero carico, ma dovranno, in via definitiva, essere poste in parte a carico del Tesoro con conseguente ricupero di una parte delle somme pagate dalle Ferrovie dello Stato.

Durante l'esercizio 1938-39 vennero ancora emanati altri provvedimenti in applicazione del R. decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1431.

L'applicazione del decreto suindicato ha dato luogo ad una diminuzione d'iscrizione rispetto all'esercizio precedente di lire 1.704 per cui la somma totale, riferita al 1° luglio 1926, si riduce a lire 41.321.277. Perciò, tenuto conto delle naturali eliminazioni dal 1926 al 1938, si può ritenere di circa lire 20.563.158 la residua maggiore iscrizione al 30 giugno 1939.

Durante lo stesso esercizio 1938-39 continuò, fino a raggiungere la quasi totalità, l'applicazione del R. decreto-legge 27 giugno 1937, n. 1033, col quale, a decorrere dal 1° luglio 1937, furono concessi nuovi aumenti ai vecchi pensionati.

Al termine dell'esercizio erano già state approvate 19.772 liquidazioni per una maggiore iscrizione di lire 8.227.153. E tenuto conto delle naturali eliminazioni verificate durante l'esercizio si può ritenere che tale somma al 30 giugno 1939 si sia ridotta a lire 7.055.457.

Nel prospetto sono compresi anche gli aumenti di pensioni derivanti dall'applicazione della legge 20 aprile 1939, n. 591.

Al termine dell'esercizio la maggiore iscrizione di pensione era di lire 22.738.325.

Poichè anche gli aumenti delle residue pensioni tuttora da riliquidarsi dovranno decorrere dal 1° aprile 1939, è da prevedersi che a lavoro ultimato l'importo completo degli aumenti in questione a tale data sarà di circa lire 26.000.000.

I risultati finanziari per l'esercizio 1938-39 della gestione del Fondo pensioni e sussidi si riassumono come segue:

Entrate **L. 596.493.655,59**

di cui: lire 71.899.082,35 per ritenute al personale;
lire 54.179.572,50 per interessi del patrimonio;
lire 209.632.729,40 per contributo dell'Amministrazione;
lire 10.782.271,34 per entrate diverse e
lire 250.000.000 per contributi dell'Erario a sensi
dell'art. 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844.

Spese **L. 596.493.655,59**

di cui: lire 501.327.693,24 per pagamenti di pensioni ordinarie; lire 11.976.084,55 per pensioni provvisorie ad agenti delle ex gestioni austriache ed a quelli provenienti da altre Amministrazioni dello Stato; lire 83.070.323,46 per assegni di caroviveri e lire 119.549,34 per sussidi una volta tanto.

Il sensibile aumento di spesa per pensioni verificatosi in confronto all'anno precedente (oltre 13 milioni) è dovuto al miglioramento delle pensioni approvato con la legge 20 aprile 1939, n. 591, e all'aumentato numero dei pensionati.

A pareggio degli oneri gravanti sulla gestione del fondo, l'Amministrazione ferroviaria avrebbe dovuto versare un contributo di lire 459.632.729,40. Questo però si è ridotto a lire 209.632.729,40 per effetto del contributo di lire 250.000.000 versato dall'Erario in base al disposto dell'art. 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844.

La consistenza patrimoniale del Fondo, che al 30 giugno 1938 era di lire 1.187.684.010,01, è aumentata di lire 2.829.003,07; cosicchè al 30 giugno 1939, escludendo il Fondo speciale per lasciti e donazioni di lire 168.504,48

(donazione Pisa lire 5.804,46, donazione Brambilla e Bastogi lire 30.505,11 e Fondazione Umberto e Margherita lire 132.194,91), il fondo stesso ammontava a lire **1.190.513.013,08** ed era così costituito:

Titoli	L.	651.004.648,65
Denaro	»	6.977.039,31
Mutui alle case economiche.....	»	262.977.835,81
Mutui alle Cooperative edilizie	»	146.805.679,81
Mutuo per la costruzione della sede del Dopolavoro ferroviario di Roma	»	7.628.780,41
Mutui al personale	»	115.119.029,09

TOTALE PATRIMONIO ... L. 1.190.513.013,08

13. Opera di previdenza. — Durante l'esercizio finanziario 1938-39 l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto:

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei ad orfani		Assegni alimentari vitalizi		Assegni finali ad orfani di L. 500 ciascuno		Sussidi alle famiglie per morte dopo l'esonero	
ad agenti		a famiglie		n.	importo	n.	importo	n.	import	n.	importo
n.	importo	n.	importo								
3.313	10.478.878,35	680	2.356.519,00	792	532.253	100	134.350.210	1.094.000	553	300.307	

Le concessioni di carattere facoltativo, approvate nell'esercizio medesimo, sono state le seguenti:

Ricoveri di orfani, di figli di agenti in attività di servizio e di figli di ex agenti in Istituti di educazione e d'istruzione		Sussidi temporanei a figli di ex agenti, 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 ex agenti per l'anno scolastico 1938-39	
n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo
154	3.694.396	7	11.630	106	179.510	2.451	1.843.200

In ordine poi 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 100.000 alla Fondazione « Vittorio Emanuele III » per le Colonie climatiche a favore di orfani e figli di agenti ed ex agenti;

b) lire 114.300 per sussidi straordinari a favore di agenti esonerati e di congiunti bisognosi di agenti morti in attività di servizio e dopo l'esonero.

Durante l'esercizio 1938-39 hanno funzionato, come in quello precedente, i quattro Istituti attivati dall'Opera di Previdenza per il ricovero e l'istruzione degli orfani dei ferrovieri e cioè: gli Istituti « Villa Rosa Maltoni Mussolini » e « Regina Elena » di Calambrone (Pisa), l'Istituto « Principi di Piemonte » di Porto S. Giorgio, e l'Istituto « Alessandro Mussolini » di Rimini-Bellaria.

Nei suddetti 4 Istituti sono stati ricoverati durante l'anno scolastico 1938-39 768 orfani, mentre altri 516 sono rimasti ricoverati nei vari collegi appartenenti ad Enti pubblici e privati con i quali l'Opera è da tempo in rapporti sulla base di appositi accordi.

Eccezione fatta dalle spese di carattere patrimoniale per l'impianto e l'arredamento dei detti Istituti di proprietà dell'Opera, la gestione dell'Opera di Previdenza ha presentato nel 1938-39 i seguenti risultati:

Entrate L. **32.060.022,86**

di cui: lire 21.272.695,36 per contributo del personale; lire 1.756.720,34 per ritenute assegni di malattia; lire 937.101,05 per multe al personale; lire 6.649.581,36 per interessi sul patrimonio; lire 248.914,97 per utile della gestione pubblicità e canone a carico della gestione rivendita libri e giornali e lire 1.195.009,78 per quote tasse di bollo ed altre entrate diverse.

Spese L. **38.501.921,07**

di cui: lire 19.096.436,60 per indennità di buonuscita; lire 9.017.758,37 per assegni alimentari e sussidi; lire 2.130.397,27 per assegni giornalieri di malattia; lire 6.397.664,41 per il ricovero degli orfani in Istituti di istruzione; lire 1.855.310 per borse di studio e lire 4.354,42 per rimborsi di ritenute.

La gestione si è chiusa quindi con un disavanzo di L. **6.441.898,21**

Nell'anno precedente si era avuta un'entrata di lire 31.073.799,99 ed una spesa di lire 35.709.701,18 con un disavanzo di lire 4.635.901,19.

Il maggior disavanzo in confronto a quello dell'esercizio 1937-38 è dovuto prevalentemente all'aumento della spesa per indennità di buonuscita in dipendenza del maggior numero di agenti collocati a riposo rispetto all'anno precedente e dell'influenza che sulla liquidazione delle indennità stesse hanno avuto gli aumenti di stipendio di cui alla legge 20 aprile 1939, n. 591, non compensato che in parte dalle maggiori entrate per contributo del personale.

La consistenza patrimoniale dell'Opera dal 30 giugno 1938 al 30 giugno 1939 ha subito le variazioni qui appresso indicate:

<i>Attività finanziarie</i>		30 giugno 1938	30 giugno 1939
Titoli e denaro presso la Cassa Depositi e			
Prestiti	L.	107.583.179,89	108.246.626,17
Mutuo alle case economiche pei ferrovieri	»	11.398.524,14	11.493.116,96
Mutui a cooperative edilizie.....	»	9.453.457,97	9.558.399,82
	L.	128.435.162,—	129.298.142,95
Attività immobiliari e mobiliari (costruzione ed arredamento dei 4 Istituti di proprietà dell'Opera)	L.	19.347.569,61	18.315.679,38
TOTALI ...	L.	147.782.731,61	147.613.822,33
<i>Passività</i>	L.	65.870.518,30	59.828.333,35

Le passività sono costituite principalmente dall'importo dei disavanzi dei precedenti esercizi che al 30 giugno 1938 ammontavano a lire 50.477.859,20 e che sono cresciuti al 30 giugno 1939 di altre lire 6.441.898,21.

Gestione delle colonie climatiche per i figli degli iscritti all'Associazione fascista ferrovieri. — Nell'estate 1938 furono ammessi alle colonie 13.433 figli di agenti iscritti all'Associazione fascista ferrovieri e ripartiti in due turni di 30 giorni ciascuno in 14 colonie marine ed in 6 montane.

Di tali colonie, 10 marine ed 1 montana, sono di proprietà dell'Opera di Previdenza.

Nella gestione delle colonie si è avuta nell'esercizio 1938-39 un'entrata complessiva di lire 4.050.039,61 e una spesa di complessive lire 4.044.407,74 donde un avanzo di lire 5.631,87.

Il patrimonio di spettanza della gestione colonie al 30 giugno 1939 era costituito da :

Immobili e materiale di arredamento	L.	8.380.737,35
Denaro	»	5.516,91
Somma accantonata per la costruzione d'una nuova colonia da intestarsi a S. A. R. il Principe di Napoli	»	2.295.939,91
		<hr/>
TOTALE ...	L.	10.682.194,17
Debito verso le Ferrovie dello Stato per spese patrimoniali	L.	783.141,23
		<hr/>
Consistenza netta	L.	9.899.052,94

L'ammontare dei titoli esistenti al 30 giugno 1938 è stato portato a riduzione del debito per spese patrimoniali, verso le Ferrovie dello Stato.

Gestione delle colonie climatiche della fondazione « Vittorio Emanuele III » per i figli ed orfani di agenti delle F. S. — Nell'estate 1938 furono ammessi in colonia per conto della Fondazione « Vittorio Emanuele III » 1.728 fanciulli, di cui 1.280 in colonie marine e 448 in colonie montane.

Il funzionamento della Fondazione ha importato una spesa d'esercizio di lire **524.211,35**, alla quale si è fatto fronte con uguale entrata. Per aumento del materiale di dotazione si è sostenuta una spesa di lire **6.811,39**.

Il patrimonio netto della fondazione era al 30 giugno 1939 di lire **766.898,11**.

14. 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 1938-39, 5 borse di studio per l'importo complessivo di lire **7.320**.

Il patrimonio della Fondazione, destinato ad esaurirsi con il compimento degli scopi per i quali essa fu istituita, era costituito, al 30 giugno 1939, da titoli per un valore nominale di lire **257.400**.

Esisteva inoltre in numerario la somma di lire **15.289,03**, quale saldo attivo dei conti correnti presso la Banca d'Italia e la Cassa Depositi e Prestiti.

15. Case economiche per i ferrovieri. — Durante l'esercizio 1938-39 vennero ultimati **149** alloggi, per un complesso di **504** vani, cosicchè al 30 giugno 1939 si aveva una consistenza di **12.992** alloggi con **43.677** vani in **124** località.

Erano inoltre in costruzione 770 alloggi per complessivi 2.910 vani, di cui 249 alloggi con 1.067 vani in conto del nuovo programma di costruzioni di cui lo stanziamento di 80 milioni approvato con la legge 10 giugno 1939, n. 931.

Gli impegni di spesa assunti per le costruzioni al 30 giugno 1939, ammontavano a lire 410.559.302,37 di cui lire 23.109.610 in conto del nuovo programma anzidetto) e le spese erogate a lire 369.726.192,98.

L'importo complessivo delle somme mutate è salito da lire 353.000.000 a lire 369.500.000 mentre quello delle spese ammortizzate è passato da lire 27.693.525,51 a lire 31.325.199,10.

I risultati della gestione sono stati i seguenti:

Entrata L. 21.165.881,57

di cui lire 17.496.803,60 per canoni d'affitto, lire 2.493.218,69 per contributi vari (lire 1.299.817,50 dal Ministero dei LL. PP. e lire 1.193.401,19 dalle F. S. per le case costruite dal 1919 al 1922); lire 813.260,66 per interessi sul fondo di riserva e lire 362.598,62 per proventi vari.

Spesa L. 24.462.871,39

di cui lire 15.550.978,34 per interessi sui capitali investiti nelle case, lire 554.324,30 per imposte, lire 3.195.824,21 per amministrazione, illuminazione, consumo acqua, ecc., lire 4.123.838,49 per manutenzione e lire 1.037.906,05 per versamenti al fondo di riserva.

Il disavanzo di lire 3.296.989,82 risultato superiore di lire 650.537,88 a quello del precedente esercizio 1937-38 prevalentemente per le maggiori spese sostenute per manutenzione, illuminazione ed acqua potabile, è stato pareggiato mediante prelevamento di lire 1.696.989,82 dal fondo eccedenze attive di bilancio, il quale risulta così pressochè esaurito e per la rimanente parte da quello costituito dal contributo statale.

La consistenza del fondo di riserva, in seguito ai consueti versamenti ed ai prelievi di cui sopra, risultava al 30 giugno 1939 di lire 10.660.391,52 ripartita come segue:

- a) Accantonamento del contributo statale per l'attenuazione degli affitti delle nuove costruzioni L. 5.093.300,17
- b) Accantonamento per la temporanea esenzione di imposte e sovrimeposte » 5.470.055,25
- c) Accantonamento delle eccedenze attive di bilancio .. » 97.036,10

16. Cooperative edilizie ferroviarie. — Nell'esercizio 1938-39 nessun nuovo alloggio cooperativo è stato costruito.

I mutui concessi alle Cooperative (esclusi quelli accordati da Istituti privati) per gli importi dei quali è stato iniziato l'ammortamento erano, al 30 giugno 1939, i seguenti:

ENTI CHE HANNO CONCESSO I MUTUI	SOMME	
	Mutate	Poste in ammortamento
Cassa depositi e prestiti L.	331.774.293,43	330.810.919,61
Fondo pensioni e sussidi..... »	151.584.488,86	151.847.980,95
Fondo pensioni e sussidi (già fondo di riserva per i rischi di mare)..... »	11.403.129,29	11.163.667,09
Fondo pensioni e sussidi (ulteriore stanziamento di 5 milioni)..... »	2.520.517,10	2.600.000 —
Opera di Previdenza..... »	10.497.829,28	10.477.326,47
Fondo garanzia cessioni stipendio..... »	1.000.000 —	1.000.000 —
Ministero delle Finanze »	14.730.000 —	14.730.000 —
TOTALI.... L.	523.510.257,96	522.629.894,12

Al 30 giugno 1939 erano stati collaudati **4.766** alloggi. Erano inoltre **3.834** i soci che avevano ottenuta l'autorizzazione a stipulare i mutui individuali e **326** i soci che avevano riscattati i mutui per un complessivo importo di lire **28.691.199,42**.

In dipendenza di tali riscatti sono state rimosse, al 30 giugno 1939, lire **9.747.349,13** delle quali è stato effettuato il versamento alla Cassa Depositi e Prestiti ad estinzione anticipata dei mutui da essa concessi.

17. Mutui al personale. — Le operazioni di credito a favore del personale approvate durante l'esercizio 1938-39 per mutui concessi dall'Amministrazione, furono **10.786** quinquennali in confronto a 10.846 (10.492 quinquennali e 354 decennali) del precedente esercizio.

Come fu già accennato nella relazione per l'anno finanziario 1937-38 l'accettazione delle domande di mutuo decennale fu sospesa nel novembre 1937 per totale assorbimento della disponibilità della gestione mutui nella liquidazione delle consimili domande di mutuo quinquennale, le quali, giusta le vigenti norme, devono avere la preferenza su quelle dei mutui decennali.

Tale disponibilità si è però di nuovo verificata nel corso dell'esercizio 1938-39 e ciò per effetto dell'aumento delle domande di cessione decennale con Istituti privati che determinarono maggiori introiti per estinzioni anticipate di mutui

quinquennali e decennali. Nella previsione, tuttavia, solo in parte verificatasi, che tale disponibilità sarebbe stata assorbita da un rilevante numero di domande di mutuo quinquennale per effetto dei numerosi passaggi in pianta stabile di agenti in prova assunti in seguito a concorso e della sistemazione a ruolo degli agenti sussidiari, fu ritenuto opportuno di soprassedere durante l'esercizio alla concessione dei mutui decennali, realizzandosi così un residuo disponibile di lire 8.053.069,46 al 30 giugno 1939 che verrà utilizzato nel prossimo esercizio.

L'importo medio unitario dei mutui quinquennali è lievemente aumentato a lire **5.833** da lire 5.785 che era nel precedente esercizio, e ciò per l'influenza che ha avuto, per una piccola parte dell'anno, l'aumento degli stipendi portato dalla legge 20 aprile 1939, n. 591.

Gl'introiti in conto capitale ammontarono a lire **71.088.548,18** che, diminuiti della eccedenza di spesa verificatasi alla chiusura del precedente esercizio in lire **145.721,50** hanno determinato una disponibilità di lire **70.942.826,68**. Per la liquidazione dei 10.786 mutui quinquennali furono erogate lire **62.889.757,22** onde un residuo disponibile di lire **8.053.069,46** come si è più sopra indicato.

L'avanzo della gestione è risultato di lire **1.970.317,21** da cui dedotte lire 1.882,40 per rettifica apportata agli utili del 1937-38 a seguito del definitivo loro accertamento, avvenuto nel successivo esercizio, si è determinato in lire **1.968.434,81** l'importo accreditato a fondo garanzia.

Le cessioni contratte dal personale con Istituti di credito privati aumentarono da 3.939 a **5.023** delle quali 40 quinquennali e 4.983 decennali, e ciò per effetto dell'anzidetta sospensione della accettazione delle domande di mutuo decennale disposta dall'Amministrazione.

La maggior parte delle cessioni furono stipulate con Casse di Risparmio e Istituti di Credito fra i quali, in modo particolare, la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde con 1.600 operazioni, la Società Anonima Credito e Previdenza di Roma con 832, la Cassa di Risparmio di Bologna con 800, l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni di Roma con 649 e la Cassa di Risparmio di Firenze con 642.

In complesso le operazioni di credito del personale ammontarono a **15.809** contro 14.785 dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di 1.024.

18. Fondo di garanzia per le cessioni. — I risultati della gestione 1938-39 si concludono con:

<i>una entrata di</i>	L.	16.021.454,10
<i>ed una spesa di</i>	»	5.173.460,20
		<hr/>
onde un avanzo di . . .	L.	10.847.993,90

il quale ai sensi dell'art. 1 del decreto-legge 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 **75.242.039,04** con corrispondente diminuzione di quelli del fondo pensioni aventi il medesimo impiego, che si riducono a lire **115.119.029,09**.

La consistenza dei crediti esigibili, che alla fine dell'esercizio 1937-38 era di lire 13.668.536,52, si è ridotta a lire **11.734.129,42**.

La diminuzione di lire 1.934.407,10 è stata determinata dalla differenza fra l'accensione di nuovi crediti per riscatti di cessioni per lire 4.902.151,25 e le riscossioni di crediti per lire 6.836.558,35.

La consistenza patrimoniale del Fondo che al 30 giugno 1938 era di lire 111.426.631,20 in conseguenza dell'aumento di lire 10.847.993,90 per l'avanzo del 1938-39 e della diminuzione di lire 1.934.407,10 pel suddetto minore importo dei crediti, risulta al 30 giugno 1939 di lire **120.340.218** così costituite:

Titoli e contante presso la Cassa Depositi e Prestiti .	L.	28.844.190,98
Capitali investiti nella gestione mutui	»	75.242.039,04
Capitali investiti in costruzioni per conto dell'Amministrazione e in mutui a Cooperative edilizie.....	»	4.519.858,56
Crediti esigibili	»	11.734.129,42
		<hr/>
	L.	120.340.218 —

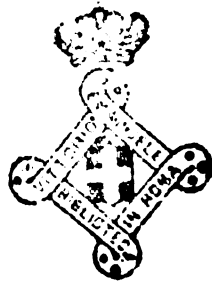
DOPOLAVORO FERROVIARIO

10. **Notizie generali.** — Nell'esercizio 1938-39 gli aderenti sono stati 139.089, compresi gli agenti pensionati. Hanno pure aderito 1.246 medici di riparto e 27 Ufficiali dell'Ufficio mobilitazione. Nessuna variante si è verificata nel numero delle istituzioni ferroviarie dopolavoristiche, che sono 272.

La Commissione centrale ha tenuto nell'esercizio 12 riunioni, nelle quali sono state prese 564 deliberazioni.

È da segnalare l'apertura, avvenuta durante l'esercizio, del caratteristico campo sportivo del Dopolavoro ferroviario di Trieste, dove si sono già svolte importanti manifestazioni. In parecchie altre località si è provveduto, in relazione colle necessità, ad ampliare, completare e sistemare le sedi ed impianti esistenti; sono a buon punto i lavori per le nuove sedi di Palermo, Parma, Genova, Rivarolo e Cervignano.

Si è, come di consueto, fatto luogo alla distribuzione di giornali, libri, riviste e materiale di propaganda.



Ha avuto luogo presso tutte le sedi dei Dopolavoro ferroviari, col consueto notevole contributo della Gestione Viveri « La Provvida », la distribuzione dei doni della Befana Fascista Anno XVII alla totalità dei bimbi dei ferrovieri dai 3 ai 9 anni, distribuzione nella quale si è procurato di fare sempre maggior luogo agli indumenti e agli oggetti utilitari.

È stata estesa l'attività delle mense, la cui frequenza dimostra il gradimento crescente del personale per queste forme, aventi così diretto rapporto coll'economia individuale. Sono continuate le attività dei doposcuola, dei nidi d'infanzia e dei bagni e docce. Una importante sistemazione ha avuto luogo nel bagno marino di Trieste.

20. Agraria. — Lo svolgimento del programma attinente al miglioramento ed al potenziamento dell'avicoltura è stato durante l'esercizio intensificato principalmente sotto gli aspetti della concessione di sovvenzioni e di contributi per la costituzione, il miglioramento e la sistemazione degli impianti avicoli e della distribuzione di conigli e gruppi di galline di razze selezionate, sia prelevati dagli impianti del Dopolavoro ferroviario sia acquistati sul mercato o alle fiere avicole. È pure stata fatta larga distribuzione di pubblicazioni ed opuscoli sugli allevamenti.

La preparazione, raccolta e vendita delle pelli di coniglio, proseguita nei Compartimenti di Genova e di Firenze, si è estesa ad altri Compartimenti ed è oggetto di ampia propaganda. L'allevamento di conigli Angora di Vicenza, in completa efficienza, ha fornito notevole quantità di lana colla quale si sono confezionati gomitolini o indumenti, che hanno bene figurato nelle Mostre di Verona e di Padova e sono stati venduti od utilizzati nei doni della Befana Fascista.

È stata curata l'apicoltura distribuendo arnie ed accessori.

La campagna granaria e le altre coltivazioni cerealicole, leguminose, ecc., nonostante le avverse condizioni stagionali, hanno dato buon risultato, e complessivamente sono stati raccolti quintali 2.309 di grano. Per favorire tali coltivazioni nonchè le ortalizie sono stati distribuiti quintali 375 di fertilizzanti chimici.

Sono state distribuite oltre 34.000 piante fruttifere, provenienti in parte dal vivaio di Serravalle Pistoiese e in parte acquistate a prezzi convenzionati. Hanno pure fornito piante i vivai di Taggia, Cagliari e Macomer. Durante l'esercizio è stato costituito un altro vivaio di fruttiferi fra le stazioni di Cecina e Riparbella; con la produzione di tale vivaio e di quello di Serravalle si presume di soddisfare tutte le richieste di fruttiferi dei Dopolavoro ferroviari e dei ferrovieri dopolavoristi.

Con buon risultato è stata praticata la coltivazione del ricino, alla quale si sta dando il desiderato incremento.

Ai concorsi per gli allevamenti effettuati nei Compartimenti di Torino, Trieste, Genova, Bologna, Ancona, Napoli, Palermo e Cagliari, hanno partecipato 114 Dopolavoro e 1.537 associati, dei quali oltre il 50 % conseguirono premi in denaro. Partecipazioni notevoli di Dopolavoro hanno avuto luogo, riportando numerosi premi, alle fiere di Verona e di Padova, dove il Compartimento di Venezia ha esposto ammirati gruppi di conigli Angora. Si sono pure avute partecipazioni a mostre locali.

Numerosi Dopolavoro hanno partecipato alla manifestazione gelsicola annualmente indetta dall'O. N. D., e soddisfacente è stata la partecipazione all'XI concorso bacologico pure indetto dall'O. N. D.

È stato concesso il contributo di lire 18.000 pel concorso abbellimento stazioni.

21. Educazione e cultura. — Al 30 giugno 1939 esistevano 215 apparecchi cinematografici, con lieve aumento rispetto al precedente esercizio anche nella quota degli apparecchi sonori. Tale ampia attrezzatura ha consentito al Dopolavoro ferroviario di offrire apprezzabile contributo alla iniziativa del P. N. F. dell'accoglimento nelle sale dei Dopolavoro dei richiamati alle armi, ponendo a disposizione continuamente oltre 1.500 posti in 51 sale con capienza superiore ai 200 posti.

Coll'assegnazione di due apparecchi cinematografici ai Compartimenti di Venezia e di Bari è stata aumentata la dotazione per le proiezioni sonore ambulanti, che hanno avuto ampio sviluppo anche presso le colonie climatiche. È stato allestito e posto in esercizio un secondo carro chiuso opportunamente adattato per il trasporto dei cinema ambulanti e relativo materiale per la esecuzione delle proiezioni nel Compartimento di Reggio Calabria.

Sono aumentati gli apparecchi radiofonici, dei quali è ormai dotata la quasi totalità dei Dopolavoro, sostituendo un'alta percentuale di vecchi apparecchi con altri più moderni.

Soddisfacente è stato l'andamento dei corsi culturali e delle scuole di taglio e cucito, che incontrano sempre maggior favore presso le famiglie degli associati.

Il movimento dei libri in prestito nelle biblioteche circolanti compartimentali è in genere aumentato, anche per effetto della buona dotazione, che con la distribuzione in corso ascenderà a 55.000 volumi.

Ben sei complessi filodrammatici del Dopolavoro ferroviario, che svolge vasta attività in questo campo, sono stati ammessi, attraverso le selezioni provinciali e zonali, al 5° Concorso filodrammatico nazionale svoltosi a Cremona nell'aprile, nel quale il 2° ed il 3° posto di graduatoria nazionale furono conseguiti rispettivamente dalle filodrammatiche ferroviarie di Roma e di Milano, con onorevole affermazione anche degli altri 4 complessi.

Si ricorda anche l'attività svolta dalle filarmoniche e dai complessi corali.

22. Sport ed escursionismo. — L'attività sportiva che il Dopolavoro ferroviario ha esplicato nei vari campi dalla fondazione ha conseguito nell'esercizio 1938-39 ambite affermazioni. Nel canottaggio, oltrechè con la conferma del primato dell'attività remiera nazionale da parte del Dopolavoro ferroviario di Genova, con due titoli nazionali conseguiti a Pallanza nel 46° campionato nazionale del Remo dal Dopolavoro di Roma nel due di coppia e dal Dopolavoro di Venezia nel due di punta con timoniere, oltre 4 secondi posti e 2 terzi posti. Nel pattinaggio a rotelle, con gli otto titoli nazionali nei campionati femminili su strada e su pista conseguiti dalla figlia Licia del socio. Pischiani, socia aggregata del Dopolavoro ferroviario di Trieste. Nel nuoto, con un titolo nazionale conseguito dalla figlia Leda del socio Russo del Dopolavoro di Taranto nei campionati femminili di Bolzano e con la finale della gara nazionale per la Coppa Scarlioni, aggiudicatasi dal socio aggregato Mel del Dopolavoro di Venezia. Inoltre due soci del Dopolavoro ferroviario di Venezia hanno fatto parte della squadra di formazione vincitrice della gara internazionale di lotta su barche svoltasi ad Utrecht.

Il Dopolavoro ferroviario ha adeguatamente partecipato alle manifestazioni nazionali sportive dell'Opera Nazionale, e principalmente al Concorso ginnico-atletico nazionale svoltosi nel 1938 con 23 squadre, delle quali 17 classificate in primo grado, con buone affermazioni nelle specialità nuoto e tiro col fucile; al campionato nazionale di marcia e tiro svoltosi a San Martino di Castrozza; ai campionati nazionali di tiro a volo svoltisi a Milano.

L'11° campionato ciclistico nazionale tra ferrovieri si è svolto sotto l'organizzazione dei Dopolavoro ferroviari di Genova e Sampierdarena con una centuria di partecipanti. Gli associati Barbolini del Dopolavoro di Firenze per la categoria ferrovieri e Zabarini del Dopolavoro di Milano per la categoria figli di ferrovieri si sono aggiudicati i campionati.

Sono da ricordare inoltre l'ampia attività nel canottaggio, anche all'infuori dei maggiori risultati già esposti, nonchè quelle nel tiro a volo, negli sports invernali, nelle bocce, nel tiro a segno, nel nuoto, nel pattinaggio a rotelle ed hockey, ecc.

Buona attività è stata infine svolta nel campo dell'escursionismo con gite nell'interno ed all'estero, fra le quali ultime quella effettuata in Germania a ricambio della visita dei camerati tedeschi.

CAPO IV.

LINEE ED IMPIANTI

LUNGHEZZA DELLA RETE

1. Lunghezza reale e media della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato. — A maggior dettaglio di quanto è stato detto nell'Introduzione, si forniscono i seguenti dati sulla lunghezza della rete.

La lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale esercitate dallo Stato in territorio italiano ed estero era, al 30 giugno 1938, di 16.372,265 chilometri di cui 16.341,614 in territorio italiano e 30,651 in territorio estero.

Tale lunghezza risultò al 30 giugno 1939 modificata in km. 16.384,933 (1), con un aumento complessivo di km. 12,668 che deriva dalle seguenti variazioni:

in aumento:

km. 1,495 per l'apertura dell'esercizio, in data 15 settembre 1938, della linea Spinazzola-Spinazzola Città, a trazione a vapore, a semplice binario;

km. 26,500 per l'apertura all'esercizio in data 26 settembre 1938 della linea Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi Polpet, a trazione a vapore a semplice binario;

km. 7,300 per l'apertura all'esercizio, in data 14 novembre 1938, del tratto di linea Bivio Mortellini-Asse F. V. di Pisa, a trazione elettrica a doppio binario;

km. 2,652 per l'apertura all'esercizio in data 14 novembre 1938 del tratto di linea Milano Lambrate-Bivio Trecca, a trazione a vapore a doppio binario.

in diminuzione:

km. 12,334 per la soppressione, in data settembre 1938, del tronco Albano-Cecchina-Campoleone, a trazione a vapore a semplice binario;

km. 10,640 per la soppressione, in data settembre 1938, del tronco Bivio Mandrione-Ciampino, a trazione a vapore a semplice binario;

km. 2,305 per la soppressione, in data settembre 1938, del tronco Palo-Ladispoli, a trazione a vapore a semplice binario.

(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.

La lunghezza media annuale della rete a scartamento normale esercitata, che era stata di km. 16.237,614 nel 1937-38, risultò nel 1938-39 di km. 16.327,915.

2. **Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto.** — La lunghezza reale e media d'esercizio di questa rete è stata nel 1938-39 di km. 595,602.

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 1939 risultò di km. 16.980,535 rispetto a km. 16.967,867 dell'esercizio precedente e la lunghezza media esercitata durante il 1938-39 fu di km. 16.923,517.

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 1939 misuravano km. 16.569,982 di cui km. 16.071,337 esercitati dalle ferrovie dello Stato, km. 429,944 esercitati da Società private italiane e km. 68,701 da Amministrazioni estere di confine.

5. **Linee a doppio binario.** — Le linee a doppio binario che al 30 giugno 1938 erano 4,445 km. sono diventate al 30 giugno 1938 km. 4,455 in seguito all'attivazione avvenuta il 14 novembre 1938 del tratto Bivio Mortellini-Asse F. V. di Pisa di km. 7,3 a doppio binario e del tratto Milano Lambrate-Bivio Trecca di km. 2,6 a doppio binario.

Al 30 giugno 1939 erano inoltre in corso i lavori di raddoppiamento di altri tratti di binario specificati nell'allegato 18.

SORVEGLIANZA DELLE LINEE

6. **Vigilanza linee.** — Anche durante l'esercizio 1938-39 alla vigilanza delle linee e relative dipendenze l'Amministrazione ferroviaria ha provveduto sia con personale proprio che con prestazioni di terzi.

Per la vigilanza delle linee è stato provveduto a mezzo di visite eseguite a piedi da guardiani d'organico detti guardalinee, di massima due volte al giorno per le linee più importanti e una volta per le altre linee. Dette visite hanno di regola origine e fine in una stazione e vengono controllate, a mezzo di appositi moduli, dalle stazioni estreme del tratto visitato, dalle stazioni intermedie, dai capi squadra e dai posti di guardia esistenti lungo il tratto stesso.

Sulle linee con manutenzione in appalto sono stati, nella maggior parte dei casi, soppressi i guardalinee, affidando la visita al cantoniere d'organico rimasto in ogni cantone, per una migliore utilizzazione del cantoniere stesso.

La soppressione di detti guardalinee è avvenuta finora su **7.618** chilometri di linee e si estenderà ancora con l'estendersi della manutenzione dell'armamento in appalto, salvo eccezioni giustificate da particolari condizioni locali.

Ad integrazione delle visite dei guardalinee sono continuate ad effettuarsi quelle periodiche dei capi squadra e dei sorveglianti nella giurisdizione dei propri cantoni e tronchi.

La custodia dei passaggi a livello, la vigilanza sui punti franosi, il presentamento scambi in piena linea, la posa petardi, e l'accudienza segnali sono affidati di regola a privati (assuntori) che vengono coadiuvati da propri dipendenti.

La spesa sostenuta nell'esercizio 1938-39, per il personale d'organico addetto alla sorveglianza delle linee, è stata di lire **23.120.300**, mentre la spesa sostenuta per i citati assuntori ammonta a lire **19.656.600**.

7. Passaggi a livello. — Nel seguente prospetto viene indicata la situazione dei passaggi a livello al 30 giugno 1939.

SITUAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

CATEGORIA DEI PASSAGGI A LIVELLO	Rete a scartamento normale	Rete a scartamento ridotto della Sicilia	Linea Chiusa-Plan a scartamen- to ridotto	TOTALE
Presenziati da personale d'organico dei Lavori ...	173	1	—	174
Presenziati da personale d'organico del Movimento	286	4	—	290
Presenziati da assuntori dei Lavori.....	3.458	49	1	3.508
Presenziati da assuntori del Movimento.....	243	—	—	243
Aperti ed incustoditi	269	523	120	912
Non presenziati ma muniti di speciale sbarramento per limitarne l'uso al traffico mulattiero	272	39	—	311
In consegna agli utenti.....	5.498	61	—	5.559
Muniti di sbarre manovrabili a distanza	6.810	53	—	6.863
Muniti di girandole.....	325	—	—	325
TOTALE ...	17.334	730	121	18.185

Confrontando questa situazione con quella del 30 giugno 1938 si trova un aumento da 5.584 a **6.863** dei passaggi a livello muniti di sbarre manovrabili a distanza, ed una diminuzione da 4.270 a **4.215** dei passaggi a livello presenziati, a completamento della sistemazione delle chiusure dei passaggi a livello.

Oltre a questi provvedimenti vennero, nell'esercizio 1938-39, soppressi altri **38** passaggi a livello perchè erano stati sostituiti mediante cavalcavia, sottovia,

Lunghezza della rete esercitata per Compartimento

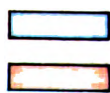
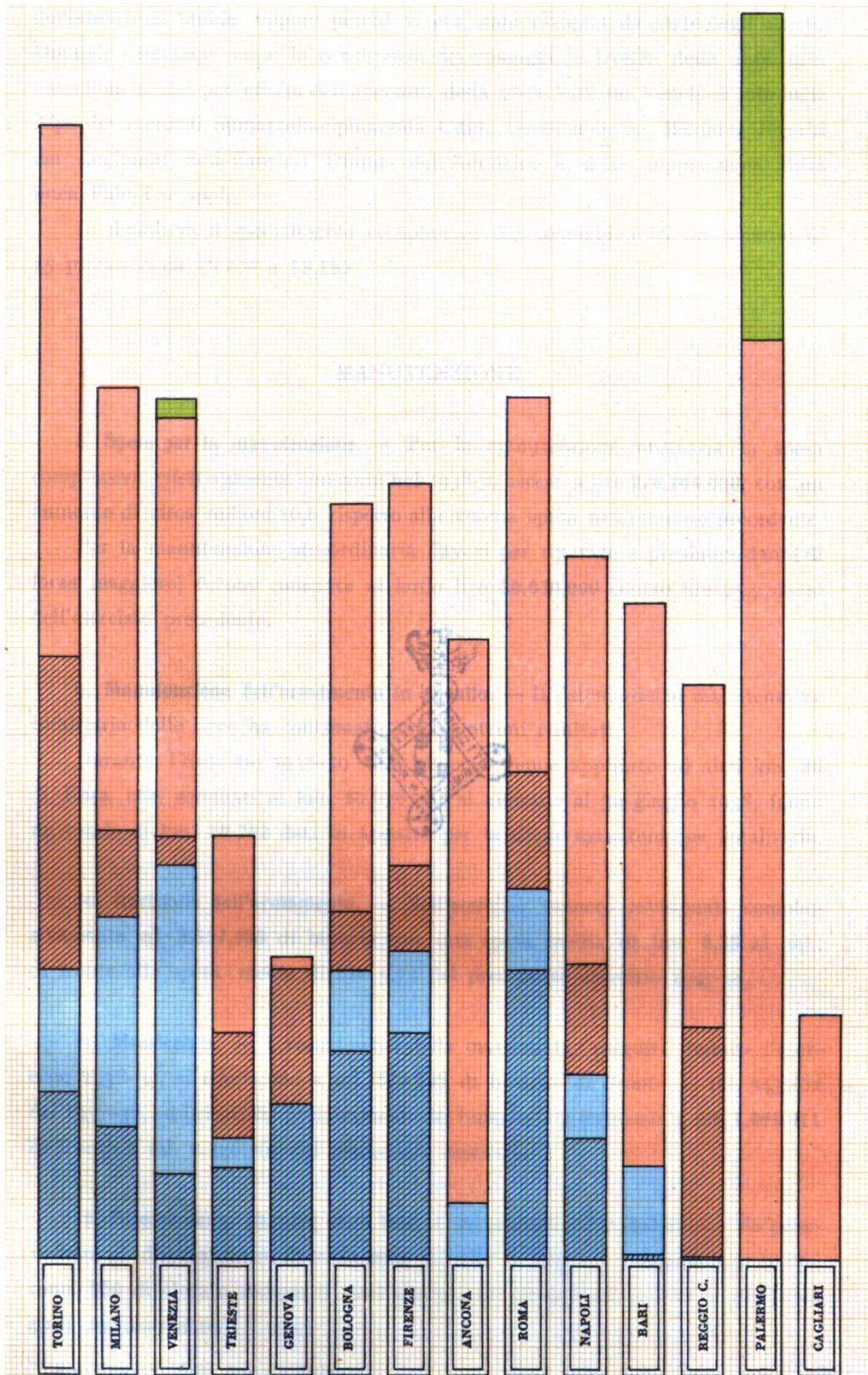
Esercizio 1938-39

Chilometri

Chilometri

2200
2100
2000
1900
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0

2200
2100
2000
1900
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0



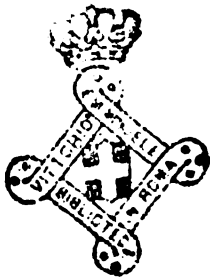
Linee a scartam. normale a doppio binario

Linee a scartam. normale a semplice binario



Linee a scartamento ridotto

Linee elettrificate



deviazioni di strade oppure perchè vi era stata rinuncia da parte degli utenti. Durante l'esercizio stesso la consistenza dei passaggi a livello della rete subì variazioni anche per effetto dell'apertura della linea Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi, dei raccordi Spinazzola-Spinazzola Città, Gemona-Scalo Militare, Ronchi dei Legionari Sud-Cantieri Riuniti dell'Adriatico e della soppressione della linea Palo-Ladispoli.

In definitiva il quantitativo complessivo dei passaggi a livello diminuì di 15 passando da 18.200 a **18.185**.

MANUTENZIONE

8. Spese per la manutenzione. — Per la manutenzione ordinaria la spesa complessiva effettivamente consunta nel 1938-39 ascese a lire **276.204.000**, con un aumento di circa milioni 16,6 rispetto alla somma spesa nell'esercizio precedente.

Per la manutenzione straordinaria (lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore) furono consunte al lordo lire **30.030.000** contro lire 25.779.000 dell'esercizio precedente.

9. Manutenzione dell'armamento in appalto. — Il sistema detto manutenzione totalitaria delle linee ha continuato a dare ottimi risultati.

Durante l'esercizio 1938-39 tale sistema venne applicato ad altri km. **26** di linea che, sommati ai km. 10.676 che si avevano al 30 giugno 1938, fanno un totale di km. **10.702** dati in appalto per la detta manutenzione totalitaria.

10. Revisione dell'armamento. — Nell'esercizio vennero revisionati complessivamente ml. **8.557.900** di binario con una spesa media di lire **6,35** al ml., di fronte alla spesa media di lire 5,72 del precedente esercizio 1937-38.

11. Massicciata. — I risanamenti della massicciata, eseguiti durante l'esercizio 1938-39, si riferiscono a ml. **575.745** di binario di fronte a ml. 543.182 del 1937-38, ed i ricarichi o rialzamenti del binario si riferiscono a ml. **1.009.411** di fronte a ml. 1.146.764 del precedente esercizio.

12. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni. — Fu provveduto al diserbamento di chilometri **11.138** di binario semplice, impiegando tonn. **950** di clorato sodico; il diserbamento dei piazzali di stazione è stato eseguito manualmente.

13. Rinnovamenti e rafforzamenti binari. — In base al programma generale di sistemazione degli armamenti, rappresentato dalle carte allegate (tav. 10 e 11), nell'esercizio 1938-39 è stato eseguito il rinnovamento di ml. **360.000** di binario e di **260** deviatori ed il rafforzamento di ml. **77.000** di binario.

Una parte di questi lavori, e precisamente il rinnovamento di ml. 40.000 di binario e di 30 deviatori, nonché il rafforzamento di ml. 77.000 di binario è stata eseguita in dipendenza dell'elettrificazione.

La spesa consunta nell'esercizio 1938-39 è stata di lire **42.451.000** in conto spese complementari per rinnovamento e rafforzamento, di lire **25.604.000** per ricambi saltuari e di lire **13.867.000** in conto patrimoniale per maggior valore del materiale impiegato in confronto di quello tolto d'opera.

In totale la spesa fu di lire **81.922.000** di fronte a lire 60.778.000 consuete nell'esercizio precedente.

14. Saldatura delle rotaie. — Furono eseguite **9.438** saldature di rotaie col sistema elettrico ad arco e **1.662** saldature con il sistema alluminio-termico, portando a **40.546** le saldature complessivamente eseguite finora su tutta la Rete.

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

15. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti. — La spesa complessiva effettivamente consunta, durante l'esercizio 1938-39, fu di lire **360.883.000** per lavori in genere eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio e di lire **261.342.000** circa per lavori di elettrificazione. Le corrispondenti spese dell'esercizio precedente furono rispettivamente di lire 222.386.000 e di lire 372.400.000.

Qui di seguito si indica il dettaglio delle spese per lavori in genere, mettendo per ciascun titolo a confronto i dati del 1938-39 con quelli del 1937-38.

	1938-39	1937-38
Aumento peso e rinforzo armamento. L.	13.867.000	9.668.000
Risanamento massicciata	384.000	1.203.000
Raddoppiamenti e quadruplicamenti binari (vedi allegato 18)	21.590.000	21.558.000
Sistemazione e miglioramenti alle linee, alle opere d'arte ed ai ponti metallici (allegati 19 e 20)	90.725.000	45.503.000

Ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate (allegato 21) . L.	184.696.000	97.606.000
Ampliamento e sistemazione dei Magazzini, Officine, Depositi locomotive, Depositi combustibile, Squadre rialzo e impianti affini (allegato 22) compreso l'acquisto dei macchinari »	15.783.000	15.892.000
Impianti di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento treni, depositi di infiammabili (allegato 23) »	3.725.000	4.662.000
Impianti di apparati centrali di blocco, di segnalamento, di sicurezza »	22.769.000	22.686.000
Impianti telegrafici e telefonici »	2.128.000	1.698.000
Fabbricati diversi per alloggi »	3.111.000	1.332.000
Illuminazione »	1.155.000	578.000
Dopolavoro Ferroviario »	950.000	
	<hr/>	<hr/>
TOTALI... L.	360.883.000	222.386.000
	<hr/>	<hr/>

Fra i lavori ultimati durante l'esercizio 1938-39 meritano speciale menzione i seguenti:

Roma Prenestina: ultimati i lavori del nuovo parco di deposito e pulizia vetture della nuova stazione;

Roma Ostiense: ultimati i lavori del nuovo scalo merci.

Venezia S. L.: è stato compiuto il 6° gruppo di lavori per la nuova stazione comprendente il completamento dei marciapiedi e delle pensiline e la sistemazione del fascio binari.

Travate metalliche per il nuovo ponte sul fiume Ancinale sulla linea Metaponto Reggio C. della lunghezza complessiva di m. 250.

Sono stati eseguiti ed attivati impianti di apparati centrali per complessive 1.100 leve in 45 cabine di cui le più importanti quelle di Brennero, la cabina D (provvisoria) di Roma Termini, Viareggio, Montepescali e Battipaglia.

Sono stati inoltre attivati i seguenti tratti di blocco semiautomatico:

tra Vibonati e Castelnuovo Valle;

tra Castel San Pietro e Imola;

tra Madonna dell'Olmo e Cuneo;
 tra Alessandria e Cantalupo;
 tra Mezzocorona e Trento;
 tra Falconara e Ancona;

per complessivi km. **108** di linea e **25** posti.

Sono stati inoltre impiantati altri **13** posti di blocco intermedi su linee già munite di tal genere di impianti.

Durante l'esercizio sono stati attivati in **110** stazioni **627** segnali permanentemente luminosi per un complessivo di **784** luci.

Al 30 giugno 1939 la rete italiana dello Stato aveva circa **1.200** km di linea attrezzata con segnali permanentemente luminosi.

Fra i lavori in corso al 30 giugno 1939 si citano i seguenti:

Roma e scali: ampliamento e sistemazione degli impianti ferroviari in dipendenza dell'Esposizione internazionale del 1942.

Roma Tiburtina: proseguono i lavori per la formazione ed il rialzamento dei piazzali. Sono quasi ultimati i nuovi magazzini per il servizio approvvigionamenti.

Roma Ostiense: in corso i lavori relativi alla nuova stazione.

Roma Littorio: impianto della nuova stazione di smistamento. Quasi ultimato un primo gruppo di impianti di prossima attivazione.

Roma Termini: in corso i lavori di radicale trasformazione della stazione.

È stato attivato il gruppo di impianti viaggiatori a servizio delle linee laziali.

Stazioni di Genova: è stata iniziata la grande sistemazione dei servizi ferroviari di Genova che prevede importanti sistemazioni ed ampliamenti nelle stazioni di Genova Porta Principe, Genova Brignole e Genova Sampierdarena, con costruzione di una nuova linea di raccordo a doppio binario fra Genova P. P. e le linee dei Giovi e Succursale.

Messina centrale e marittima: in corso di completamento i lavori per la sistemazione degli impianti di piazzale.

Sistemazione della travata metallica continua del ponte a tre luci sul canale Scomenzera in stazione di Venezia per aumentare la sottostante altezza libera.

Costruzione di una nuova travata metallica e rafforzamento di quella esistente nel ponte di luce m. 60 sul Bacchiglione presso Padova.

Costruzione di 4 ponti mobili metallici della portata di m. 30, di cui 2 destinati alle invasature per approdo navi traghetto di Messina Marittima e gli altri due alle invasature di Villa San Giovanni.

PROGRAMMA GENERALE DI SISTEMAZIONE DEGLI ARMAMENTI

Approvato da S. E. Il Ministro con Decreto n. 525 in data 27 - VIII - 1935-XIII



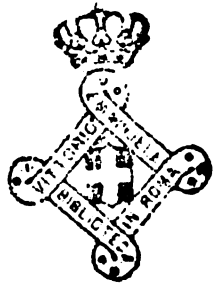
1° Gruppo - Linee principali armate con rotaie dei modelli pesanti F. S. 50.º ed F. S. 46.º, da rinnovarsi anticipatamente con rotaie nuove dei modelli medesimi.

2° Gruppo - Linee di media importanza da armarsi con rotaie usate servibili dei modelli pesanti F.S. 50.º ed F.S. 46.º.

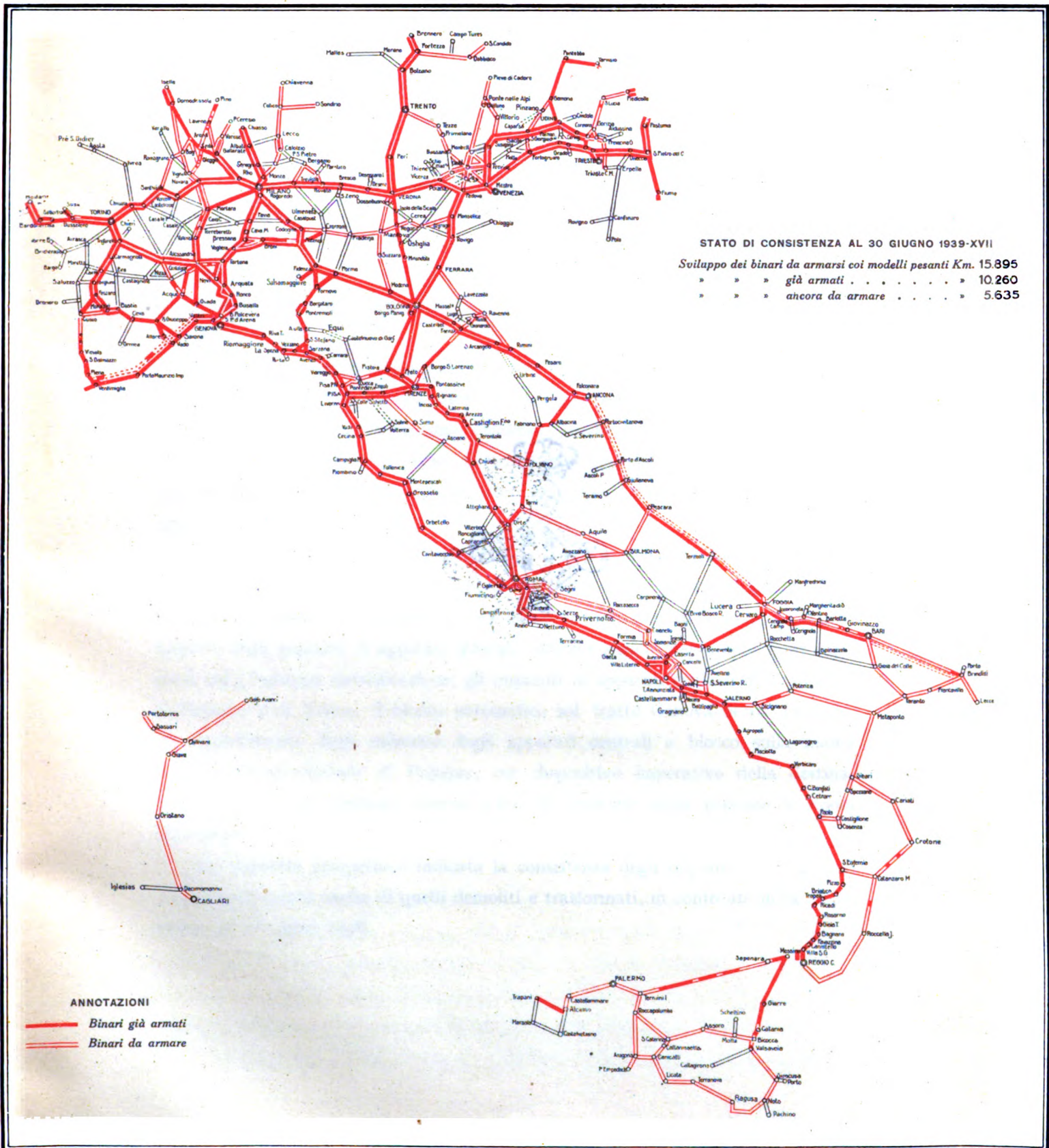
3° Gruppo - Linee di minore importanza da armarsi con rotaie usate servibili dei modelli da Kg. 36 a ml. fino ad esaurimento e successivamente con rotaie usate servibili dei modelli F.S. 50.º ed F. S. 46.º.

4° Gruppo - Linee a scartamento ridotto da armarsi con rotaie usate servibili dei modelli da Kg. 36 a ml. e di peso inferiore.



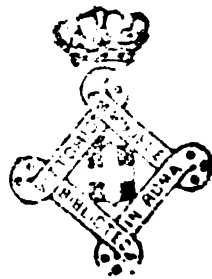


STATO DI CONSISTENZA DEGLI ARMAMENTI PESANTI



STATO DI CONSISTENZA AL 30 GIUGNO 1939-XVII
 Sviluppo dei binari da armarsi coi modelli pesanti Km. 15.895
 » » » già armati 10.260
 » » » ancora da armare 5.635

ANNOTAZIONI
 ——— Binari già armati
 = = = Binari da armare



Sistemazione delle 2 invasature e del molo foraneo in dipendenza della costruzione di nuove navi traghetto.

Costruzione di una 4^a invasatura e sistemazione della 3^a in conseguenza dei nuovi tipi di navi traghetto e costruzione, in rustico, dei moli della marittima.

Impianti di apparati centrali in dipendenza della sistemazione dei servizi ferroviari di Roma (Settebagni, Roma Tiburtina, Roma Prenestina, Parco Prenestino, D. L. San Lorenzo, Roma Termini, Roma Ostiense, Roma Trastevere): completamento degli apparati di Udine, Gorizia e Tarvisio Centrale, Pisa Centrale, Firenze Rifredi, Villa San Giovanni, Sant'Eufemia, Sapri, Paola, Battipaglia, Alcamo Diramazione, Messina e in altre 30 stazioni delle linee Messina-Palermo e Messina-Siracusa, in 20 stazioni della Ancona-Foggia, in 18 stazioni della Orte-Falconara, Alessandria, Piacenza, Ancona Centrale, Falconara, Ventimiglia, in tutte le stazioni della Milano-Chiasso e della Rogoredo-Voghera per complessive leve 6.100.

Era pure in corso di esecuzione l'impianto di 13 posti di blocco intermedi sulla Salerno-Reggio Calabria nonchè quelli di circa 130 posti di blocco coincidenti con stazioni sulle linee Salerno-Reggio Calabria, Bologna-Ancona, Orte-Falconara Milano-Chiasso. Erano in corso le gare per l'aggiudicazione dei lavori di apparati centrali, blocco e segnalamento sulle linee comprese nel 3^o gruppo elettrificazione.

Fra i più importanti provvedimenti allo studio sono da ricordarsi: gli impianti di apparati centrali elettrici nelle stazioni di Genova P. P., Genova Brignole e bivi limitrofi in dipendenza della sistemazione dei servizi ferroviari di Genova, il completamento degli impianti di apparati centrali, blocco e segnalamento sulle linee comprese nel 3^o gruppo elettrificazione; gli impianti di apparati centrali nelle stazioni di Bolzano e di Torino, il blocco automatico sul tratto Genova-Sestri Levante, il completamento degli impianti degli apparati centrali e blocco sulla nuova linea di circonvallazione di Bologna, con dispositivo imperativo della destinazione dei treni, gli apparati centrali a leve di itinerario nella stazione di Roma Mandrione.

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza degli impianti al 30 giugno 1939, tenuto conto anche di quelli demoliti e trasformati, in confronto della consistenza al 1^o luglio 1938.

**CONSISTENZA DEGLI IMPIANTI DI APPARATI CENTRALI E DI BLOCCO
AL 30 GIUGNO 1938 E 30 GIUGNO 1939**

		Situazione al 30-6-1939	Situazione al 30-6-1938
Apparati elettrici	{ Apparati	229	182
	{ Leve	8.918	7.761
Manovre elettriche di segnali a mezzo di leve unitarie. Istrumenti a maniglie, a bottoni, a chiavi, ecc.	{ Complessi.....	308	308
	{ Leve	2.427	1.517
Apparati Idrodinamici	{ Apparati	423	435
	{ Leve	13.780	14.009
Apparati Elettro-idrodinamici	{ Apparati	8	8
	{ Leve	270	270
Apparati Saxby	{ Apparati	147	172
	{ Leve	1.237	1.529
Apparati a filo	{ a semplice filo	256	259
	{ Leve	1.863	2.014
	{ a doppio filo	129	131
	{ Leve	1.587	1.596
	{ a manovelle equilibrate ...	410	441
	{ Leve	1.074	1.167
Manovre di segnali con leve a terra	{ Tipo A	1.943	1.952
	{ P. L. M.	434	498
	{ Vari	306	494
Blocco automatico	{ Posti di Blocco n.	110	108
	{ Sviluppo km.	399	397
Blocco Cardani.....	{ Posti di Blocco n.	835	789
	{ Sviluppo km.	3.082	2.976
Blocco a settori.....	{ Posti di Blocco n.	55	49
	{ Sviluppo km.	155	133

IMPIANTI DI ELETTRIFICAZIONE

16. Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1938-39. — È stato attivato l'esercizio a trazione elettrica:

a) col sistema a corrente continua 3000 V.:

il 14 novembre 1938 sulle linee Milano-Bologna di km. 218,3, Bologna-Ancona di km. 204, Roma-Livorno, di km. 315, 8 a doppio binario; sui tronchi Fidenza-Salsomaggiore di km. 9, Fidenza-Fornovo di km. 24,7, Parma-Fornovo di km. 23, Ponte Galeria-Fiumicino di km. 10,4 a semplice binario; sugli allacciamenti fra le varie stazioni di Milano di complessivi km. 32,2 a doppio binario (ivi compreso il tratto Milano Centrale-Milano Rogoredo di km. 9,6 appartenente alla

linea Milano-Voghera); e sui raccordi Borgo Panigale-Bivio Lavino di km. 0,7 Bivio Mortellini-Pisa di km. 7,3 a doppio binario e Civitavecchia-Civitavecchia Porto di km. 1,3 a semplice binario;

il 23 aprile 1939 sul tronco Campiglia-Piombino di km. 13,8 a semplice binario;

b) col sistema a corrente trifase 3700 V. 16,7 periodi:

il 19 dicembre 1938 sulla linea Ceva-Ormea di km. 35,4 a semplice binario.

Lo sviluppo di tali linee, tronchi, allacciamenti e raccordi è in complesso di km. **895,9**.

Il 14 novembre 1938 è stato pure riattivato l'esercizio a trazione elettrica dei tronchi Livorno-Pisa e Pisa-Viareggio e raccordi di Livorno e Pisa che era stato temporaneamente sospeso rispettivamente il 1° settembre 1937 e il 10 gennaio 1938 per l'esecuzione dei lavori di trasformazione dal sistema a corrente trifase 3700 V. 16,7 periodi a quello a corrente continua 3000 V.

17. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1939. - 1) Impianti di proprietà dell'Amministrazione e dalla medesima esercitati.

	LINEE ELETRIFICATE COL SISTEMA				Comple- sivamente
	Trifase 3700 Volt 16,7 periodi (1)	Trifase 10.000 Volt 43 periodi	Corrente continua 3000 Volt	Corrente continua a terza rotola 750 Volt	
Lunghezza delle linee eser- citate km.	1.809,5	118,2	2.840,6	72,6	4.840,9
Sviluppo dei binari elettri- ficati (compresi quelli delle stazioni)..... »	3.621,6	164,5	6.458 —	167,6	10.411,7
Condutture di alimentazio- ne..... »	702,5	33 —	1.751 —	1,5	2.488 —
Condutture primarie per il trasporto dell'energia... »	2.510,4	198,7	5.180,7	113,1	8.002,9
Condutture telefoniche (cop- pia di fili)..... »	8.748,5	380 —	33.882,4	210 —	43.220,9
Sottostazioni di trasforma- zione fisse..... N.	67	3	69	8	147
Potenza installata nelle sot- tostazioni fisse ... kVA e kW.	324.960	22.000	302.900	24.700	674.560
Sottostazioni di trasforma- zione ambulanti N.	15	2	17	—	34
Potenza complessiva delle sottostazioni ambulanti kVA e kW.	31.930	4.500	34.000	—	70.430

(1) Per la consistenza complessiva degli impianti di trazione elettrica col sistema trifase 3700 Volt, 16,7 periodi, tenere presente anche quanto è indicato al seguente punto 4 di questo capitolo.

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 (coppia di fili)	»	228

3) *Impianti di proprietà privata esercitati dall'Amministrazione nel Trentino:*

Lunghezza delle linee esercitate	km.	15,3
Sviluppo dei binari (compresi quelli delle stazioni) ...	»	16,5
Condutture primarie per il trasporto dell'energia	»	1,080
Condutture telefoniche (coppia di fili).....	»	16,280
Sottostazioni di conversione rotanti a corrente continua	n.	1
Potenza installata nella suddetta sottostazione	kW.	240

4) *Impianti costruiti ed esercitati da Società elettriche per conto dell'Amministrazione per l'esercizio della rete trifase a 16,7 periodi, 3700 Volt:*

km. 620 di condutture primarie che, alla scadenza dei contratti in vigore, passeranno di proprietà dell'Amministrazione;

km. 990 di condutture primarie che resteranno di proprietà delle Società;

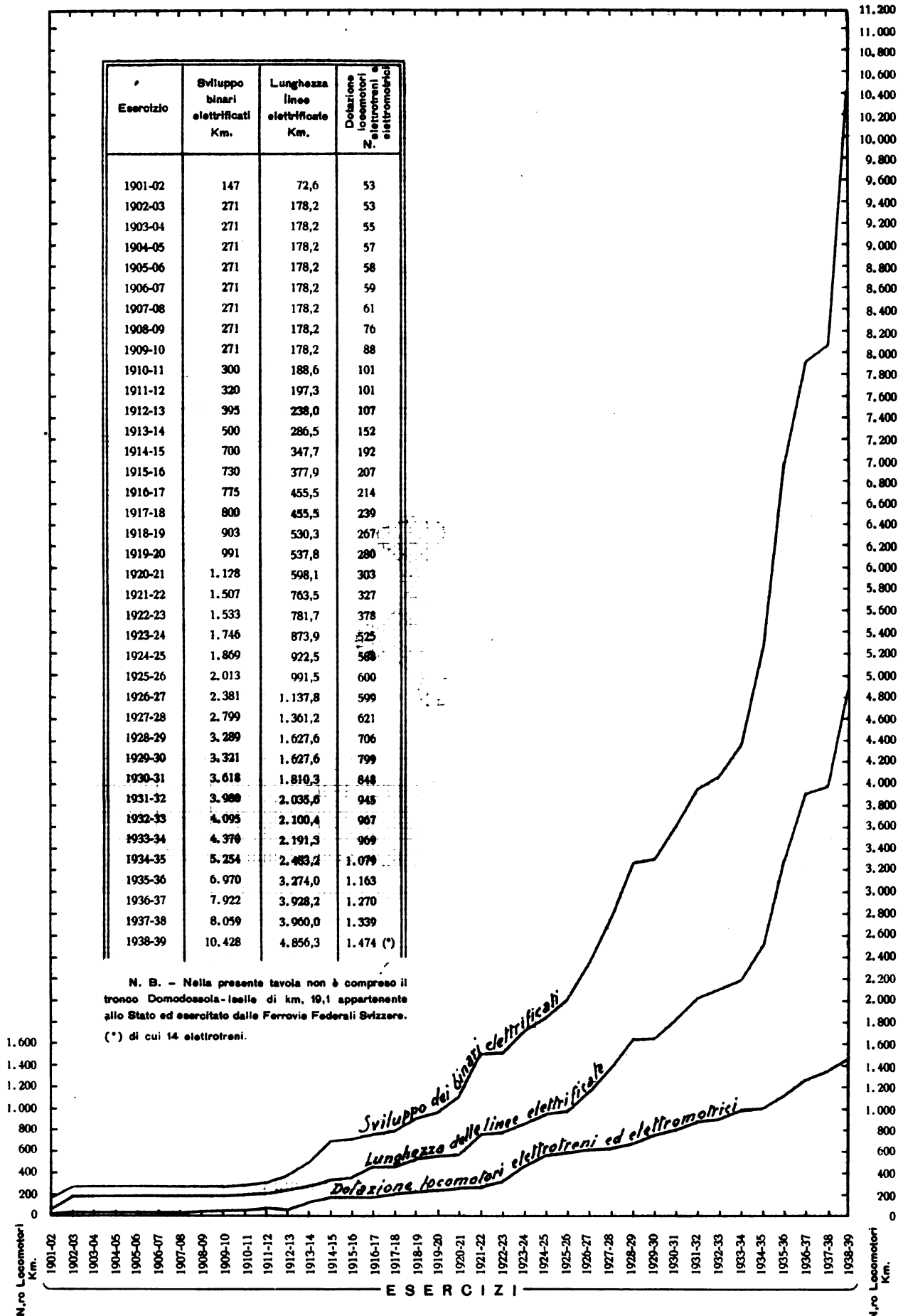
8 sottostazioni di trasformazione fisse che alla scadenza dei contratti in vigore passeranno di proprietà dell'Amministrazione e 1 che resterà invece di proprietà delle Società.

Tali dati si differenziano da quelli indicati nei precedenti esercizi per modifiche apportate agli impianti, in seguito a nuove pattuizioni intervenute con le Società interessate.

5) *Centrali elettriche.* — Le centrali che hanno fornito energia elettrica per le linee elettrificate durante l'esercizio 1938-39 furono **33**, di cui 2 di riserva, con una potenza totale installata per il servizio delle ferrovie dello Stato di **517.360 kW**. Una parte di queste centrali, e precisamente 7, sono di proprietà delle ferrovie dello Stato e da esse direttamente gestite. Queste 7 centrali hanno una potenza installata di 141.300 kW.; tutte le altre sono di Società private le quali forniscono energia alle ferrovie in base ad apposito contratto.

Attualmente è in corso la costruzione, per conto dell'Amministrazione delle F. S., di un nuovo impianto idroelettrico a Bressanone, il quale avrà una potenza installata complessiva di kW. **120.000** e potrà produrre annualmente 400 milioni di chilovattora.

Sviluppo delle linee elettrificate e variazione del parco locomotori durante gli esercizi 1901-02 al 1938-39





Per quanto riguarda le centrali di Società private, sono da mettere in speciale evidenza i provvedimenti presi per la centrale geotermica di Larderello. Ai sensi del R. decreto-legge 19 febbraio 1939 è stata istituita, sotto il controllo delle Ferrovie dello Stato, la Società anonima « Larderello » incaricata della ricerca e della coltivazione dei giacimenti minerali di vapori e gas per la produzione di energia elettrica. Tale Società ha già iniziato un intenso programma di sviluppo e, con gli impianti recentemente attivati, ha già portato la produzione di energia elettrica da 130 ad oltre 450 milioni di chilovattora all'anno.

Sono in corso i lavori per nuove centrali per portare successivamente la produzione ad oltre 1 miliardo e mezzo di chilovattora all'anno.

18. Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1939. — Al 30 giugno 1939 erano in corso i seguenti lavori da attivarsi il 28 ottobre 1939:

1) Linea Falconara-Orte (km. 202, 8) a semplice binario da Falconara a Terni e a doppio binario, tuttora in costruzione, da Terni a Orte.

2) Milano Chiasso (km. 50,7) a doppio binario.

3) Milano-Rogoredo-Voghera (km. 54) a doppio binario.

Il sistema di trazione adottato su dette linee è quello a corrente continua 3000 Volt.

Alla stessa data del 30 giugno 1939 erano pure in corso i lavori di trasformazione in corrente continua 3000 Volt della linea trifase Viareggio-Genova Brignole (km. 136,3) a doppio binario meno il tratto Framura-Manarola (km. 18,4).

IMPIANTI D'ILLUMINAZIONE

19. Illuminazione elettrica degli uffici e delle stazioni. — I nuovi contratti stipulati nell'esercizio 1938-39 per fornitura di energia elettrica ad uso di luce e forza motrice furono **163** per una spesa annua di esercizio di lire **10.875.000** e per un impegno complessivo di spesa di lire 83.000.000.

Le spese sostenute nell'esercizio 1938-39 per l'illuminazione elettrica delle stazioni e degli uffici (energia e tasse, materiali di manutenzione e mano d'opera) ammontano in cifra tonda a lire **30.845.000** esclusi i ricuperi, contro lire 27.840.000, dell'esercizio precedente, con un aumento di lire 3.000.000 circa dovuto al fatto che gli impianti sono aumentati di numero e di potenza.

La spesa media complessiva annua per ogni Watt di potenza delle lampade installate è risultata per l'esercizio 1938-39 di lire **2,40**.

Le somme approvate in conto patrimoniale e in conto miglorie per impianti d'illuminazione e forza motrice ammontarono rispettivamente a lire **17.712.050** e a lire **557.650** ed interessano, complessivamente, **177** località. Si ebbero inoltre vari altri notevoli stanziamenti di fondi per sistemazioni ed ampliamenti di impianti di illuminazione elettrica e forza motrice, fondi compresi però negli stanziamenti complessivi per sistemazione generale di stazioni e per elettrificazione di linee.

Le stazioni ed uffici illuminati elettricamente al 30 giugno 1939 erano **2.607** con **283.433** lampade ad incandescenza.

La potenza complessiva degli impianti al 30 giugno 1939 risultava di Watt **12.838.000**.

Le stazioni illuminate col sistema ad inondazione di luce al 30 giugno 1939 risultavano **63** con **1.002** proiettori della potenza totale assorbita di kw. 770 installati complessivamente su 225 sostegni.

Al 30 giugno 1939 si avevano inoltre sulla rete **432** stazioni di secondaria importanza illuminate a petrolio.

20. Illuminazione dei treni e delle locomotive. — La consistenza delle batterie accumulatori al 30 giugno 1939 per l'illuminazione elettrica della quasi totalità dei veicoli ferroviari e per i servizi accessori sulle locomotive elettriche a corrente continua a 3000 volt era di **55.869**, di cui 49.954 per l'illuminazione dei veicoli (locomotive a vapore ed elettriche trifasi, carrozze, bagagliai, postali, carri F. I., ecc.) e 5.915 per servizi accessori.

Gli impianti di carica erano, alla stessa data, **52** e si avevano **110** posti di rifornimento. Nel 1938-39 vennero rifornite di energia 4.829.856 batterie utilizzando kWh. **8.367.487**.

La percorrenza dei veicoli a luce elettrica con batterie trasportabili fu di milioni **2.722** di chilometri di cui milioni 1.936 percorsi nella zona a nord della linea Roma-Ancona, e milioni 786 nella zona al sud.

Le spese di esercizio (escluse le quote di ammortamento degli impianti fissi e mobili, le quote spese generali, trasporti, ecc.) ammontarono nel 1938-39 a lire **23.898.024**.

Le locomotive a vapore ed elettriche trifasi munite di impianti di illuminazione elettrica e batterie trasportabili al 30 giugno 1939 erano **1.719**.

21. Illuminazione elettrica dei segnali. — Nell'esercizio 1938-39 si è estesa l'illuminazione elettrica dei segnali a **132** altre località, raggiungendosi alla fine dell'esercizio un totale di 1.094 località dotate di illuminazione elettrica dei segnali, con 8.615 segnali.

OFFICINE E CANTIERI DEL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

22. **Officina del materiale fisso di Pontassieve.** — Nel 1938-39 furono eseguiti lavori per lire **5.215.642** (con una differenza di lire 259.964 in più rispetto all'esercizio precedente).

23. **Cantiere iniezione legnami di Livorno e treno cantiere mobile.** — Il cantiere di Livorno ha provveduto all'iniezione di **503.867** traverse e di mc. **4.324** di legnami speciali.

Il treno cantiere mobile ha iniettato **328.918** traverse a Reggio Calabria, in prossimità dei centri di produzione e di consegna delle traverse.

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 e di lire **25** per ogni mc. di legname come nel precedente esercizio.

L'officina per la riparazione del materiale metallico di armamento, annessa al cantiere iniezione legnami di Livorno, ha ricostruito, con materiali dichiarati fuori uso, deviatoi e materiale vario.

NOTIZIE VARIE

24. **Appalti e contratti.** — Alla esecuzione di lavori per la manutenzione ordinaria è stato provveduto in gran parte mediante trattative svolte annualmente, stipulando poi convenzioni di cottimo, lettere commerciali e commettendo i lavori a mezzo ordinativo. 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 gara a licitazione privata.

Alla fornitura del pietrisco è stato provveduto per la quasi totalità del fabbisogno mediante gare a licitazione privata.

Per quei lavori di manutenzione dell'armamento e della sede stradale, a cui non si è potuto far fronte con le squadre cantonieri, si è proseguito nel sistema degli appalti a licitazione privata.

Per i lavori in conto speciale si seguì, generalmente, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo casi particolari.

Il numero delle gare a licitazione privata tenute nei diversi Compartimenti fu di **1.267** per un ammontare di lire **713.523.719**; 1.079 di queste furono aggiudicate per un ammontare di lire **642.638.594**; delle altre 188: **159** furono dichiarate senza effetto e **29** furono annullate per un ammontare di lire **70.885.125** appaltando i relativi lavori parte mediante nuove gare a licitazione e parte a trattativa privata.

Vennero inoltre affidati direttamente a trattativa privata **28** appalti, riguardanti principalmente forniture di pietrisco per un importo di lire **39.615.050**.

Furono, per la superiore approvazione, presentati ed approvati 896 contratti stipulati in seguito a licitazione privata per un importo di lire 433.298.222 e 126 contratti in seguito a trattativa privata per un importo di lire 62.091.539.

Vennero stipulati ed inviati all'approvazione 166 atti addizionali per lire 25.629.550 e 671 tariffe suppletorie per lire 9.776.326.

Furono inoltre stipulate dalle diverse Sezioni 114 convenzioni di cottimo per un ammontare di lire 4.623.657 e 2.331 lettere commerciali per un importo di lire 48.242.041.

25. Controversie con gli appaltatori. — Durante l'esercizio 1938-39 furono presentati dagli appaltatori **410** memoriali per compensi, dell'ammontare complessivo di lire **43.650.518** e per condoni di multe per l'ammontare di lire **792.021**.

Di tali vertenze, **122**, per le quali era stata chiesta la somma di lire **4.361.492** furono risolte con il pagamento della somma di lire **693.729** ivi comprese lire 302.536 per condono di multe.

Continuarono inoltre le trattative per la definizione delle vertenze aperte negli esercizi precedenti e ne furono amichevolmente composte **106** relative a richieste per lire **16.628.154** accordando compensi per lire **3.181.718** ivi comprese lire 453.839 per condono multe.

Altre **157** vertenze furono definite respingendo le domande di compensi che ammontano a lire **5.034.514**.

Complessivamente quindi nello scorso esercizio furono definite **365** vertenze per le quali era stata richiesta la somma complessiva di lire **26.024.160** mediante pagamenti di compensi per lire **3.875.447** corrispondente ad una quota del **14,90%** circa delle somme richieste.

26. Liquidazioni di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — Per i lavori eseguiti in conto spese patrimoniali ed in conto spese complementari, furono approvate **2.287** liquidazioni finali per un importo di lire **584.948.856,52**, ed inoltre **38** proposte di annullamento di impegno per lire **782.854,05** e **656** proposte di riduzione di impegno per lire **122.981.126,79**.

27. **Incendi.** — Gli incendi denunciati nelle proprietà limitrofe alla ferrovia ed attribuibili al passaggio delle locomotive furono complessivamente 267 per un danno presunto di lire 587.962.

Nella maggior parte dei casi la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria non venne riconosciuta, ma tuttavia, per incendi avvenuti sia in detto esercizio che nei precedenti, vennero in via amichevole oppure a seguito di giudizio, liquidati nel 1938-39 indennizzi per la somma complessiva di lire 57.579 per 57 sinistri.

PROGETTI E LAVORI CHE VENGONO ESEGUITI PER CONTO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E TELEGRAFI

28. **Progetti e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici.** — Durante l'esercizio 1938-39 sono stati eseguiti lavori di sistemazione dei palazzi postali di Bologna Centro, Bologna Ferrovia, Parma, Ravenna, Reggio Emilia.

Al 30 giugno 1939 erano in corso lavori di ampliamento dei palazzi postali di Ravenna, Piacenza, Modena, Ferrara.

29. **Case economiche per i postelegrafonici.** — Al 30 giugno 1939 era in corso di esecuzione la costruzione di due case economiche per postelegrafonici a Catanzaro.

30. **Impianti elettrici ed elettromeccanici.** — Durante l'esercizio 1938-39 furono eseguiti vari impianti per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi, precisamente:

a) illuminazione, forza motrice, suonerie, orologi elettrici, telefoni interni, serrature elettriche per un importo di lire 210.500 circa;

b) posta pneumatica per un importo complessivo di lire 25.600 circa;

c) meccanizzazione dei servizi postali e telegrafici per un importo complessivo di lire 52.000 circa;

d) meccanismi di sollevamento (ascensori, montacarichi, montadocumenti) per un importo complessivo di lire 177.000 circa.

Si è provveduto inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione elettrica (circa 75.000 lampade ad incandescenza installate) nonchè degli impianti di ascensori e montacarichi con accompagnamento di persone in funzionamento negli edifici dell'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi.

CAPO V.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE

PERCORRENZE E CONSUMI

I. Percorrenza dei treni, delle locomotive, delle elettromotrici, degli elettrotreni e delle automotrici. — La percorrenza dei treni, quella delle locomotive a vapore ed elettriche, delle elettromotrici, degli elettrotreni e delle automotrici con motore a combustione interna, e quella delle locomotive di manovra sulla rete a scartamento normale, raffrontata con la percorrenza di alcuni esercizi precedenti, risulta dal seguente prospetto:

PERCORRENZA TRENI E LOCOMOTIVE SULLE LINEE A SCARTAMENTO NORMALE

	1913-14	1936-37	1937-38	1938-39	
Percorrenze treni	a vapore km.	115.617.676	87.166.679	89.316.899	81.861.106
	elettrici (1):				
	con locomotive elettriche . . . »	3.069.295	49.314.017	56.444.798	69.711.363
	con elettromotrici »		2.691.008	3.397.005	5.380.332
	con elettrotreni »		107.037	483.431	1.238.957
con motore a combustione interna »	—	15.946.359	24.804.155	33.635.697	
In complesso . . . km.	118.686.971	155.225.100	174.446.288	191.827.455	
Percorrenze locomotive ed automotrici in corsa coi treni ed isolate (escluse le corse di prova e le manovre)	a vapore km.	133.000.194	98.142.748	101.326.790	92.998.152
	elettriche (1):				
	con locom. elet. »	4.767.155	57.980.684	66.722.947	81.623.611
	con elettromot. »		3.408.326	4.608.908	8.516.515
	con elettrotreni »		107.037	483.431	1.244.113
con motore a combustione interna »	—	15.946.359	26.430.821	38.865.885	
In complesso . . . km.	137.767.349	175.585.154	199.572.897	223.248.276	
Percorrenze locomotive in manovra (2)	a vapore km.	20.604.516	16.063.576	17.407.012	17.690.305
	elettriche »	23.790	707.293	863.643	1.109.998
In complesso . . . km.	20.628.306	16.770.869	18.270.655	18.800.303	

(1) Compresi i percorsi effettuati sulla linea « Brunico-Campo Tures ». (2) Computate a 6 km. l'ora

PRESTAZIONI E SPESE DEL SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE NEL 1938-39

SERVIZIO A TRAZIONE

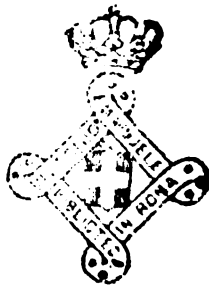
		a vapore	elettrica	a carburante
PRESTAZIONI	Percorrenza treni milioni di Km.	83,2	76,4	33,6
	Peso dei treni Milioni di Tonn. - Km. di treno completo	Veicoli 24.797 Locomotive 15.882 <small>Tonn. 298</small> <small>Tonn. 191</small>	Veicoli 28.734 Locomotive 8.349 <small>Tonn. 377</small> <small>Tonn. 85</small>	<small>Tonn. 100</small> 1.015
SPESE	Personale di condotta e di rimessa	£ 2,16 Milioni 179,6 (agenti 12.761)	£ 1,04 Milioni 79,6 (agenti 4.874)	£ 0,44 Milioni 14,7 (agenti 1.180)
	Consumi di combustibili e di energia elettrica	£ 2,75 Carbone ⁽¹⁾ 231,5 Tonn. 1.541.670 a L. 150,18 la tonn.	£ 1,80 Energia elettrica 137,6 Milioni K. W. O. 1069 a L. 0,123 il K. W. O.	£ 0,29 carburanti 9,9 Benzina tonn. 8675 a L. 1,013 la tonn. Nafta tonn. 11.028 a L. 556 la tonn.
	Riparazione materiale rotabile	£ 1,44 Locomotive milioni di lire 119,5	£ 0,76 58,1	£ 0,97 32,6
	Carrozze ⁽²⁾ milioni di lire	£ 0,0383	73,9	
	Bagagliai ⁽²⁾ milioni di lire	£ 0,0382	14,9	
	Carri ⁽²⁾ milioni di lire	£ 0,0299	97,3	

— I dati comprendono le linee a scartamento normale e ridotto.

— Le cifre esposte verticalmente si riferiscono al treno completo.

(1) Escluso quello per le manovre permanenti che servono tanto per la T. V. che per la T. E.

(2) Spesa per asse-km.-rimorchiato.



Altri dati vengono esposti negli allegati 36, 37 e 38.

Nel prospetto sopra riportato non sono comprese le percorrenze delle linee a scartamento ridotto che furono le seguenti:

	1937-38	1938-39
Percorrenza dei treni a vapore km.	1.414.301	1.387.428
Percorrenza locomotive coi treni ed isolate..... »	1.504.481	1.451.996
Percorrenza locomotive di manovra »	34.885	35.974

2. 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 nel 1938-39 ed in alcuni esercizi precedenti, furono quelle risultanti dal prospetto riportato.

	1913-14	1936-37	1937-38	1938-39	
Km. locomotive virtuali	a trazione a vapore ...	169.966.198	120.798.197	122.889.165	113.772.966
	a trazione elettrica ..	8.371.238	83.748.224	97.583.883	119.789.108
In complesso km.	178.337.428	204.546.421	220.473.048	233.562.074	
Tonn.-km. virtuali rimorchiate	a trazione a vapore ...	34.956.819.300	31.432.913.900	32.303.422.300	28.324.099.000
	a trazione elettrica ..	1.033.326.400	25.486.891.800	29.539.652.200	35.865.616.400
In complesso tonn. - km.	35.990.145.700	56.919.805.700	61.933.074.500	64.189.715.400	
Tonn.-km. reali rimorchiate	a trazione a vapore ...	28.442.000.000	27.469.293.500	28.624.851.700	24.730.159.200
	a trazione elettrica ..	601.000.000	19.903.488.300	23.008.360.200	28.734.328.400
In complesso tonn. - km.	29.043.000.000	47.372.781.800	51.633.211.900	53.464.487.600	

Il rapporto fra la percorrenza virtuale e la reale delle locomotive a vapore aumentò, rispetto al 1937-38, da 1,213 a 1,223 e quello delle locomotive elettriche diminuì da 1,361 a 1,312.

3. **Peso medio per locomotiva e per treno.** — I pesi medi rimorchiati per locomotiva e per treno, sia della trazione a vapore, che della trazione elettrica, risultano i seguenti:

		1913-14	1936-37	1937-38	1938-39
Peso medio rimorchiato per locomotiva in tonn.	a vapore	206,1	260,2	263,6	249,1
	elettrica	123,4	315,2	318,3	326,8
Peso medio rimorchiato per treno in tonnellate.	a vapore	235,8	293,0	299,0	283,0
	elettrico	191,6	370,6	376,2	382,6

Le medie susposte 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 generalmente linee di valico a grande traffico.

4. **Utilizzazione dei mezzi di trazione.** — *Trazione a vapore.* — Il seguente prospetto pone in evidenza come è variata dal 1935 al 1939 l'utilizzazione dei mezzi di trazione nei servizi ordinari.

DATA	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 1935	127	84	211	1.229	751	1.980	37,9	36,6	163,4
30 » 1936	106	68	174	955	580	1.535	37,8	38,2	153,1
30 » 1937	97	61	158	899	543	1.442	37,6	37,2	155,8
30 » 1938	102	61	163	1.056	532	1.588	33,5	32,4	159,2
30 » 1939	96	54	150	913	443	1.356	32,6	32,1	149,7

La maggiore disponibilità di locomotive a vapore che è conseguenza dello sviluppo dell'elettificazione ha permesso di ridurre il numero dei tipi in servizio.

I gruppi di locomotive in servizio che nel 1905 erano 273, sono stati ridotti al 30 giugno 1939 a **63** contro 66 che si avevano al 30 giugno 1938. Dei diversi gruppi in dotazione soltanto **52** risultavano, al 30 giugno 1939, effettivamente impegnati per i bisogni dell'esercizio.

I provvedimenti adottati per assicurare la conservazione delle locomotive accantonate di scorta si sono dimostrati finora soddisfacenti.

Varie unità da molti anni fuori servizio sono state saltuariamente tolte dall'accantonamento ed impegnate in servizi straordinari, senza dar luogo ad inconvenienti.

Trazione con motori a combustione interna. — La utilizzazione delle automotrici con motori a combustione interna al 30 giugno 1938 e al 30 giugno 1939 risulta dal seguente prospetto:

DATA	NUMERO DEI TURNI			NUMERO AUTOMOTRICI IN TURNO			Percentuale automotrici a doppio agente rispetto al totale delle automotrici in turno	Percentuale percentenze automotrici in turno a doppio agente rispetto al totale delle automotrici in turno	Percorrenza media giornaliera delle automotrici in turno
	a semplice agente	a doppio agente	TOTALE	a semplice agente	a doppio agente	TOTALE			
30 giugno 1938	20	18	38	146	169	315	53,6	57,1	268
30 » 1939	20	27	47	194	240	434	55,3	58	300

Trazione elettrica. — Per quanto riguarda le locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici la loro utilizzazione complessiva, rispettivamente al 30 giugno 1938 e al 30 giugno 1939, risulta dal prospetto seguente:

DATA	Numero dei turni					Numero delle unità in turno					Percorrenza media giornaliera dei rotabili in turno
	a semplice coppia	a doppia coppia	a doppio agente	banale	TOTALE	a semplice coppia	a doppia coppia	a doppio agente	banale	TOTALE	
30 giugno 1938	6	42	23	1	72	42	463	165	35	705	254
30 » 1939	6	47	36	3	92	47	469	282	47	845	292

L'utilizzazione dei rotabili elettrici, particolare per tipo di trazione, al 30 giugno 1939 risulta dal seguente prospetto:

	Quantità rotabili			Percentuale rotabili in turno esclusi accantonamenti	Percorrenza in Km.	
	In dotazione	In turno	accantonati		Globale giornaliera dei servizi di turno	Media giornaliera dei rotabili in turno
Locomotive trifasi a 16,7 periodi	695	370	109	63,1	75.183	203
» » a 45 periodi	24	16	—	66,7	2.673	167
Locomotive ed elettromotrici a c. c. 650 Volt	70	38	7	60,3	7.710	203
Locomotive a c. c. 3000 Volt.	572	357	—	62,4	131.936	369
Elettrotreni 3000 Volt	14	7	1	53,8	4.658	665
Elettromotrici 3000 Volt.	99	57	2	58,7	25.047	439
TOTALE . . .	1.474	845	119	62,3	247.207	202

È notevole l'ulteriore aumento della percorrenza media giornaliera dei rotabili in turno rispetto al 30 giugno 1938 conseguente alla alta possibilità di sfruttamento delle locomotive elettriche a corrente continua 3000 Volt sulle linee sulle quali è stata attivata la trazione elettrica durante l'esercizio.

Sono continuati gli studi a mezzo dei noti apparecchi registratori di controllo allo scopo di migliorare l'utilizzazione delle locomotive di manovra e del relativo personale.

Seguendo i criteri autarchici si è dato maggiore sviluppo ai servizi di manovra con locomotive elettriche in sostituzione delle locomotive a vapore.

5. Combustibili per la trazione a vapore. — Durante l'esercizio 1938-39 vennero impiegate sulle locomotive dei treni e manovre circa tonn. **1.806.000** di carbone di importazione.

È stato iniziato l'uso del carbone nazionale (Sulcis) su alcune locomotive gruppo 740 della Sardegna, appositamente attrezzate, ed è stato esteso, previa opportuna organizzazione di mezzi ed istruzione del personale, l'impiego della lignite in mattonelle ed in pezzi nelle locomotive di manovra e in quelle dei treni di minore importanza in sostituzione del carbone di importazione.

Precisamente furono consumate nell'esercizio 1938-39:

tonn. **3.400** circa di carbone del Sulcis (a datare dal febbraio c.a.).

» **32.000** di lignite in mattonelle

» **1.200** di lignite in pezzi.

tonn. **36.600** in totale

Oggi però il consumo mensile di questi combustibili ha già raggiunto circa **7.000** tonnellate.

Anche negli impianti fissi per riscaldamento preventivo treni e per riscaldamento locali nonchè per i vari servizi termici delle officine, sono stati quasi esclusivamente impiegati combustibili nazionali e precisamente:

carbone Arsa	circa tonn. 23.000
lignite xiloide - pezzi	» » 16.000
lignite xiloide - mattonelle	» » 11.500
lignite picea	» » 4.000
	totale tonn. 54.500

Oltre a questi provvedimenti si è procurato di ridurre al minimo possibile l'utilizzazione del carbone di importazione sulle locomotive mediante apposite norme date al personale di macchina per la condotta razionale del fuoco nei forni. In base a tali norme è stata portata a compimento l'istruzione del personale di macchina nei Compartimenti di Venezia, Torino, Bari, Cagliari e Ancona ed è in corso l'istruzione di quello dei Compartimenti di Palermo e di Trieste. L'opera del personale così istruito, come pure quella degli agenti di accudienza, è stata opportunamente controllata per assicurarsi della completa osservanza delle norme diffuse.

Gli effetti economici di tale campagna, quantunque difficilmente determinabili esattamente, sono generalmente tali da giustificare la vigilante ed assidua azione spiegata dall'Amministrazione.

Nel seguente prospetto sono riassunti i consumi di combustibile per la trazione a vapore verificatisi negli ultimi esercizi e confrontati anche coi dati corrispondenti del 1913-14.

Dal prospetto stesso si rileva che i consumi unitari sono leggermente aumentati dal 1937-38 al 1938-39. Tale aumento deriva dal fatto che l'estensione della trazione elettrica a nuove linee a grande traffico ha sottratto alla trazione a vapore molti

servizi a basso consumo di combustibile; la differenza risultante dal detto prospetto sarebbe stata ancora più rilevante se non si fossero adottati i provvedimenti di cui abbiamo fatto cenno qui sopra, per una più razionale condotta del fuoco delle locomotive.

CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER L'ESERCIZIO A VAPORE

(ragguagliato a litantrace)

		1913-14	1936-37	1937-38	1938-39	Differenza per cento dei dati del 1938-39 rispetto agli esercizi		
						1913-14	1936-37	1937-38
Per il servizio dei treni	In totale .. tonnell.	1.885.836	1.601.272	1.645.490	1.522.641	- 19,2	- 4,9	- 7,5
	per 1000 tonnell.-km. virtuali rimorchiate. kg.	53,9	50,9	50,8	53,7	- 0,4	+ 5,5	+ 5,7
	per 1000 tonnell.-km. reali rimorchiate.. »	66,3	58,3	57,5	61,6	- 7,1	+ 5,7	+ 7,1
	per 1000 tonnell.-km. virtuali (incluso locomotive e tender) »	32,2	31,0	30,9	32,1	- 0,3	+ 3,5	+ 3,9
	per km.-locomotiva »	14,18	16,31	16,24	16,37	+ 15,4	+ 0,4	+ 0,8
	per km.-treno »	16,21	18,37	18,42	18,60	+ 14,7	+ 1,2	+ 1,0
Per le manovre	In totale... tonnell.	204.599 (1)	196.035 (2)	218.441 (2)	212.133 (2)	+ 3,7	+ 8,2	- 2,9
	per ora di manovra..... kg.	59,58	86,91	88,92	86,19	+ 44,7	- 0,8	- 3,1
In complesso	In totale... tonnell.	2.090.435	1.797.307	1.863.931	1.734.774	- 17,0	- 3,5	- 6,9
	per km.-locomotiva in marcia e manovra..... kg.	13,61 18,00	15,74 20,62	15,69 20,87	15,67 21,19	+ 15,1 + 17,7	- 0,4 + 2,8	- 0,1 + 1,5

(1) Permanenti ed eventuali.
(2) Solo manovre permanenti.

6. Energia prodotta e consumata per la trazione elettrica. — L'energia erogata dalle centrali dell'Amministrazione e quella fornita dalle Società elettriche private nell'esercizio 1938-39 è indicata nel seguente quadro:

	1938-39 kWh	1937-38 kWh
Centrali idrauliche delle ferrovie dello Stato	196.211.239	203.812.112
Centrali di società private.....	891.616.602	673.619.149
TOTALI... (1)	1.087.827.841	877.431.261

La minor produzione di energia delle centrali delle F. S. è dovuta alla siccità verificatasi nell'autunno 1938 e verso la fine dell'inverno 1939.

(1) Di cui kWh 7.203.850 ceduti all'A. N. I. C. e kWh 8.998.980 alla Società Terni.

Il maggior quantitativo di energia fornito dalle Società private deriva principalmente dalla centrale geotermica di Larderello dalla quale le ferrovie dello Stato hanno avuto durante il 1938-39 una fornitura di **245** milioni di kWh di fronte ai 58 milioni dell'esercizio precedente.

Dell'energia prodotta dalle centrali ferroviarie, kWh **193.277.538** vennero utilizzati per la trazione elettrica, kWh **892.078** vennero venduti a terzi e kWh **2.041.623** vennero consumati per i servizi ausiliari vari nelle centrali stesse.

Il consumo complessivo di energia per la trazione elettrica durante l'esercizio 1938-39 fu quindi di kWh **1.068.691.310** di fronte ad un consumo di kWh 873.401.148 dell'esercizio precedente.

Nel detto consumo di kWh 1.068.691.310 sono compresi anche circa **9.800.000** kWh consumati per i molteplici servizi ferroviari estranei alla trazione elettrica (illuminazione piazzali, manovre apparati centrali, riscaldamento, ecc.).

Per tener conto anche del traffico servito con elettrotreni ed elettromotrici, da questo esercizio si è ritenuto opportuno riferire il consumo unitario di energia elettrica alla tonnellata-chilometro-virtuale di treno completo invece che alla tonnellata-chilometro-virtuale-rimorchata, come è stato fatto negli esercizi precedenti. Per l'esercizio 1938-39 si trova pertanto un consumo medio di energia di 22,9 wattore di fronte a 22,8 wattore dell'esercizio precedente.

La spesa complessiva sostenuta per l'energia erogata dalle centrali dell'Amministrazione per la trazione elettrica (kWh 193.277.538) e per quella fornita dalle Società (kWh 875.413.772) è risultata di lire **131.217.969** (1) corrispondente ad un prezzo medio di lire **0,1228** al kWh per energia misurata sull'alta tensione ai luoghi di consegna, mentre era stato di lire 0,1377 nell'esercizio 1937-38.

Il costo medio dell'energia prodotta dagli impianti idroelettrici di proprietà delle ferrovie dello Stato è risultato di lire **0,1659** per kWh di fronte a quello di lire 0,1616 avutosi nell'esercizio precedente. Sull'ammontare di detto costo hanno naturalmente influito in senso sfavorevole le circostanze che sopra sono state indicate.

Il costo medio dell'energia fornita dalle diverse Società è risultato di lire **0,113** per kWh di fronte a quello di lire 0,130 dell'esercizio 1937-38.

La sensibile riduzione verificatasi in questo costo medio è dovuta essenzialmente alla maggiore influenza che ha avuto la fornitura di energia elettrica che viene fatta dalla Società Boracifera di Larderello, a prezzo sensibilmente più basso di quello delle altre forniture.

(1) La spesa esposta per questo titolo nel bilancio consuntivo (vedi allegato 10) è di milioni 137,6 perchè è stato compreso in questa cifra l'importo di arretrati ed altre spese riferentesi ad altri servizi fatti da alcune Società fornitrici di energia, nonchè a canoni d'acqua per la centrale di Bressanone in corso di costruzione.

7. **Consumo di combustibili per le automotrici a carburante.** — Nel 1938-39 furono consumati kg. **3.674.662** di benzina colorata e kg. **11.027.866** di nafta, di fronte a kg. 3.483.407 e kg. 6.403.763 rispettivamente consumati nel precedente esercizio. Il consumo unitario per treno-km. risultò di kg. **0,4371** rispetto a kg. 0,3986 dell'esercizio precedente.

8. **Lubrificanti.** — I consumi di lubrificanti per il servizio delle locomotive a vapore durante l'esercizio 1938-39 sono stati leggermente inferiori a quelli conseguiti durante l'esercizio precedente.

Si possono ormai ritenere consolidati i bassi limiti raggiunti. Le lievi oscillazioni che si verificano sono una conseguenza della variabilità dei servizi straordinari.

Il consumo unitario per locomotiva-chilometro nel servizio a vapore risultò di kg. **0,0160** rispetto a kg. 0,0163 dell'esercizio precedente; nel servizio della trazione elettrica di kg. **0,0075** rispetto a kg. 0,0083 e nel servizio delle automotrici di kg. **0,0204** rispetto a 0,0177.

9. **Consumo di combustibili per le manovre.** — Nel 1938-39 il consumo totale del carbone per le manovre fatte con locomotive a vapore fu di tonn. **212.133** rispetto a tonn. 218.441 dell'esercizio precedente. La diminuzione dipende in parte dal minor consumo unitario verificatosi per ora di manovra (kg. **86,19** rispetto a kg. 88,92) ed in parte dal minor impiego di locomotive a vapore, in seguito allo sviluppo che va prendendo il servizio di manovre fatte con locomotori elettrici.

Negli allegati 32, 33, 34 e 35 risultano dettagliatamente tutti i dati relativi ai consumi di combustibile e materie di ungimento e di illuminazione per le locomotive a vapore ed elettriche, per le elettromotrici e per gli elettrotreni, ed alla relativa spesa, anche per le linee a scartamento ridotto, nonché i consumi e la spesa delle automotrici con motore a combustione interna.

10. **Consumo di combustibile per il riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica.** — Il consumo di combustibile per il riscaldamento invernale dei treni nell'esercizio 1938-39 è stato di tonn. **33.252** di carbone e tonn. **3.446** di nafta in confronto a 26.300 tonnellate di carbone e 2.460 tonnellate di nafta dell'esercizio precedente.

Il vapore per il riscaldamento di questi treni viene prodotto o negli appositi carri caldaia messi in composizione dei treni elettrici o dalle piccole caldaie a nafta montate su locomotive dei gruppi E 551-E 554 ed E 333.

Nel 1938-39 sono stati utilizzati **245** carri caldaia e **117** locomotive provviste di caldaie a nafta.

DOTAZIONE DI MATERIALE ROTABILE

II. Consistenza del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1939. —

La consistenza dei rotabili a scartamento normale e ridotto, compresi quelli di proprietà privata iscritti nel parco F. S. al 30 giugno 1939, risulta dal seguente prospetto:

CONSISTENZA ROTABILI AL 30 GIUGNO 1939

TIPO DEI ROTABILI	Quantitativo			Quantità al 30 giugno 1938	Differenza tra le 2 colonne precedenti	Entrarono (a)	Uscirono (b)				
	a scartamento		Totale					durante il 1938-39			
	normale	ridotto						durante il 1938-39	durante il 1938-39	durante il 1938-39	durante il 1938-39
Locomotive a vapore	4.165	112	4.277	4.354	— 77	—	77				
Automotrici a vapore	3	—	3	3	—	—	—				
	3	—	3	2	+ 1	1	—				
Locomotive elettriche.....	1.316	—	1.316	1.246	+ 70	75	5				
Elettromotrici	53	14	67	67	—	—	—				
	91	—	91	34	+ 57	58	1				
Automotrici con motore a combustione interna	5	3	8	8	—	—	—				
	646	—	646	489	+ 157	157	—				
Autofurgoni con motore a com- bustione interna (2).....	4	—	4	4	—	—	—				
Elettrotreni	14	—	14	6	+ 8	8	—				
Gru automobile con motore a combustione interna	1	—	1	1	—	—	—				
Carrozze.....	7.294	195	7.489	7.019	+ 470	502	32				
Bagagliai e postali.....	4.500	36	4.536	4.562	— 26	1	27				
Carri.....	128.009	743	128.752	126.302	+ 2.450	3.989	1.539				
Carri appartenenti ad altre Am- ministrazioni e privati	(3) 7.770	13	7.783	7.842	— 59	1	60				

(a) per nuove costruzioni, riscatti, acquisti e giri inventariali.
 (b) per demolizioni, radiazioni, alienazioni e giri inventariali.
 (1) con organi di trazione e propulsione normali.
 (2) destinate a circolare isolatamente o accoppiate fra loro.
 (3) dei quali 2 appartenenti al Ministero dell'Interno - 52 al Ministero della Guerra - 104 al Ministero della Marina e 7625 a Ditte private diverse.

Essendo stata decisa l'elettificazione a corrente continua 3000 V della Viareggio Genova ciò ha indotto ad intensificare la demolizione delle locomotive elettriche trifasi più antiche (gruppo E.550). Nel corso dell'esercizio ne sono state demolite 5.

Gli allegati da 24 a 28 danno i dati tecnici più interessanti dei rotabili F.S. e l'allegato 5 dà il valore inventariale dei rotabili stessi.

12. Caratteristiche dei più importanti tipi di rotabili entrati in servizio nel 1938-1939. — Sono entrate in servizio durante l'esercizio le nuove locomotive gruppo E.428 con profilo semi-aerodinamico, nonché un buon numero di elettromotrici dissimetriche ossia con una delle testate aerodinamiche e l'altra con mantice di intercomunicazione con le quali si può permettere la costituzione di treni con ambedue le testate aerodinamiche.

Sono anche rientrate in servizio le automotrici ALn 40 Fiat con sospensione modificata per migliorare il comportamento in corsa.

I lavori di trasformazione già intrapresi nell'anno precedente, per rendere le automotrici dei gruppi più antichi atte all'accoppiamento, sono stati quasi ultimati.

13. Carrelli automotori per manovre e tradotte. — Il servizio delle manovre a mezzo di carrelli automotori A.B.L. è stato esteso ad altre località della Rete grazie all'acquisto di altri 48 esemplari dei detti carrelli. Questi ultimi 48 carrelli sono muniti di motore a nafta a ciclo Diesel.

La situazione generale dei carrelli da manovre è la seguente:

carrelli O.C.M. (con gruppo motore Breuer) **3** del tipo III (45 HP) e **10** del tipo IV (65 HP);

carrelli A.B.L. (con gruppo motore Fiat) **71** a benzina e **43** a nafta, tutti del tipo IV (65 HP);

carrelli A.B.L. (con gruppo motore Fiat) **5** del tipo V a nafta (110 HP) in corso di consegna da parte della Ditta fornitrice.

Tutti i **127** carrelli tipo III e tipo IV sono adibiti alle manovre nelle stazioni, nelle squadre rialzo, in qualche officina ed in qualche magazzino.

Quelli tipo V (110 HP) servono per effettuare in via di esperimento tradotte merci su alcune linee di secondaria importanza. I carrelli tipo V sono muniti di freno ad aria compressa di tipo tranviario e potranno servire perciò anche per effettuare treni leggeri viaggiatori su brevi percorsi.

14. Casse mobili. — La dotazione delle casse mobili durante l'esercizio 1938-39 è aumentata di **708** unità ed è variata da **411** a **1.119**, delle quali **986** chiuse; **36** aperte; **97** refrigeranti.

15. Ordinazione di nuovi rotabili. — Durante l'esercizio 1938-1939 furono ordinati i seguenti rotabili: **147** locomotive elettriche; **4** elettrotreni; **86** elettromotrici; **100** automotrici a carburante; **1** salone; **620** carrozze; **2.590** carri.

Furono inoltre ordinati: **2** carri per trasporto eliche per conto del Ministero della Marina; **6** carri speciali per trasporto carri ferroviari su strada ordinaria.

Tenuto conto del materiale ordinato in precedenza e di quello consegnato nel corso dell'esercizio, risultavano in costruzione al 30 giugno 1939 i seguenti rotabili: **239** locomotive elettriche; **151** elettromotrici; **223** automotrici a carburante; **4** elettrotreni; **9** autotreni; **1** salone; **718** carrozze; **2** bagagliai; **2.142** carri.

Restavano inoltre in costruzione alla stessa data: **2** locomotive a vapore e **4** locomotive Diesel elettriche a scartamento ridotto per le Ferrovie Eritree.

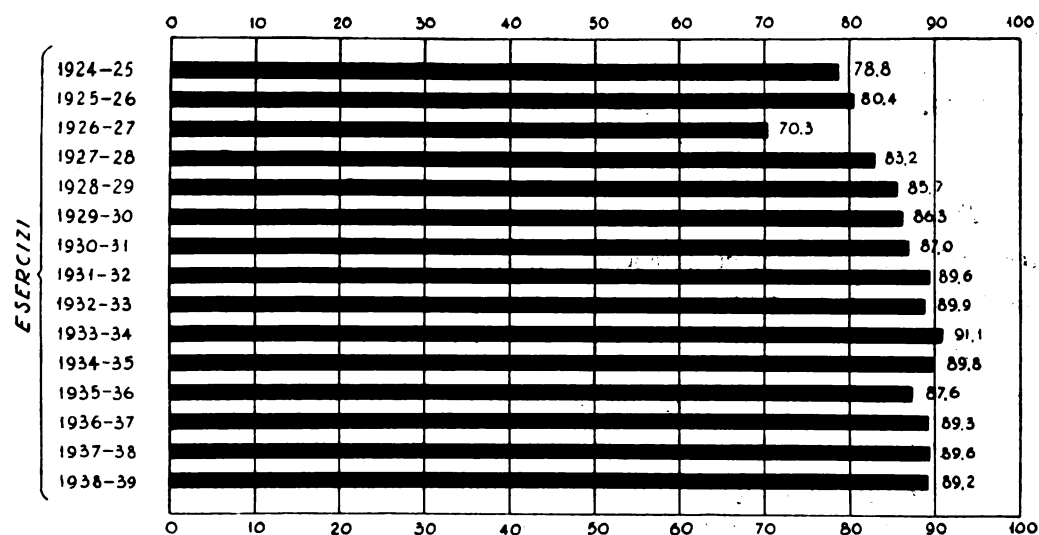
Le nuove ordinazioni e le consegne del materiale ferroviario avvenute nell'esercizio risultano dall'allegato 29.

16. Quantità media delle locomotive, delle automotrici, degli elettrotreni ed elettromotrici atti al servizio. - Trazione a vapore. — La quantità media delle locomotive ed automotrici a vapore in dotazione nell'esercizio 1938-39 è stata di **4.206** contro 4.388 dell'esercizio precedente.

La percentuale delle unità atte al servizio è stata dell'**89,2** di fronte all'**89,6** dell'esercizio precedente.

Durante l'esercizio 1938-39 rimasero in media accantonate **1.060** unità contro 1.005 avutesi nell'esercizio precedente.

PERCENTUALE DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE ATTE AL SERVIZIO RISPETTO ALLA DOTAZIONE



Il prospetto seguente dimostra le variazioni avvenute dal 1935-36 in poi nella quantità media delle locomotive ed automotrici a vapore in dotazione e di quelle atte al servizio: esso mette in evidenza la progressiva riduzione delle unità in dotazione, dipendente essenzialmente dall'estendersi delle elettrificazioni.

E S E R C I Z I O	Parco locomotive ed automotrici a vapore (dotazione media)	Quantità media del materiale atto al servizio		
		Locomotive ed automotrici		
		complessiva	% sulla dotazione media	per ogni 1000 km. di lunghezza media esercitata
1935-36.....	4.744	4.154	87,6	346
1936-37.....	4.613	4.121	89,3	336
1937-38.....	4.388	3.927	89,6	317
1938-39.....	4.206	3.755	89,2	273

Trazione con motori a combustione interna. — Nel prospetto che segue riportiamo gli stessi dati relativi alle automotrici a combustione interna, nel quale si sono contemplati tutti gli esercizi dall'epoca dell'inizio del servizio per metterne in evidenza il rapido sviluppo.

E S E R C I Z I O	Parco automotrici (dotazione media)	Quantità media del materiale atto al servizio		
		Automotrici con motori a combustione interna		
		complessiva	% sulla dotazione media	per ogni 1000 km. di lunghezza media esercitata
1932-33.....	10	10	100	0,6
1933-34.....	41	41	100	2,5
1934-35.....	103	92	89,3	5,6
1935-36.....	163	153	93,8	9,4
1936-37.....	252	225	89,2	13,9
1937-38.....	415	362	87,2	22,2
1938-39.....	580	514	88,6	31,5

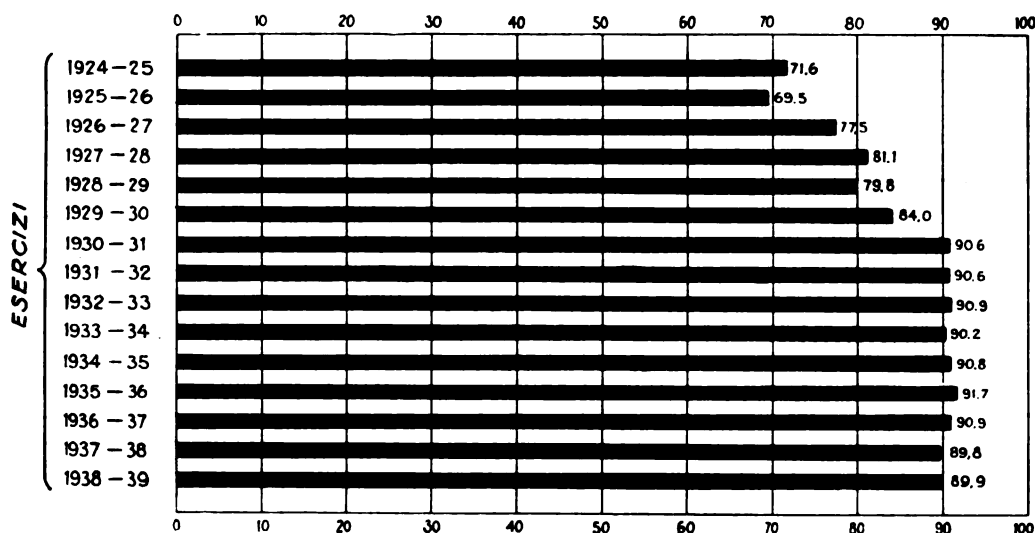
Trazione elettrica. — La quantità media di locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici in dotazione durante l'esercizio 1938-39, risultò di **1.390** unità contro **1.270** dell'esercizio precedente.

La percentuale delle unità atte al servizio riferita alle unità in dotazione, risultò dell' **89,9** rispetto a quella dell' **89,8** dell'esercizio precedente.

Le percentuali stesse, divise tra i due sistemi di trazione elettrica, risultano dal seguente prospetto nel quale si sono anche tenute distinte quelle relative alle elettromotrici ed elettrotreni che sono rotabili sostanzialmente diversi dalle locomotive.

Percentuali unità atte al servizio (1938-39)							
Compresi i rotabili accantonati				Esclusi i rotabili accantonati			
Locomotive trifasi a 16,7 periodi	Locomotive a c. c. 3000 Volt	Elettromotrici a 3000 Volt	Elettrotreni	Locomotive trifasi a 16,7 periodi	Locomotive a c. c. 3000 Volt	Elettromotrici a 3000 Volt	Elettrotreni
90,1	90,9	78,3	82,3	87,8	90,6	78,3	82,3

**PERCENTUALE DELLE LOCOMOTIVE ELETTRICHE ATTE AL SERVIZIO
RISPETTO ALLA DOTAZIONE**



**REGOLARITÀ DEL SERVIZIO E RIPARAZIONI
AL MATERIALE ROTABILE**

17. Inconvenienti al materiale rotabile. — Trazione a vapore. — Il seguente prospetto indica le quantità degli inconvenienti alle locomotive ed automotrici a vapore che causarono anomalità nella marcia dei treni dall'esercizio 1935-36 in poi:

ESERCIZIO	Quantità inconvenienti			Quantità di inconvenienti per ogni 100.000 km. 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
1935-36	881	63	944	0,687	0,049	0,736
1936-37	776	67	843	0,673	0,058	0,731
1937-38	742	38	780	0,625	0,032	0,657
1938-39	588	42	630	0,535	0,038	0,573

(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.

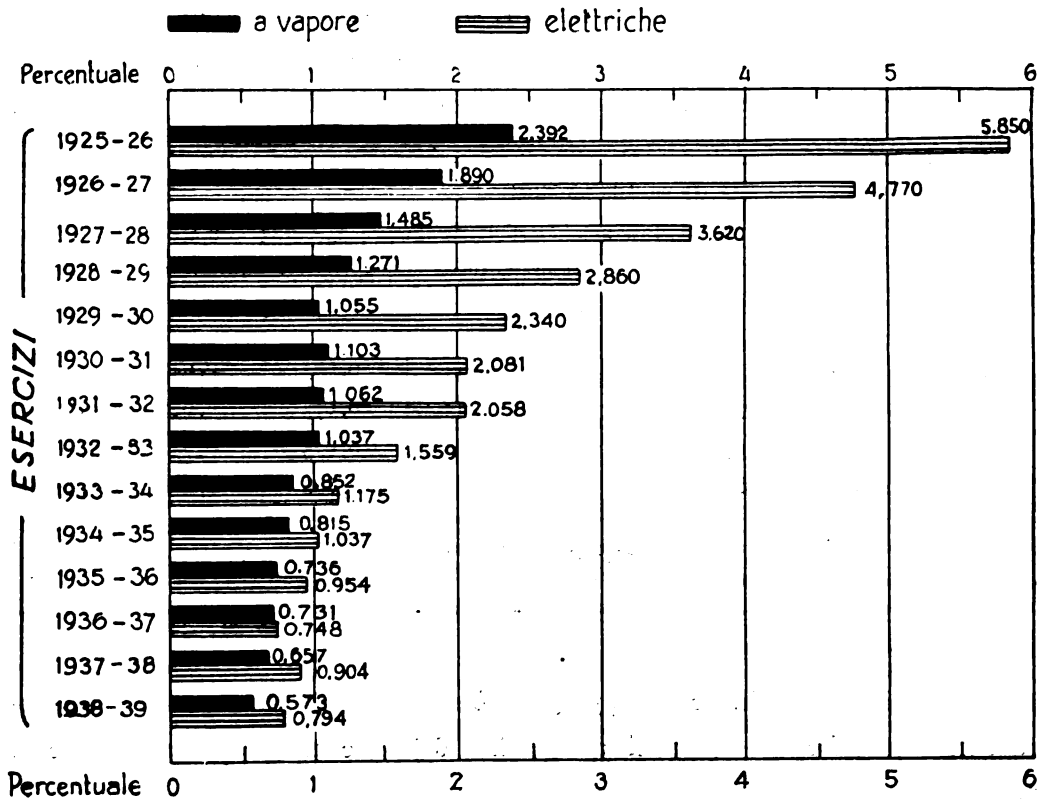
Come si vede nell'esercizio 1938-39 si è avuto un ulteriore sensibile miglioramento nell'indice di regolarità del servizio delle locomotive ed automotrici a vapore.

Trazione elettrica. — Per quanto riguarda gli inconvenienti della trazione elettrica i dati contenuti nel seguente prospetto per l'esercizio 1938-39 sono stati in generale più favorevoli di quelli dell'esercizio precedente nonostante che durante questo esercizio si sia avuta la attivazione di due arterie importantissime quali la Milano-Ancona e la Viareggio-Roma con la immissione in servizio di molto personale di recentissima abilitazione.

E S E R C I Z I O	QUANTITÀ DI INCONVENIENTI PER OGNI 100.000 KM. DI PERCORRENZA				
	Locomotive trifasi a 16,7 periodi	Locomotive a c. c. 3000 Volt	Elettromotrici a 3000 Volt	Elettrotreni	Media per tutti i servizi a traz. elettrica
1937-38.	0,96	0,53	0,57	0,62	0,904
1938-39.	0,76	0,60	0,52	0,87	0,794

**INCONVENIENTI ALLE LOCOMOTIVE ED ALLE AUTOMOTRICI
A VAPORE ED ELETTRICHE CHE CAUSARONO ANORMALITÀ
NELLA MARCIA DEI TRENI**

(Quantità di inconvenienti per ogni 100.000 chilometri di percorrenza)



Trazione con motore a combustione interna. — Il prospetto che segue indica dati analoghi relativi alle automotrici con motori a combustione interna:

ESERCIZIO	Quantità di inconvenienti			Quantità di inconvenienti per ogni 100.000 km. di percorrenza		
	Con spostamento macchine di riserva (1)	Senza spostamento macchine di riserva (2)	TOTALE	Con spostamento macchine di riserva (1)	Senza spostamento macchine di riserva (2)	TOTALE
1934-35	91	16	107	1,733	0,300	2,033
1935-36	85	12	97	1,075	0,153	1,228
1936-37	205	27	232	1,177	0,154	1,331
1937-38	201	22	223	0,693	0,075	0,768
1938-39	241	43	284	0,608	0,110	0,718

(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.

Veicoli. — Per quanto riguarda i veicoli si riportano qui di seguito le quantità di riscaldi verificatisi alle varie specie di veicoli stessi per ogni milione di assi-Km. di percorrenza per gli esercizi 1928-29, 1937-38 e 1938-39.

	1928-29	1937-38	1938-39
Carrozze	1 —	0,117	0,147
Bagagliai e postali	1,266	0,112	0,126
Carri	4,023	0,648	0,631
Veicoli in complesso	2,875	0,419	0,418

18. Quantità media giornaliera dei rotabili fuori servizio per riparazioni. — *Trazione a vapore.* — Per le locomotive ed automotrici a vapore la quantità media di unità fuori servizio per riparazione è risultata nell'esercizio 1938-39 di **451 (10,8 %)** contro 453 (10,4 %) dell'esercizio precedente.

Nel prospetto seguente sono riassunti i dati relativi alla quantità media di locomotive a vapore fuori servizio dal 1935-36 in poi:

ESERCIZIO	Parco locomotive ed automotrici a vapore (dotazione media)	Quantità media locomotive fuori servizio per riparazione	
		Quantità	% sulla dotazione
1935-36	4.744	590	12,4
1936-37	4.613	492	10,6
1937-38	4.388	453	10,4
1938-39	4.206	451	10,8

Dedotte le locomotive accantonate che non influiscono sul numero delle unità giacenti in riparazione, le locomotive fuori servizio per riparazione, riferite al totale delle locomotive adibite all'esercizio, risultarono in media il **14,3%** rispetto al **13,7%** dell'esercizio 1937-38. Il lieve aumento è dipeso dalla sospensione temporanea di alcune riparazioni di locomotive a vapore eccedenti ai bisogni, per poter disporre della mano d'opera occorrente per la riparazione delle locomotive elettriche.

Trazione con motore a combustione interna. — Nel prospetto seguente sono riassunti i dati relativi alla quantità media di automotrici fuori servizio dal 1932-33 in poi:

E S E R C I Z I O	Parco automotrici (dotazione media)	Quantità media automotrici fuori servizio per riparazioni	
		Quantità	% sulla dotazione
1932-33.....	10	—	—
1933-34.....	41	—	—
1934-35.....	103	11	10,7
1935-36.....	163	10	6,2
1936-37.....	252	27	10,8
1937-38.....	415	53	12,8
1938-39.....	580	66	11,4

Trazione elettrica. — Per quanto riguarda le locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici, la quantità media delle unità fuori servizio per riparazione, nell'esercizio 1938-39, fu di **141 (10,1 %)** rispetto a quella di 130 (10,2 %) dell'esercizio precedente.

Dedotte le locomotive accantonate, la percentuale media delle unità fuori servizio, rispetto a tutte le unità adibite all'esercizio, risulta dell' **11,4** rispetto al **12,1** dell'esercizio precedente.

Gli stessi dati, distinti per le locomotive elettriche dei diversi sistemi, le elettromotrici, gli elettrotreni, risultano dal prospetto seguente:

Percentuali unità non atte al servizio							
Compresi i rotabili accantonati				Esclusi i rotabili accantonati			
Locomotive trifasi a 16,7 periodi	Locomotive a c. c. 3000 Volt	Elettromotrici a 3000 Volt	Elettrotreni	Locomotive trifasi a 16,7 periodi	Locomotive a c. c. 3000 Volt	Elettromotrici a 3000 Volt	Elettrotreni
9,9	9,1	21,7	17,7	12,2	9,4	21,7	17,7

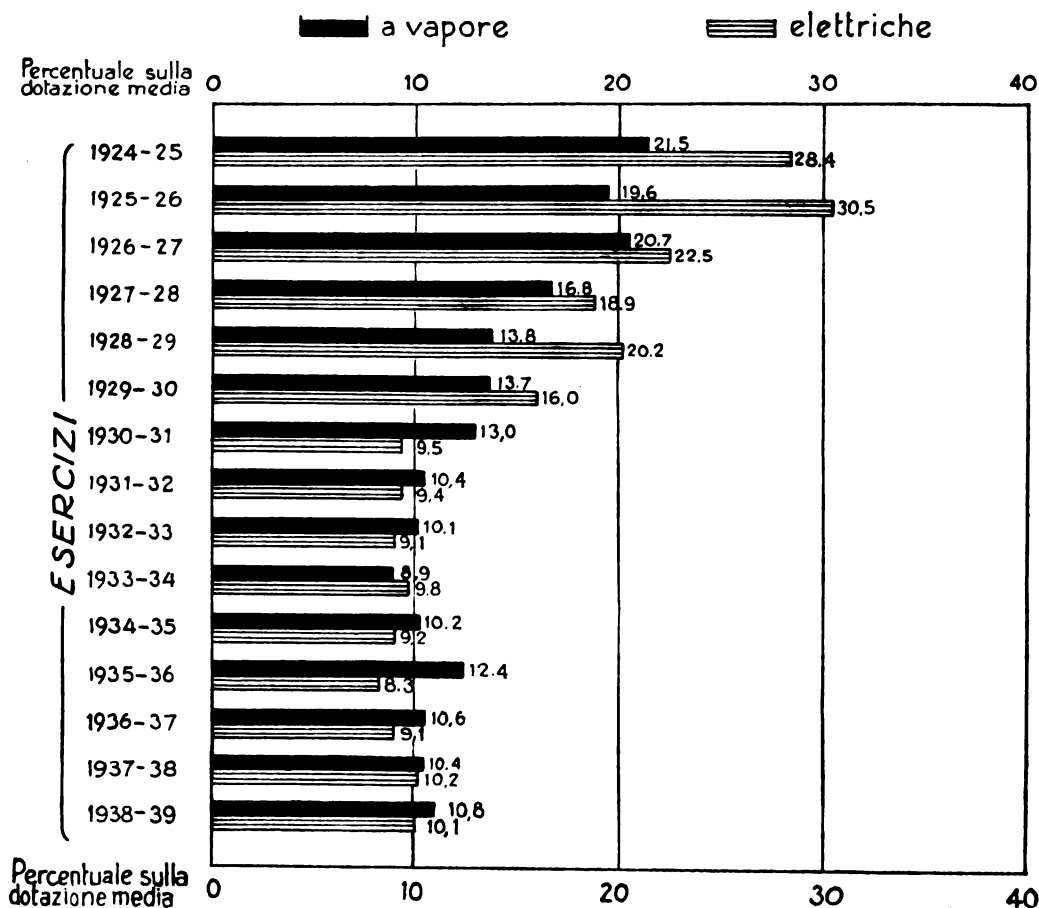
Le cifre delle elettromotrici e degli elettrotreni risultano alquanto elevate perchè si tratta di materiale nuovo che inoltre ha avuto periodi di inazione per la esecuzione di esperimenti e miglioramenti.

Veicoli. — Nell'esercizio 1938-39 le quantità medie giornaliere di veicoli fuori servizio per riparazione risultarono di **811** carrozze a carrelli (**12,7 %**), **45** carrozze a 2 o 3 sale (**8,5 %**), **678** bagagliai e postali (**15,1 %**) e **8.618** carri (**6,4 %**).

Nell'esercizio precedente 1937-38 tali quantità medie erano di 799 carrozze a carrelli (12,6 %), 37 carrozze a 2 o 3 sale (8,5 %), 682 bagagliai e postali (14,9 %) e 10.140 carri (7,6 %).

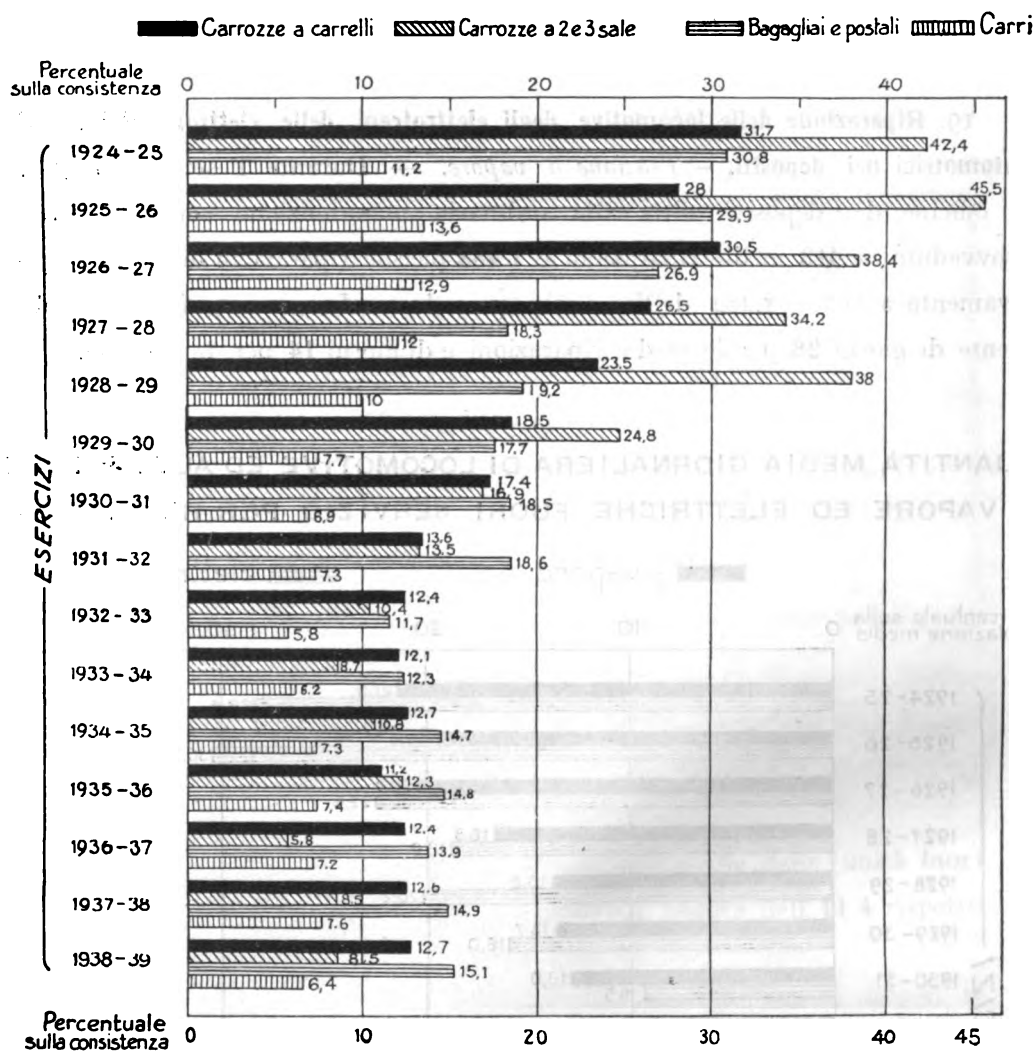
19. Riparazione delle locomotive, degli elettrotreni, delle elettromotrici e delle automotrici nei depositi. — Trazione a vapore. — Durante l'esercizio 1938-39 le officine dei depositi, oltre alla ordinaria manutenzione corrente, hanno provveduto a **413** medie riparazioni e **1.483** piccole riparazioni di fronte rispettivamente a 501 e 1.484 dell'esercizio precedente. La giacenza è stata mediamente di giorni **28** per le medie riparazioni e di giorni **14** per le piccole.

QUANTITÀ MEDIA GIORNALIERA DI LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE ED ELETTRICHE FUORI SERVIZIO PER RIPARAZIONI



La percorrenza media delle locomotive a vapore di tutta la Rete fra due riparazioni cicliche con rialzo, che era salita a km. 93.985 nell'esercizio 1935-36, è discesa a km. 90.580 nel 1937-38, ed a Km. **89.873** nel 1938-39, in seguito alla estensione della trazione elettrica alle linee di grande traffico.

QUANTITÀ DEI VEICOLI FUORI SERVIZIO PER RIPARAZIONI



Nel seguente prospetto si forniscono i dati per i gruppi di locomotive dei diversi servizi.

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 viaggiatori di montagna	Locomotive per tradotte e manovre	Locomotive a cremagliera	Media totale per intera rete
1936-37...	116.176	93.826	79.017	81.619	76.075	26.827	90.474
1937-38...	111.175	99.419	80.139	84.388	71.863	24.933	90.580
1938-39...	111.672	100.068	80.358	80.929	73.335	25.278	89.873

Trazione con motori a combustione interna. — Durante l'esercizio 1938-39 le officine dei depositi, oltre alle operazioni di ordinaria manutenzione delle automotrici, hanno provveduto ad eseguire **519** revisioni generali alle casse e rispettivi carrelli delle automotrici stesse.

La percorrenza media tra una grande riparazione e l'altra è stata: per le casse km. **117.800**; per i carrelli km. **113.900**.

Trazione elettrica. — Per le locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici, nelle officine dei depositi di trazione elettrica, oltre alla manutenzione ordinaria, si eseguirono, nell'esercizio 1938-39, **82** riparazioni generali ed altre **1.211** riparazioni diverse di speciale entità, mentre nell'esercizio precedente furono eseguite 108 riparazioni generali e 1.212 riparazioni speciali di entità come sopra.

Sono stati inoltre riparati **143** statori e **246** rotor di motori trifasi, **9** casse e **23** indotti di motori a corrente continua a 650 Volt e **18** casse e **160** indotti di motori a corrente continua 3000 Volt.

La giacenza media dei rotabili nei depositi trazione elettrica per l'esercizio 1938-39 fu di **46,4** giorni per le riparazioni generali e di **17,4** per le altre, mentre durante l'esercizio precedente tale giacenza media fu di 48,5 giorni per le riparazioni generali e di 17,4 per le altre.

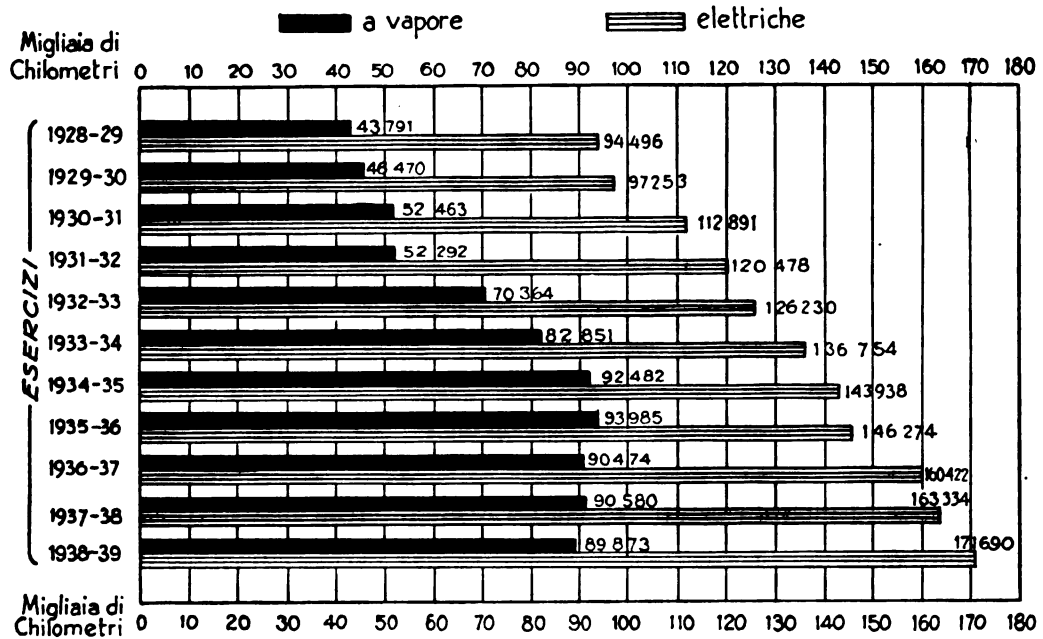
L'officina del deposito di Bologna deve costituire il grande centro riparatore delle locomotive a corrente continua 3000 Volt a grande velocità dei gruppi E.428 ed E.326, e sarà sussidiata dal centro di Livorno di cui si è iniziato l'attrezzamento.

Il centro di Bologna ha inoltre assolto da solo a tutte le esigenze della completa manutenzione degli elettrotreni, comprese le grandi riparazioni.

La percorrenza media delle locomotive elettriche fra due riparazioni generali, è risultata come segue nei due ultimi esercizi.

LOCOMOTORI	1937-38	1938-39
Trifasi a G. V.	163.334	171.690
Trifasi a P. V.	99.773	120.668
A corrente continua G. V.	328.412	383.353
A corrente continua P. V.	258.352	296.530

**PERCORRENZA MEDIA DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE
ED ELETTRICHE FRA DUE RIPARAZIONI GENERALI**



20. Riparazione delle locomotive nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — Le locomotive a vapore riparate nell'esercizio 1938-39 sono state **578** di cui **14** riparate dal deposito di Cagliari, contro **625** unità, e **17** rispettivamente dell'esercizio precedente.

Sono state pure riparate **25** caldaie da impianti fissi, **31** carri Vir, **1** locomotiva per privati, **2** locomotive Decauville, trasformati **4** tender e riparato **1** tender sciolto, nonchè collaudati **10** carri Vir.

Nel mese di gennaio 1939 le officine di Foligno hanno terminato la riparazione delle ultime locomotive a vapore, dedicandosi unicamente alla trazione elettrica.

Nelle riparazioni eseguite durante il 1938-39 la percentuale delle locomotive di tipo complesso e complesso speciale comprese nelle locomotive riparate e quella delle locomotive di tipo semplice riparate sono state rispettivamente del **79,25** e **20,75** contro **76,64** e **23,36** dell'esercizio precedente. Le percentuali delle riparazioni di grande e quelle delle riparazioni di media e assimilate sono state, sempre rispetto al totale delle locomotive riparate, rispettivamente **75,71** e **24,29**. Nell'esercizio precedente tali percentuali furono **82,40** e **17,60**.

La media delle locomotive a vapore contemporaneamente giacenti in officina per riparazione o demolizione è stata di **75** unità.

La giacenza media in riparazione delle locomotive di grande è stata di giorni **36** come nell'esercizio precedente.

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 1938-39, **991** unità ragguagliate di locomotive a vapore oltre le **19,10** riparate dal deposito di Cagliari, contro **1.150** unità ragguagliate (oltre **21,15** di Cagliari) riparate nell'esercizio precedente.

Se si riferisce detta produzione a tutta la forza operaia assegnata alle officine, la quale oltre che alla riparazione vera e propria delle locomotive è addetta anche ad altre lavorazioni (sale montate, molle, tubi bollitori, pezzi di ricambio per altri impianti, lavori per scorte magazzino e per conto di terzi) l'indice operaio anno per locomotiva ragguagliata prodotta risulta per l'esercizio 1938-39 di **2,86** mentre nell'esercizio precedente fu di **2,57**.

Se si tiene conto solo degli operai addetti alla lavorazione delle locomotive, esclusi quelli addetti ad altre lavorazioni, l'indice operaio anno per locomotiva ragguagliata prodotta risulta di **1,80** come nell'esercizio precedente.

Le officine di Rivarolo hanno riparato **102** locomotori di riparazione generale ed **1** di riparazione speciale, contro **113** di riparazione generale e **2** di riparazione speciale dell'esercizio precedente, con una giacenza media di giorni **40** contro **47** dell'esercizio precedente.

Le officine di Torino hanno riparato **89** locomotori di riparazione generale contro **53** dell'esercizio precedente con una giacenza media di giorni **36** contro i **37** dell'esercizio passato.

Infine le officine di Foligno, dal gennaio al giugno 1939, hanno riparato **40** locomotori di riparazione generale e **1** di riparazione speciale con una giacenza rispettivamente di giorni **33** e **28**.

21. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — Le officine dell'industria privata durante l'esercizio 1938-39 hanno riparato **78** locomotive a vapore di fronte a **80** del 1937-38.

Le unità ragguagliate risultarono **97,5** unità in confronto a **98** unità del 1937-38.

La durata media di giacenza in officina fu di giorni **113**, di fronte a giorni **117** del 1937-38.

22. Riparazione delle automotrici nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — Le diverse officine materiale rotabile hanno eseguito **149** riparazioni generali alle casse delle automotrici, mentre da parte dell'officina motori di Firenze sono state effettuate **593** grandi riparazioni ai carrelli motori delle automotrici stesse.

23. Riparazione dei veicoli nelle squadre rialzo. — Come risulta dall'allegato 31 nell'esercizio 1938-39 furono riparati **28.375** carrozze, **15.980** bagagliai e postali e **198.117** carri, mentre nell'esercizio precedente erano stati riparati 28.510 carrozze, 15.540 bagagliai e postali e 186.851 carri.

Nel complesso nel 1938-39 furono riparati **242.472** veicoli (oltre a **731.483** piccole riparazioni di manutenzione corrente) in confronto a 230.901 veicoli riparati nel 1937-38 (oltre a 672.101 piccole riparazioni di manutenzione corrente).

24. Riparazione dei veicoli nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — Il complesso delle riparazioni eseguite dalle officine delle ferrovie dello Stato, durante il 1938-39, è stato di **6.982** (**2.615** carri, **371** bagagliai e **3.996** carrozze, delle quali **3.928** a carrelli) di fronte a 6.303 veicoli riparati nell'esercizio precedente (2.187 carri, 426 bagagliai e 3.690 carrozze, delle quali 3.649 a carrelli).

Col luglio 1938 sono stati modificati i coefficienti di ragguaglio, per tener conto della diversa specie delle riparazioni occorrenti ai tipi di veicoli di recente costruzione riparati normalmente dalle officine di grande riparazione. La produzione in assi ragguagliati per l'esercizio 1937-38 e che figura nella relazione annuale dell'esercizio stesso era di 547.850; tale produzione, calcolata con i nuovi coefficienti, entrati in vigore il 1° luglio 1938, diventa invece 641.430. Di fronte a tale produzione quella per l'esercizio 1938-39 ammonta invece a **691.570** assi ragguagliati.

Riferendo la produzione agli operai addetti esclusivamente alla riparazione veicoli, risulta che nel 1938-39 ciascun operaio ha riparato **332** assi ragguagliati in confronto a 314 nell'esercizio precedente e che il rapporto operaio-anno per 1000 assi ragguagliati è stato di **3** in confronto di 3,20 nell'esercizio precedente.

25. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — Dalle officine private sono stati riparati nel 1938-39 **22.789** veicoli, di fronte a 24.289 veicoli riparati nel 1937-38 e cioè: **19.045** carri (contro 20.451), **1.928** bagagliai (contro 2.151), **1.816** carrozze (contro 1.687).

Inoltre sono stati trasformati **494** veicoli di fronte a 506 dell'esercizio precedente e sono stati modificati **50** carri P in carri con bilico serie Q.

26. Riparazione dei tachimetri per locomotive e degli attrezzi pneumatici. — Continua il lavoro di trasformazione ed unificazione tachimetri presso l'apposita officina del deposito di Bologna. Essa provvede alla costruzione dei tachimetri per tutte le locomotive elettriche, elettrotreni, treni bloccati di nuova costruzione.

Gli apparecchi unificati al 30 giugno 1939 erano **1.882**.

27. **Costo delle riparazioni e delle trasformazioni.** — Per le riparazioni e le trasformazioni eseguite nelle officine private si ebbero i seguenti costi:

	Riparazioni		Trasformazioni	
	1932-36	1937-38	1932-36	1937-38
Costo medio per locomotiva	72.435	67.275	—	—
» » » caldaia	22.500	21.176	—	—
» » » asse carrozza	2.480	2.398	—	39.098
» » » asse bagagliaio	1.745	1.827	—	—
» » » asse carro	962	910	28.462	16.576

La spesa complessiva delle riparazioni e trasformazioni di rotabili a scartamento normale eseguite sia direttamente dall'Amministrazione che dalle ditte private, fu quella indicata nel seguente prospetto (esclusa la quota parte in conto patrimoniale):

COSTO COMPLESSIVO DELLE RIPARAZIONI E TRASFORMAZIONI

	OFFICINE STATO		OFFICINE PRIVATE		COMPLEMENTARMENTE	
	1932-36	1937-38	1932-36	1937-38	1932-36	1937-38
	milioni					
Locomotive, tenders ed automotrici a vapore	111 -	122,3	6,2	4,4	117,2	126,7
Locomotive, elettrotreni, elettromotrici e relative apparecchiature	55,5	50,9	2,6	1,8	58,1	52,7
Automotrici con motore a combustione interna	32,3	16,7	0,3	0,6	32,6	17,3
Carrozze	55,7	55,6	17,7	23,5	73,4	79,1
Bagagliai	6,8	7,3	7,9	9,1	14,7	16,4
Carri	47,7	44 -	49,3	48,5	97 -	92,5
TOTALE...	309 -	296,8	84 -	87,9	393 -	384,7

STUDI ED ESPERIMENTI

28. **Locomotive, elettrotreni, elettromotrici ed automotrici.** — Speciali cure si sono rivolte agli studi ed esperimenti per l'impiego di materiali di produzione nazionale. In particolare si sono studiate le seguenti possibilità:

a) impiego pressochè totalitario dei nastri e tessuti di vetro tirato in sostituzione degli analoghi nastri e tessuti di amianto a fibra lunga di provenienza

estera, dei quali si fa largo uso negli avvolgimenti dei motori elettrici del nostro materiale elettromotore;

b) impiego totalitario di materiale in lastre di cemento-amiante compresso per confezione di diaframmi o celle incombustibili delle apparecchiature elettriche in sostituzione di materiale analogo di importazione;

c) impiego, nella misura maggiore possibile, dei materiali a base di resine sintetiche al posto di metalli, legno e altre materie (cuoio, gomma) di importazione;

d) impiego, nella misura il più possibile larga, delle leghe leggere nazionali al posto di metalli ricchi (rame-stagno) di importazione.

Fra gli studi fatti per modifiche alle locomotive a vapore è degno di speciale menzione quello relativo alla applicazione di forni di acciaio, in luogo di quelli di rame, alle locomotive gr. 625-744 e 745, con lo scopo di diminuire il fabbisogno di rame e consentire l'uso dei combustibili nazionali ricchi di zolfo.

È stato concretato il progetto completo di un nuovo motore di trazione di potenza specifica notevolmente maggiore dell'attuale e di nuove trasmissioni elastiche per locomotive ed elettromotrici.

È stato fatto lo studio ed il progetto completo di nuove elettromotrici ad alta accelerazione con rimorchio, destinate ai così detti «treni a composizione bloccata».

29. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — È stato completato lo studio di nuove carrozze di 3ª classe a carrelli con ossatura costituita da profilati normali, ma di spessore ridotto e in acciaio ad alto limite di snervamento, così da ottenere un notevole alleggerimento del veicolo.

È stato inoltre proseguito lo studio di altre carrozze di 3ª classe, pure a carrelli, nelle quali, allo scopo di ridurre sempre più la tara, l'ossatura metallica è costituita anzichè da profilati, da lamiere piegate di minimo spessore e saldate. Tali carrozze presentano anche la particolarità di avere alle estremità un profilo speciale allo scopo di ridurre la resistenza dell'aria negli intervalli tra le testate.

È stato studiato un nuovo tipo di carrello che si differenzia da quelli finora in servizio per avere un più complesso sistema di molleggio, al fine di ottenere una marcia più dolce.

Sono state studiate delle carrozze ristorante con bar, destinate ad essere messe in composizione a treni per dopolavoristi, carrozze che presentano la caratteristica di possedere installazioni di cucina sufficienti per diverse centinaia di persone, così da dare la possibilità di servire pasti caldi e completi a tutti i viaggiatori del treno.

Anche per quanto riguarda i veicoli è stato fatto largo uso di leghe leggere nazionali al posto di metalli ricchi e di materiali a base di resine sintetiche per risparmiare il più possibile metalli, legno ed altre materie di importazione.

Per i tessuti si è esteso l'uso del fiocco di rayon e della canapa in sostituzione del cotone e della lana.

30. **Carri soccorso.** — È in corso la graduale sostituzione dei vecchi carri soccorso di 1^a e 2^a categoria con altri di maggiore lunghezza e capacità, che consentono migliori condizioni per il collocamento degli attrezzi e per lo svolgimento dei lavori, in relazione delle accresciute esigenze. Anche la dotazione di attrezzi e mezzi d'opera dei carri soccorso è stata migliorata, con l'assegnazione di binde idrauliche da 100 tonnellate e di speciali dispositivi atti a facilitare i ricuperi.

31. **Esperimenti di esercizio sul materiale rotabile.** — Sono proseguiti gli esperimenti sulle condizioni di marcia dei rotabili sia nei riguardi del loro diretto comportamento, sia per le sollecitazioni da essi trasmesse ai binari.

Sono pure continuate le prove oscillografiche, specialmente eseguite su alcune carrozze e locomotori elettrici.

Sono state inoltre fatte:

misurazioni sperimentali sull'isolamento termico delle condotte delle carrozze per migliorare il riscaldamento a vapore dei lunghi treni;

prove alla galleria del vento con modelli di locomotive gr. 69r a profili aerodinamici, per studiarne il comportamento alle alte velocità;

determinazione degli effettivi consumi di energia per il traino dei treni con locomotive elettriche a corrente continua allo scopo di ricercare le condizioni per la migliore utilizzazione dell'energia stessa.

L'applicazione dei cannotti di acciaio dolce, in luogo di quelli di rame, per il collegamento dei tubi bollitori alla piastra tubolare dei forni di rame delle locomotive a vapore, è stata estesa con buon esito a 105 locomotive.

È stata decisa la trasformazione, secondo il sistema Franco, di 10 locomotive, cinque delle quali del gruppo 685 con distribuzione Caprotti e le altre del tipo 740.

Infine sono stati fatti anche gli esperimenti seguenti:

prove di lancio di carrozze isolate per determinarne la efficacia del freno e per mettere a punto un metodo di determinazione sperimentale del « peso frenato » attribuibile ai vari tipi di veicoli, metodo che è stato poi adottato dall'U. I. C.;

prove del freno per alte velocità (con dispositivo speciale che permette di ottenere una frenatura più efficace fino a che la velocità supera i 50 km.-ora e garantisce la frenatura normale al disotto di detta velocità per evitare lo slittamento delle ruote).

Speciale menzione meritano gli studi eseguiti sugli elettrotreni, per esperimentarli a velocità sempre più alte e per migliorare ognora più il loro comportamento in corsa.

Il 20 luglio 1939 è stata effettuata una corsa dimostrativa sul percorso Firenze-Milano in soli 115', alla velocità media commerciale di 165 km.-ora; la montuosa barriera appenninica che separa Bologna da Firenze è stata superata in soli 38, alla velocità media di 153 km.-ora e sul percorso Lavino-Rogoredo (km. 199,147) si è mantenuta la velocità media di 175,803 km.-ora, toccando una punta massima di 203 km.-ora.

32. Apparecchi di sicurezza « uomo morto ». — Al 30 giugno 1939 si avevano 226 locomotive elettriche in servizio munite dell'apparecchio di sicurezza « uomo morto ».

Con speciali apparecchi automatici destinati alla regolazione delle caldaie a nafta per riscaldamento treni, che sono in opera sulle locomotive elettriche trifasi, si conta sperimentare la possibilità di utilizzare anche con dette locomotive elettriche un solo agente di condotta.

33. Riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica. — La dotazione di carri riscaldatori che il 30 giugno 1938 era di 319 unità è salita al 30 giugno 1939 a **331** unità.

Il numero di locomotive provviste di caldaie a nafta è passato da 180 a **184**.

È continuata l'applicazione sulle locomotive gruppo E. 333 della caldaia a nafta per produzione del vapore occorrente per il riscaldamento dei treni.

Il numero di locomotive gruppo E. 333 provviste di tale accessorio è passato da 27 a **38** al 30 giugno 1939.

34. Ricupero della energia elettrica. — Si sta studiando la possibilità di effettuare il ricupero di energia anche sulla rete a corrente continua a 3000 Volt. Si studia la eventuale possibilità di realizzarlo anche con sottostazioni dotate di raddrizzatori non invertibili, facendo assegnamento sulla possibilità di far assorbire l'energia recuperata da altri treni in linea, salvo in definitiva a prevedere la installazione nelle sottostazioni di resistenze dissipatrici che entrerebbero in funzione quando la quantità di energia recuperata fosse superiore a quella assorbita.

Si sono così opportunamente attrezzate due locomotive gruppo E. 626 messe in regolare servizio sulla direttissima Firenze-Bologna e sulla Porrettana con ottimo esito, tanto che si è deciso di estendere l'esperimento con altre 3 unità da assegnare alla Udine-Tarvisio.

35. Contatori di energia elettrica. — Si è iniziata la applicazione sperimentale a bordo delle locomotive a corrente continua 3000 Volt di 20 contatori di energia, destinati a consentire un controllo dei consumi di energia e studiare così la possibilità di conseguire economie con la istituzione di premi ai guidatori per minor consumo.

Allo stesso scopo, si è ulteriormente proseguito l'esperimento di impiego di contatori per la rete trifase a 16,7 periodi. I contatori opportunamente studiati per lo scopo che occorre raggiungere, hanno dimostrato di poter mantenere una costante taratura in servizio e quindi di stabilizzare ad un valore fisso l'eventuale errore.

Dai primi risultati dell'esperimento si può intravedere la possibilità di riuscire a far costruire da Ditte nazionali dei contatori adatti ai nostri bisogni permettendo la risoluzione del problema del controllo dei consumi e ricuperi di energia a bordo delle locomotive.

36. Miglioramenti alle norme tecniche di esercizio. — È riconosciuto opportuno introdurre alcune variazioni alle norme tecniche di esercizio, finora in vigore, e specialmente quella sulla frenatura dei treni.

Le nuove norme studiate a questo riguardo sono basate sul peso afferente agli assi dei veicoli frenati (anzichè sul numero di detti assi) in rapporto al peso totale del treno (anzichè al numero totale di assi). Le nuove norme passeranno subito ad una breve fase sperimentale e poi all'adozione dell'intera rete, restando così armonizzate con quelle che sono in vigore presso altre Amministrazioni estere confinanti.

Sono state anche concretate nuove norme per fissare il peso massimo dei treni compatibile per gli organi di attacco, tenendo conto del migliorato stato attuale degli organi di attacco dei veicoli del nostro parco.

CAPO VI
TRAFFICO

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI

I. Entità del traffico viaggiatori. — Il quantitativo dei biglietti venduti nell'esercizio 1938-39 ed in quello precedente risulta ripartito come segue:

Classe	1938-39	1937-38	Differenza	Variazioni %
I	1.215.038	1.088.735	+ 126.303	+ 11,60
II	8.683.500	8.831.153	— 147.653	— 1,67
III	97.897.229	93.125.621	+ 4.771.608	+ 5,12
TOTALI ...	107.795.767	103.045.509	+ 4.750.258	+ 4,61

Ricordiamo che, come negli esercizi scorsi, questi quantitativi non comprendono i biglietti di abbonamento e quelli con pagamento a *forfait* per forti movimenti di masse in occasione di manifestazioni nazionali.

I biglietti di abbonamento venduti nel 1938-39 furono **189.266** di fronte a 183.782 dell'esercizio precedente ed i biglietti con pagamento a *forfait* e a pagamento dilazionato compresi i viaggi di militari furono **1.349.789** rispetto a 850.438 dell'esercizio precedente.

La percentuale dei biglietti delle diverse classi risultò quella indicata nel seguente specchio e confrontata con la situazione di alcuni esercizi precedenti:

Percentuale dei biglietti delle diverse classi.

Classe	1934-35	1935-36	1936-37	1937-38	1938-39
I	1,40	1,05	1,07	1,06	1,13
II	9,44	8,54	8,61	8,57	8,05
III	89,16	90,41	90,32	90,37	90,82

Il quantitativo di viaggiatori-chilometro risultò di **11.773** rispetto a 11.064 milioni dell'esercizio precedente (vedi allegato 39) con un aumento del 6,41 %.

Dati principali relativi all'esercizio 1938-39
(Rete a scartamento normale e ridotto)

Variazioni percentuali rispetto all'esercizio precedente

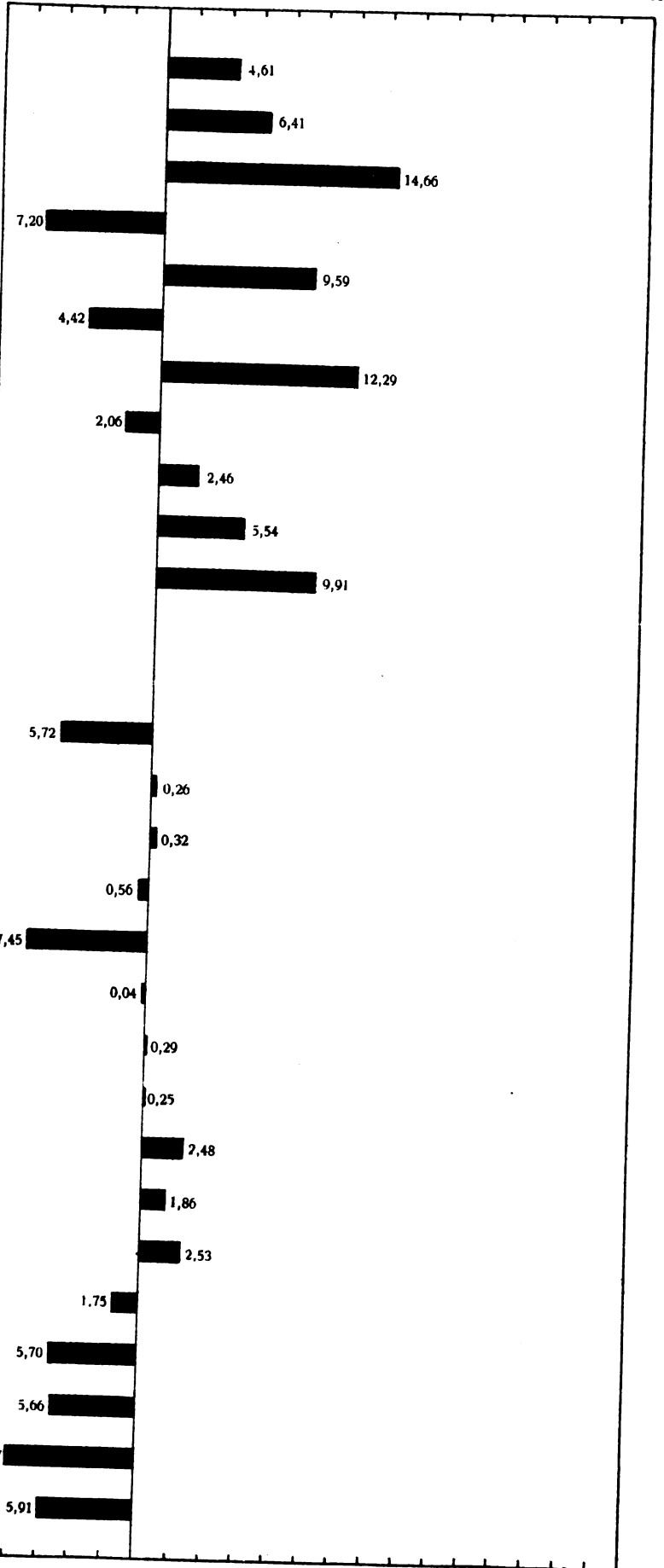
Viaggiatori

in diminuzione

in aumento

10 8 6 4 2 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30

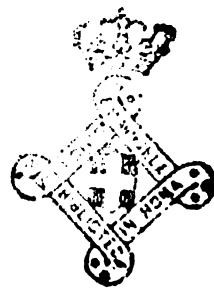
		Quantità numeriche	
1.	Numero dei biglietti	milioni	107,80
2.	Viaggiatori-Km.	milioni di viag.-Km.	11.772,76
3.	Percorrenze treni viaggiatori	milioni di Km.	131,21
4.	Viaggiatori per treno $(\frac{2}{3})$	Numero	89,72
5.	Percorrenze carrozze	milioni di assi-Km.	2.242,02
6.	Quantità assi-carrozze per treno $(\frac{5}{3})$	Numero	17,09
7.	Introito traffico viaggiatori	milioni di lire	1.577,03
8.	Introito medio per treno-Km. $(\frac{7}{3})$	Lire	12,02
9.	Introito medio per asse-Km. $(\frac{7}{5})$	Lire	0,703
10.	Introito per viaggiatori-Km. $(\frac{7}{2})$	Lire	0,134
11.	Introito dei bagagli	milioni di lire	35,67



Merchi

12.	Tonnellate caricate per il pubblico	milioni di tonn.	47,41
13.	Tonnellate-Km. totali (escluso il bestiame)	mil. di tonn.-Km.	11.553,94
14.	Tonnellate-Km. a carro completo.	"	10.804,91
15.	Tonnellate-Km. in collettame	"	749,03
16.	Carri caricati di bestiame	migliaia	76,33
17.	Percorrenze treni merci	milioni di Km.	58,39
18.	Tonnellate per treno-Km. $(\frac{13}{17})$	Tonnellate	197,884
19.	" " (compresi i trasp. di serv.)	"	211,53
20.	Percorrenze carri carichi e vuoti	milioni di assi-Km.	3.114,62
21.	Percorrenze carri carichi (esclusi i carri di bestiame)	"	2.117,15
22.	Quantità di assi per treno-Km.	Numero	55,48
23.	Carico medio per asse-caricato $(\frac{13}{21})$	Tonnellate	5,46
24.	Introiti traffico merci (compreso bestiame)	milioni di lire	2.420,75
25.	Introito medio per treno-Km. $(\frac{24}{17})$	Lire	41,46
26.	Introito asse-Km. di carro (carico e vuoto). $(\frac{24}{20})$	Lire	0,777
27.	Introito per tonn.-Km. di merce	Lire	0,2072

10 8 6 4 2 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30



2. **Quantità dei viaggiatori distinti per categorie.** — Nel seguente specchio si dà la ripartizione del quantitativo totale dei viaggiatori partiti negli esercizi 1938-39 e 1937-38, per alcune importanti categorie.

	1938-39		1937-38		Variazioni %
	milioni	%	milioni	%	
Traffico generale della Rete.....	92,8	86,1	88,9	86,3	+ 4,3
Viaggiatori provenienti dall'estero.....	1,7	1,6	1,8	1,8	- 3,9
Viaggiatori proven. dalle ferrovie secondarie.	1 -	0,9	1 -	1 -	+ 3,2
Viaggiatori con biglietti settimanali e festivi	8 -	7,5	7,1	6,9	+ 12,3
Viaggiatori dei treni popolari.....	2,4	2,2	2,5	2,4	- 3,9
Viaggiatori servizio Napoli-Pozzuoli.....	1,3	1,2	1,2	1,2	+ 4,4
Viaggiatori in conto corrente.....	0,6	0,5	0,5	0,4	+ 20,6
TOTALI...	107,8	100 -	103 -	100 -	+ 4,6

3. **Prodotto del servizio viaggiatori.** — Il prodotto del traffico viaggiatori risultò nel 1938-39 di **1.577,03** milioni di fronte a 1.404,43 dell'esercizio precedente. Si è avuto quindi un aumento di prodotti del 12,29 %.

Nell'allegato 39 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 :

	1938-39	1937-38	Differ. %
Prodotto per treno-chilometro	L. 12,02	12,27	- 2,06
Prodotto per asse-chilometro carrozza »	0,703	0,686	+ 2,46
Prodotto per viaggiatore-chilometro.. »	0,134	0,127	+ 5,54

4. **Entità e prodotto del servizio bagagli.** — Le spedizioni di bagagli effettuate durante l'esercizio 1938-39 furono di **2.156.436** contro 2.029.378 dell'esercizio precedente con un aumento del 6,26 %.

Il prodotto relativo fu di milioni **35,67** di fronte a 32,46 dell'esercizio precedente con un aumento quindi del 9,91 %.

5. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — La percorrenza giornaliera dei treni ordinari viaggiatori su tutta la Rete nell'esercizio 1938-39 ha subito le variazioni risultanti dal seguente prospetto :

SITUAZIONE al	TRENI PERMANENTI										Treni temporanei	Treni merci con viaggiatori
	Ordinari			Leggeri	Automotrici		TOTALE km.		In complesso Trazione a vapore, elettrica ed automotr.			
	Scart. Normale		Scart. Ridotto		a carbur. elettriche	a vapore elettrici	a vapore elettrici	a vapore elettrici				
	a vapore	elettrici	a vapore									
1° luglio 1938...	122.005	89.530	3.470	18.667	1.933	76.694	14.308	144.142		91.463	326.607	18.410
1° gennaio 1939...	103.491	116.321	3.465	19.984	3.100	84.771	17.344	126.940	119.421	348.476	1.553	11.962
30 giugno 1939...	105.033	111.677	3.477	18.706	2.817	98.270	26.730	127.216	114.494	366.710	1.629	10.939

La percorrenza annuale dei treni viaggiatori pel servizio pubblico risultò nell'esercizio 1938-39 di Km. **131,21** milioni di cui **130,11** milioni si riferiscono alla rete a scartamento normale e **1,10** milioni alla rete a scartamento ridotto.

La percorrenza di **130,11** milioni sulla rete a scartamento normale si riferisce:

per **49,97** milioni di Km. (38,41 %) alla trazione a vapore
 » **48,66** » » » (37,40 %) » » elettrica
 » **31,48** » » » (24,19%) » » a carburante.

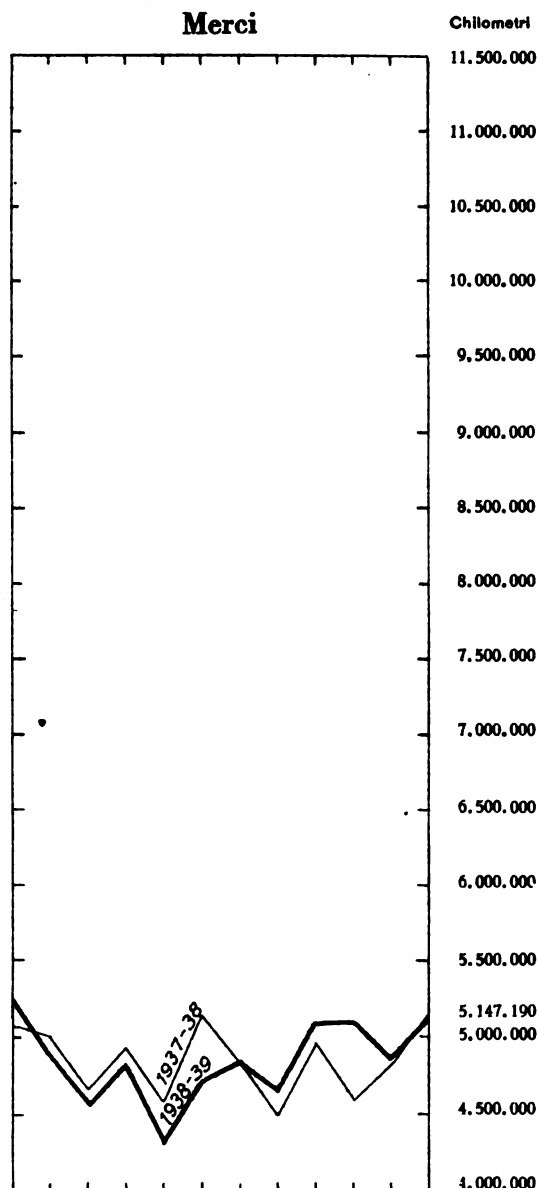
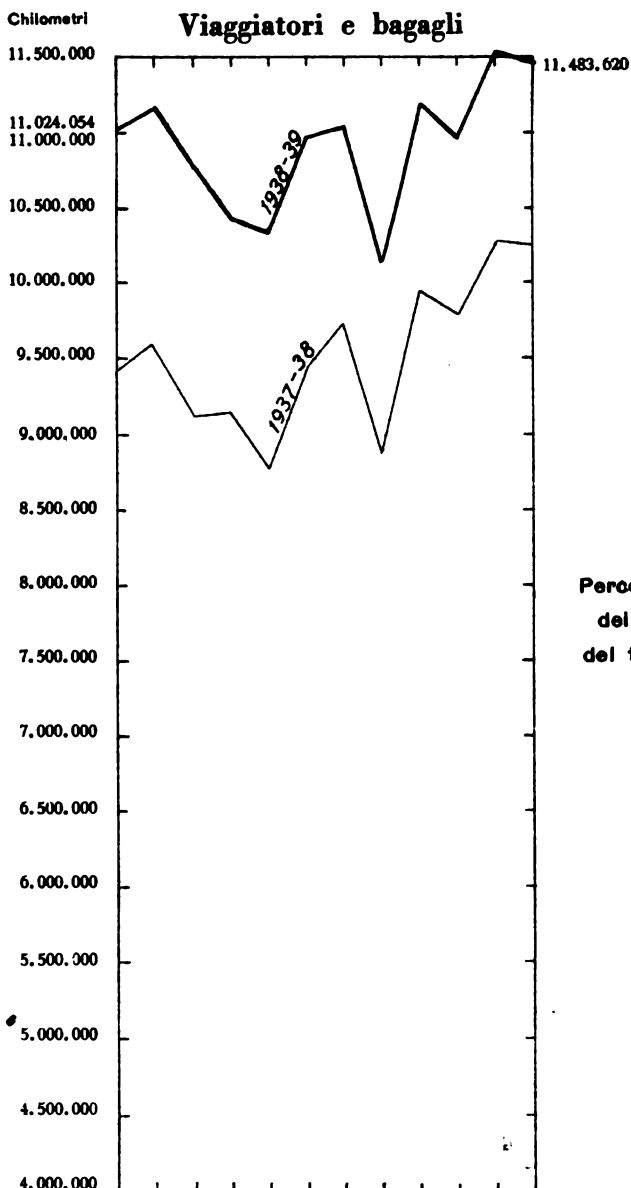
La percorrenza totale nel 1938-39 rispetto a quella del 1937-38 ha presentato un aumento di **16,77** milioni di km. dovuto per 11,35 milioni al servizio con trazione elettrica, per 8,39 milioni al servizio delle automotrici a carburante, mentre la percorrenza dei treni a vapore ha segnato una diminuzione di 2,97 milioni di treni-km.

6. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — La percorrenza delle carrozze cariche e vuote nell'esercizio 1938-39 fu di **2.242** milioni di assi-chilometro su tutta la rete a scartamento normale e ridotto, di fronte a **2.046** dell'esercizio precedente, con un aumento, quindi, di **196** milioni di assi-chilometro pari al **9,6 %**.

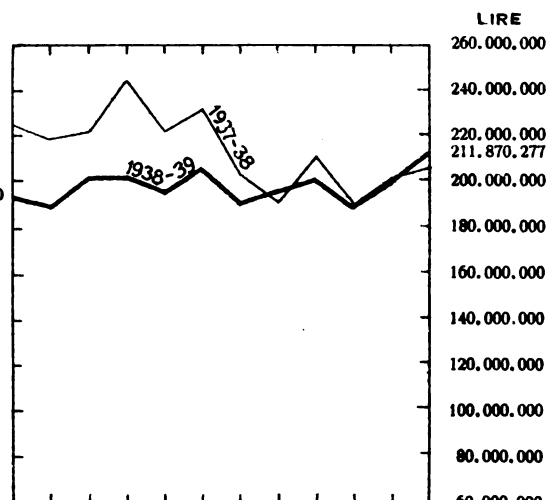
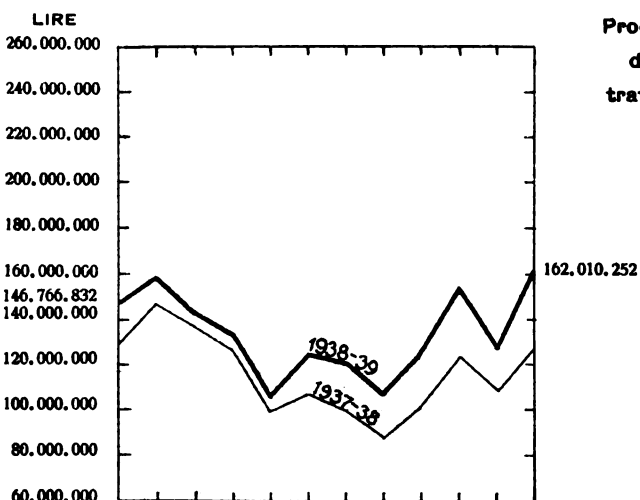
Il quantitativo medio di assi-chilometro carrozze per ogni treno-chilometro viaggiatori risultò nel 1938-39 di assi **17,09** di fronte a **17,88** del 1937-38.

Il quantitativo medio di viaggiatori per treno (rapporto fra viaggiatori-chilometro e treni-chilometro) risultò nel 1938-39 di **89,72** di fronte a **96,68** dell'esercizio precedente, con una diminuzione del **7,20 %**.

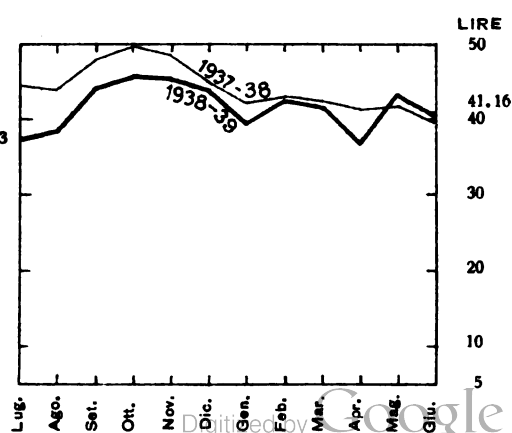
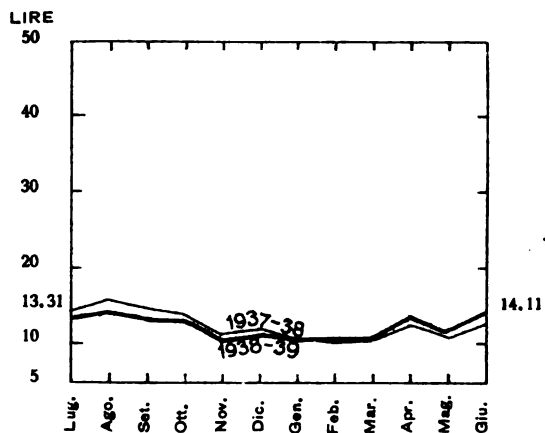
Percorrenze e prodotti dei treni



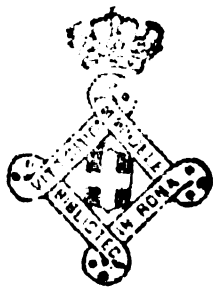
Percorrenze
dei treni
del traffico



Prodotti
del
traffico

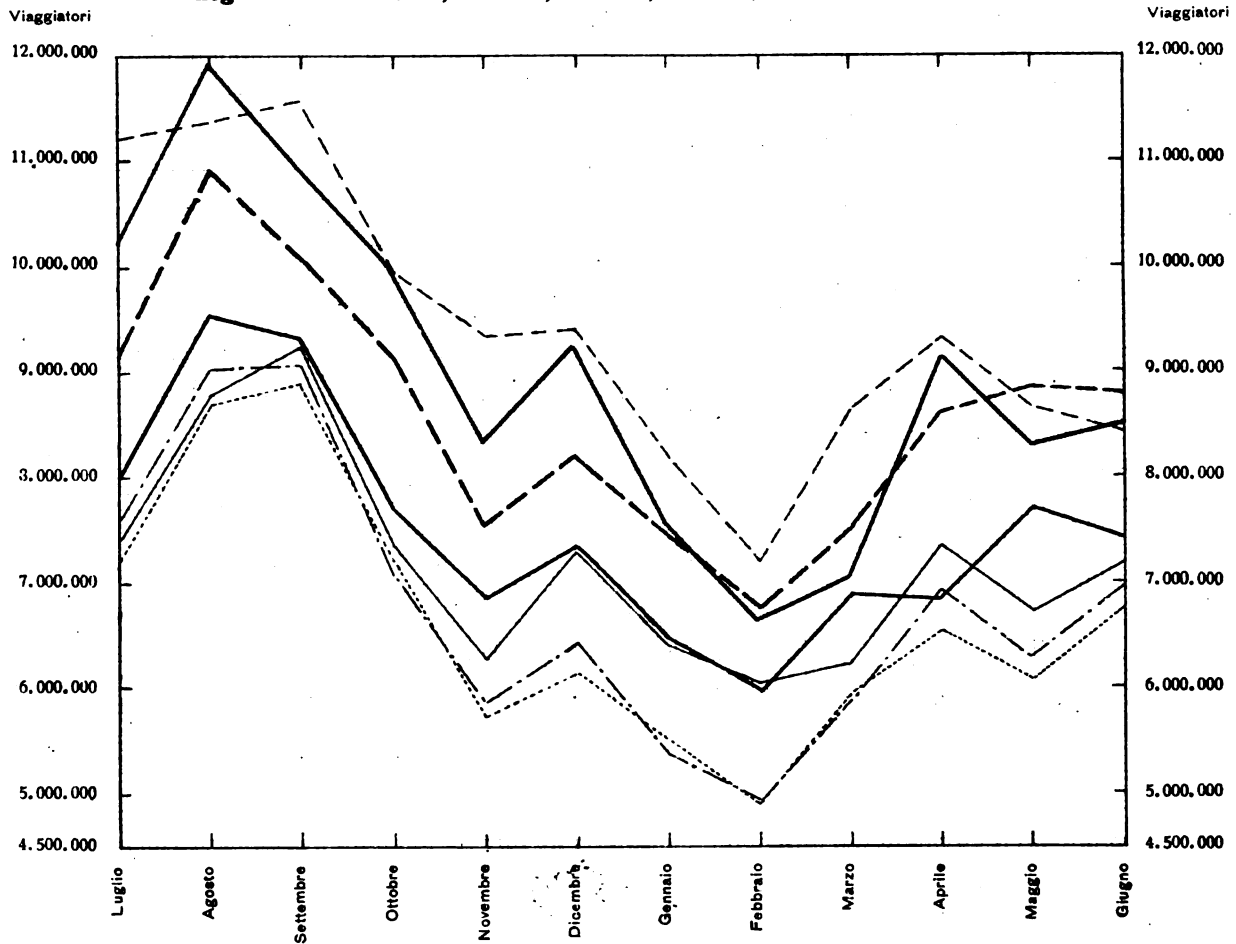


Prodotti
del
treno-Km.



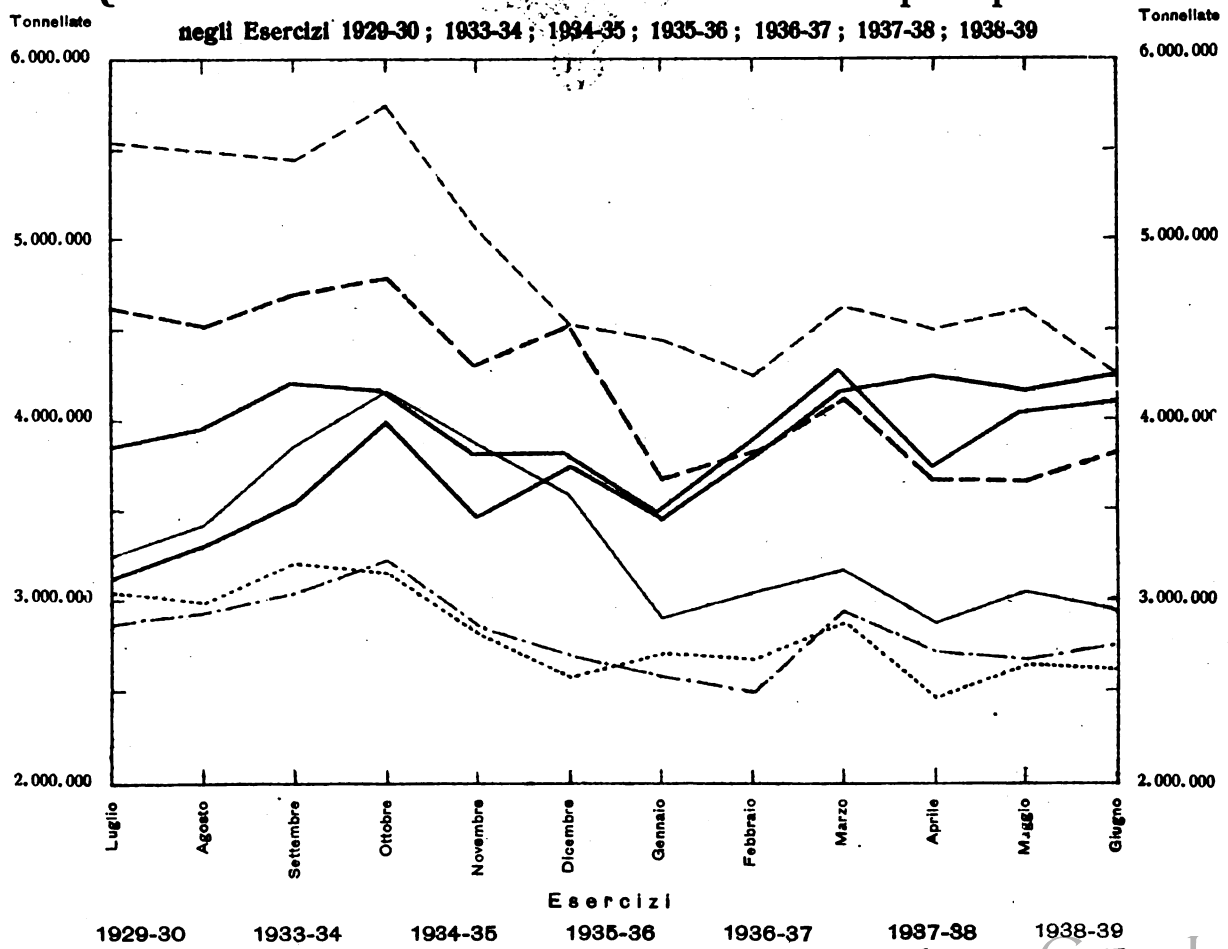
Quantitativo mensile dei viaggiatori

negli Esercizi 1929-30; 1933-34; 1934-35; 1935-36; 1936-37; 1937-38; 1938-39

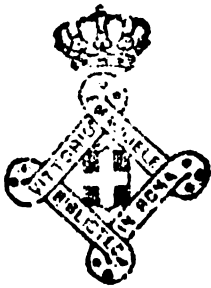


Quantitativo mensile di Tonnellate caricate sulla rete per il pubblico

negli Esercizi 1929-30; 1933-34; 1934-35; 1935-36; 1936-37; 1937-38; 1938-39







7. Principali comunicazioni internazionali ed interne. — Durante l'esercizio 1938-39 sono state notevolmente migliorate sia le comunicazioni internazionali che quelle interne.

Fra le prime sono da ricordare:

l'istituzione di due coppie di treni rapidi fra Torino, Livorno e Roma, effettuata in parte con elettrotreni e in parte con automotrici;

lo sdoppiamento dei treni PR ed RP fra Roma e Torino per consentire l'inoltro indipendente delle carrozze con letti fra Parigi-(Firenze)-Roma ed il proseguimento di una di dette carrozze su Napoli (R 61 ed R 56);

l'istituzione dei nuovi treni MR e RM fra Milano e Chiasso per l'allacciamento a Basilea coi treni « *Oro del Reno* »;

l'istituzione di un nuovo treno 305 Chiasso-Milano per il proseguimento del nuovo treno 152 SBB da Zurigo;

l'anticipazione del treno 32 Roma-Milano per assicurare la coincidenza coi treni 84 per Chiasso e 206 e 212 per Domodossola.

Nelle comunicazioni interne i più notevoli miglioramenti sono stati:

una nuova coppia di direttissimi fra Venezia e Milano e sdoppiamento del treno 212;

una nuova coppia di treni ultra rapidi (R 521 ed R 522) fra Milano e Roma;

una nuova coppia di elettrotreni (R 527 ed R 528) fra Milano e Roma;

una coppia di rapidi automotrice fra Roma e Perugia e fra Perugia e Firenze;

una nuova coppia di rapidi automotrice fra Aquila e Roma e fra Pescara e Roma;

una nuova coppia di rapidi con elettro ed automotrici fra Milano e Bari allacciata in quest'ultima coi rapidi elettromotrice fra Roma e Foggia;

il miglioramento ed acceleramento di molte comunicazioni locali.

Il servizio delle automotrici a carburante venne esteso, durante l'esercizio 1938-39, alle linee che risultano segnate in turchino nella cartina della tav. 17, nella quale sono inoltre indicate in rosso le linee alle quali, durante il predetto esercizio, venne esteso il servizio delle elettromotrici.

8. Servizi speciali treni viaggiatori. — Durante l'esercizio 1938-39, si effettuarono **9.923** treni straordinari, dei quali **94** per la Real Casa, **79** per personaggi esteri ed italiani, **3.216** per gite popolari effettuate nei mesi di luglio, agosto e settembre 1938 e giugno 1939 e **6.534** per visitatori della Mostra del

Minerale a Roma, per pellegrinaggi e partecipanti ad adunate, congressi, gare, feste e fiere in genere, nonchè per turisti, bagnanti e sciatori.

Il servizio di detti straordinari si svolse regolarmente, senza perturbare la marcia dei treni ordinari.

9. Servizi con carrozze della Compagnia internazionale carrozze-letto. — Nell'esercizio 1938-39 i servizi interni di carrozze letti, affidati alla citata Compagnia, ebbero un lieve aumento rispetto a quelli dell'anno precedente, passando da 52 a 56.

I servizi interni giornalieri di carrozze ristorante effettuati dalla stessa Compagnia rimasero eguali a quelli del precedente esercizio e cioè: 38 in 81 treni.

10. Prenotazione posti nei treni viaggiatori e nelle automotrici.

	1938-39	1937-38
Numero di stazioni ammesse alla prenotazione	30	30
Carrozze prenotabili	245	242
Posti prenotati di I classe	14.239	14.263
Posti prenotati di II classe.....	43.964	57.069
Introito complessivo	L. 221.840,80	242.522

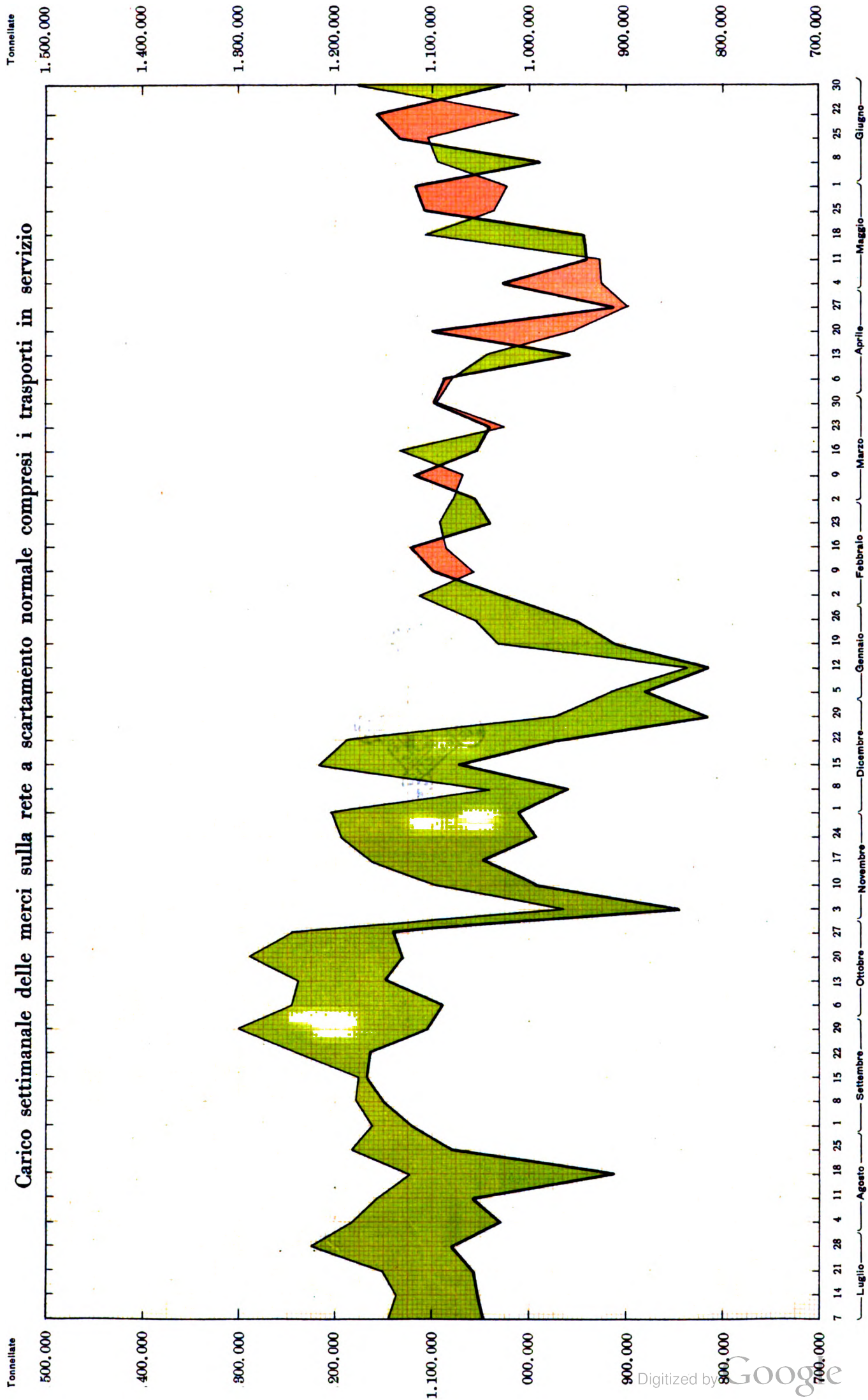
SERVIZIO MERCI

11. Entità del traffico merci. — Durante l'esercizio 1938-39 si effettuarono 17.748.299 spedizioni di merci a grande ed a piccola velocità, contro 17.956.386 dell'esercizio precedente, con una diminuzione dell'1,15 %.

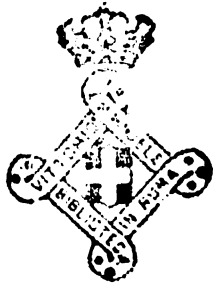
In queste spedizioni sono compresi 638.829 colli espressi (contro 576.200 del 1937-38). Non vi sono invece comprese le spedizioni fatte per trasporti a forfait e quelle in conto corrente coi vari Ministeri che furono in complesso 683.111 spedizioni nel 1938-39 in confronto a 613.647 dell'esercizio precedente.

Il tonnellaggio delle merci caricate risultò di 54.374.775 in confronto a tonnellate 57.613.997 caricate nell'esercizio 1937-38, con una diminuzione quindi di tonnellate 3.239.222 (pari al 5,62%) come risulta dal seguente prospetto:

Carico settimanale delle merci sulla rete a scartamento normale compresi i trasporti in servizio



█ Deficienza del carico rispetto al 1937-38
█ Eccedenza del carico rispetto al 1937-38
 ————— Esercizio 1937-38
 ————— Esercizio 1938-39



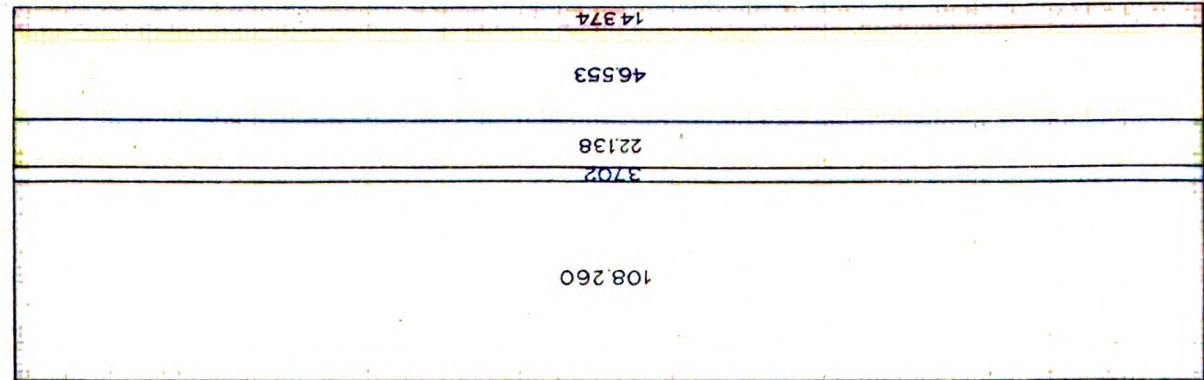
Raffronto del movimento delle derrate a carro completo nell'interno e per l'estero negli esercizi

1913-14; 1929-30; 1936-37; 1937-38; 1938-39

Scala: 1 mm² = 25 carri

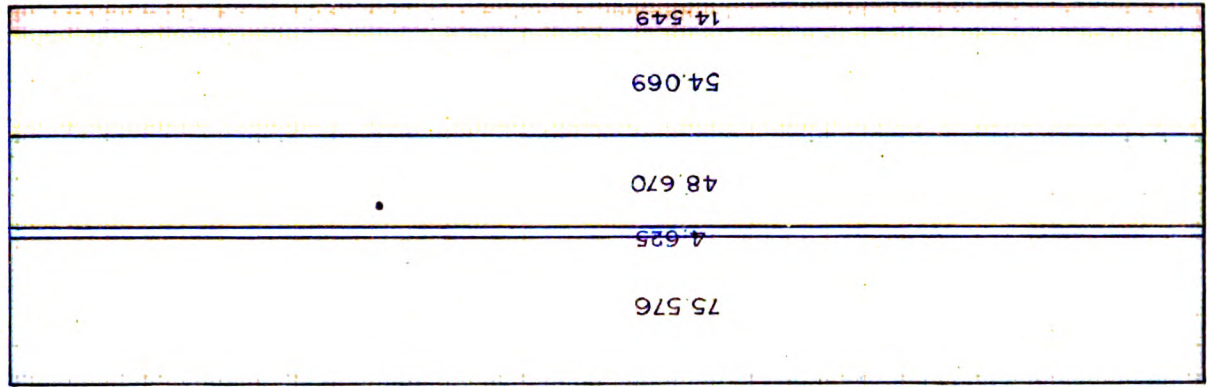
1929-30

Totale carri 195.027



1938-39

Totale carri 197.489



Interno

Ventimiglia - Breil - Modane

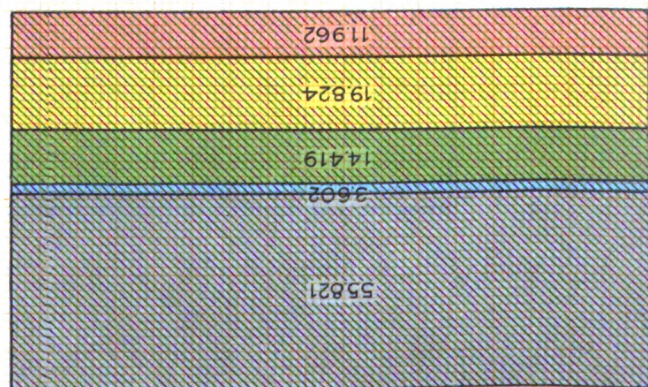
Domodossola - Luino - Chiasso

Brennero

S. Candido-Tarvisio-Piedicolle
Postumia - Fiume

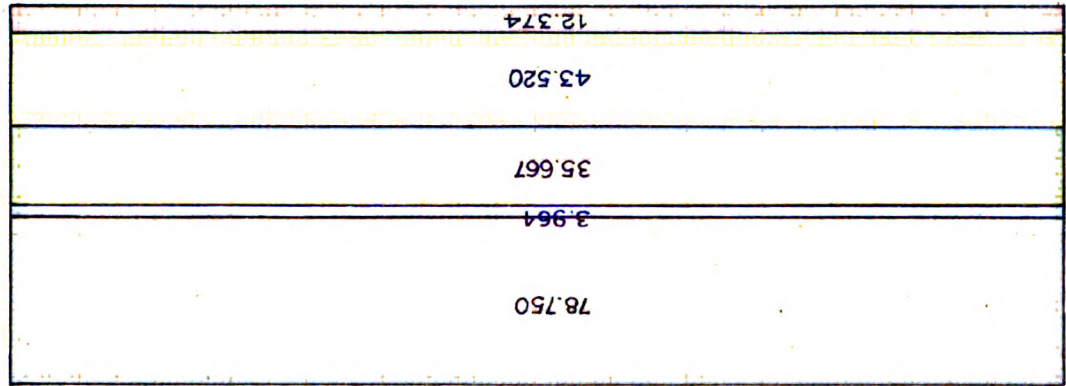
1913-14

Totale carri 105.628



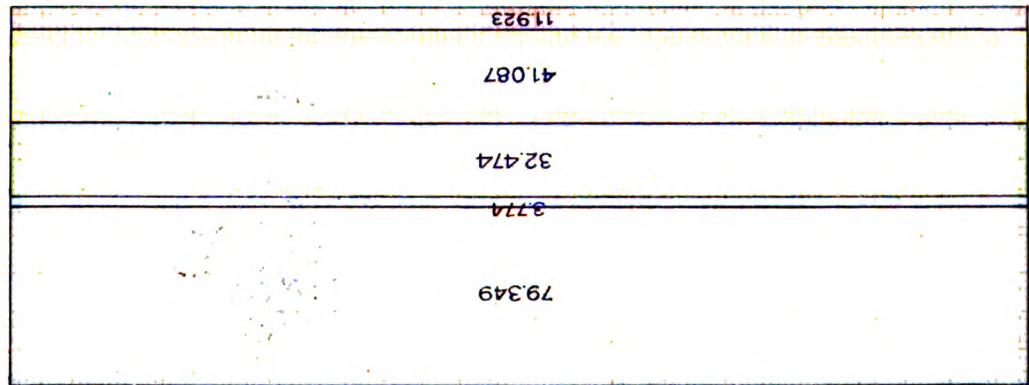
1937-38

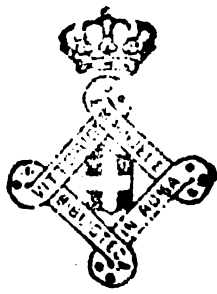
Totale carri 174.275



1936-37

Totale carri 168.607





	TONNELLATE CARICATE		Diffe- renza %	CARRI CARICATI		Diffe- renza %	CARICO MEDIO PER ASSE-CARRO IN TONN. (1)		Diffe- renza %
	1933-38	1937-38		1933-38	1937-38		1933-38	1937-38	
<i>Linee a scartamento normale:</i>									
a) per conto del pubblico:									
a carro	44.333.116	47.061.525	- 5,80	3.347.161	3.486.895	- 4,01	6,51	6,64	- 1,96
in collettame	2.904.315	3.023.067	- 3,93	1.459.810	1.492.225	- 2,24	1,63	1,65	- 1,21
bestiame.....	—	—	—	70.252	82.402	- 7,46	—	—	—
TOTALE ...	47.237.431	50.084.592	- 5,68	4.882.163	5.061.522	- 3,54	5,50	5,61	- 1,96
b) per conto dell'Amministrazione									
	6.946.241	7.309.915	- 4,97	529.639	544.141	- 3,22	6,49	6,60	- 1,66
TOTALE scart. normale	54.183.672	57.394.507	- 5,59	5.411.802	5.605.663	- 3,51	5,61	5,72	- 1,92
<i>Linee a scartamento ridotto:</i>									
a) per conto del pubblico:									
a carro	153.983	181.228	- 15,03	14.061	16.718	- 16,01	5,06	5	+ 1,20
in collettame	17.765	19.320	- 8,05	5.230	5.821	- 10,00	1,80	1,80	—
bestiame.....	—	—	—	75	70	+ 7,14	—	—	—
TOTALE ...	171.748	200.548	- 14,36	19.366	22.609	- 14,39	4,28	4,27	+ 0,23
b) per conto dell'Amministrazione									
	19.355	18.942	+ 2,18	1.570	1.643	- 4,44	5,00	5,32	+ 6,95
TOTALE scart. ridotto	191.103	219.490	- 12,93	20.936	24.252	- 13,72	4,29	4,35	+ 0,92
<i>In complesso:</i>									
a) per conto del pubblico:									
a carro	44.487.099	47.242.753	- 5,83	3.361.142	3.503.613	- 4,07	6,50	6,63	- 1,96
in collettame	2.922.090	3.042.387	- 3,95	1.464.040	1.498.046	- 2,27	1,63	1,66	- 1,81
bestiame.....	—	—	—	76.327	82.472	- 7,45	—	—	—
TOTALE ...	47.409.179	50.285.140	- 5,72	4.901.518	5.084.131	- 3,59	5,50	5,61	- 1,96
b) per conto dell'Amministrazione									
	6.985.596	7.328.857	- 4,96	529.209	545.784	- 3,22	6,48	6,60	- 1,82
TOTALE GENERALE ...	54.374.775	57.613.997	- 5,62	5.430.727	5.629.915	- 3,55	5,61	5,72	- 1,92

(1) Per determinare il carico medio per asse si dividono le tonnellate di merci trasportate per gli assi dei carri caricati esclusi i carri caricati con bestiame ed i carri misti formati con merci di transito.

12. **Ripartizione del traffico merci per provenienza e destinazione.** — Per quanto riguarda la provenienza e la destinazione dei trasporti di merci e bestiame effettuati sulle linee a scartamento normale, per conto del pubblico e dell'Amministrazione nel 1938-39, in confronto al 1937-38, si ebbero i seguenti risultati:

PROVENIENZA DEI TRASPORTI

	1938-39		1937-38		Differenza	
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
Carico nelle stazioni interne	34.435.420	4.052.008	36.018.934	4.141.156	- 1.583.508	- 90.488
Carico nei porti.....	14.333.495	853.520	13.710.886	918.953	+ 622.609	+ 34.573
In arrivo dalle ferrovie confinanti italiane	1.928.655	103.624	2.054.564	170.819	- 127.909	- 7.795
In arrivo dalle ferrovie confinanti estere..	3.488.098	241.584	5.610.123	374.735	- 2.122.027	- 133.151
TOTALI...	54.183.672	5.408.802	57.394.507	5.605.663	- 3.210.835	- 196.861

DESTINAZIONE DEI TRASPORTI

	1938-39		1937-38		Differenza	
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
Scarico nelle stazioni interne	43.670.635	4.525.078	47.176.557	4.754.792	- 3.506.522	- 228.814
Scarico nei porti.....	5.130.238	389.109	4.878.588	375.276	+ 252.650	+ 13.833
In uscita per le ferrovie confinanti italiane	2.432.959	209.821	2.743.052	223.636	- 310.093	- 14.115
In uscita per le ferrovie confinanti estere .	2.804.440	204.194	2.596.310	251.959	+ 208.130	+ 32.235
TOTALI...	54.183.672	5.408.802	57.394.507	5.605.663	- 3.210.835	- 196.861

13. **Percorrenza dei treni merci e dei carri.** — La percorrenza dei treni merci per i trasporti del pubblico sulle linee a scartamento normale e ridotto, nell'esercizio 1938-39, fu di km. **58.387.323** di fronte a km. 58.408.683 dell'esercizio precedente. Si ebbe quindi nel 1938-39, di fronte all'esercizio precedente, una diminuzione di treni-km: 21.360 pari al 0,04 %.

Considerando anche i trasporti di servizio le percorrenze complessive dei treni merci nel 1938-39 ammontarono a km. **62.004.582** (di cui effettuati a trazione a vapore km. 32.178.397 e a trazione elettrica km. 27.669.766) di fronte a 61.421.838 (di cui 36.692.641 a trazione a vapore e 23.013.175 a trazione elettrica) dell'esercizio precedente, con un aumento del 0,95 %.

La percorrenza dei carri carichi e vuoti con i treni del traffico risultò di **3.239.384.000** assi-km. di fronte a 3.160.665.000 dell'esercizio precedente, con un aumento del 2,49%

Il quantitativo di assi-carro per treno crebbe da 54,11 a **55,48** con un aumento del 2,53 %.

Il carico medio utile di ciascun treno merci, compresi i trasporti di servizio, fu di tonnellate **211,5** e quello dei trasporti per il pubblico fu di tonnellate **197,884**.

Nel prospetto che segue sono riportati i dati relativi alle percorrenze dei carri impiegati e le tonnellate-chilometro delle merci trasportate.

	PERCORSO DEI CARRI CARICHI IN ASSI-KM.		Differenza %	TONN.-KM. (1) DI MERCI TRASPORTATE		Differenza %
	1938-39	1937-38		1938-39	1937-38	
<i>Linee a scartamento normale:</i>						
a) per conto del pubblico:						
carri completi	1.657.311.111	1.621.214.704	+ 2,23	10.700.048.874	10.761.379.726	+ 0,33
carri misti	457.151.168	451.120.062	+ 0,67	716.888.754	751.192.419	- 0,57
TOTALE	2.114.462.279	2.075.334.826	+ 1,88	11.543.765.628	11.512.572.145	+ 0,27
b) per conto dell'Amministrazione						
	124.448.265	120.983.276	+ 2,86	794.718.408	797.764.188	- 0,38
TOTALE scart. normale	2.238.910.544	2.196.318.102	+ 1,94	12.338.474.036	12.310.336.333	+ 0,23
<i>Linee a scartamento ridotto:</i>						
a) per conto del pubblico:						
carri completi	1.588.266	1.910.144	- 16,95	8.938.772	9.544.421	- 15,80
carri misti	1.101.243	1.143.107	- 3,66	2.143.103	2.087.149	+ 2,68
TOTALE	2.687.509	3.053.251	- 11,98	10.179.875	11.631.570	- 12,48
b) per conto dell'Amministrazione						
	320.412	336.380	- 4,75	1.843.937	1.779.473	+ 3,62
TOTALE scart. ridotto	3.007.921	3.389.631	- 11,26	12.023.812	13.411.043	- 10,34
<i>In complesso:</i>						
a) per conto del pubblico:						
carri completi	1.658.897.377	1.623.124.908	+ 2,20	10.884.965.646	10.770.924.147	+ 0,32
carri misti	458.252.411	455.263.169	+ 0,66	740.029.857	753.279.568	- 0,56
TOTALE	2.117.149.788	2.078.388.077	+ 1,86	11.623.995.503	11.524.203.715	+ 0,26
b) per conto dell'Amministrazione						
	124.768.677	121.319.656	+ 2,84	796.582.465	799.543.661	- 0,37
TOTALE GENERALE	2.241.918.465	2.199.707.733	+ 1,92	12.350.487.968	12.323.747.376	+ 0,22

(1) Le tonnellate-chilometro sono state calcolate moltiplicando il percorso complessivo dei carri (in assi-km.) per il carico medio effettuato su ogni asse di carro completo e di carro misto quale risulta dal prospetto precedente.

14. Prodotto del servizio merci. — Il prodotto del traffico merci nell'esercizio 1938-39 sulle linee a scartamento normale e ridotto risultò di milioni **2.420,75** (compresi 27,08 milioni per trasporto bestiame) di fronte a milioni 2.506,94 avuti nel 1937-38.

Esso presentò quindi una diminuzione di **146,19** milioni (pari al 5,70 %).

Si indicano qui appresso i prodotti medi del traffico merci riferiti al treno-chilometro, all'asse-chilometro di carro (carico e vuoto) e alle tonnellate-chilometro di merce trasportata.

	1938-39	1937-38	Differ. %
Prodotto per treno-chilometro L.	41,46	43,95	— 5,66
Prodotto per asse-chilometro di carro (carico e vuoto) »	0,78	0,84	— 7,97
Prodotto per tonnellata-chilometro di merce (escluso bestiame) »	0,207	0,220	— 5,91

15. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — Nell'allegato 47 sono messi in evidenza i dati relativi alle voci delle principali merci trasportate a carro completo per il servizio pubblico.

Qui appresso si indicano le categorie di merci che hanno dato i più forti introiti:

	Tonnellaggio in milioni		Introiti in milioni di lire	
	1938-39	1937-38	1938-39	1937-38
Combustibili	9,34	9,94	266	299
Materiali da costruzione	7 —	7,21	147	179
Legnami	1,27	1,71	77	101
Metalli e macchine	3,67	3,64	208	204
Cereali e farine	2,88	2,97	111	120
Vino e prodotti agricoli diversi	3,86	3,48	250	228
Oli, petroli, ecc.	0,84	1,10	65	84
Bestiame vivo e carni macellate	1,95	2 —	29	32

16. Traffico ai porti. — Nel 1938-39 vennero spedite dagli scali marittimi per ferrovia, le quantità di merce che sono qui appresso indicate e messe a confronto con i dati corrispondenti dell'esercizio precedente:

	Tonnellate	Percentuale di variazione del 1938-39 rispetto al 1937-38	
Per conto del pubblico	1938-39 12.135.080	13.069.366	+ 7,70 %
Per conto dell'Amministrazione	1938-39 1.575.806	1.264.129	— 19,78 %
TOTALE delle merci caricate	1938-39 13.710.886	14.333.495	+ 4,54 %

di cui:

Carbone fossile per il pubblico.....	{ 1938-39 / 1937-38	6.283.881 5.700.248	+	10,24 %
Cereali per l'interno e per l'estero	{ 1938-39 / 1937-38	824.740 412.034	+	100,16 %
Cotoni per l'interno e per l'estero.....	{ 1938-39 / 1937-38	119.798 147.200	—	18,61 %
Fosfati e concimi chimici	{ 1938-39 / 1937-38	855.783 710.173	+	20,50 %
Oli minerali	{ 1938-39 / 1937-38	450.877 616.679	—	26,89 %

Per quanto riguarda il carico dei singoli porti vedasi l'allegato 50, il quale contiene i dati particolareggiati, sia per la qualità che per la quantità delle merci spedite.

17. Trasporti derrate ed altri trasporti speciali.

	CARRI CARICATI		TONNELLATE TRASPORTATE	
	1938-39	1937-38	1938-39	1937-38
Trasporti derrate in genere.....	146.560	134.493	—	—
Trasporti vinicoli	26.454	29.274	—	—
Agrumi	50.929	39.782	—	—
Bestiame vivo	76.327	82.472	—	—
Trasporti saccariferi	22.850	27.561	322.985	388.085
Fiori freschi	—	—	8.158,02	7.525,79
Bozzoli, semi di bachi, ecc.	—	—	103	100

18. **Utilizzazione dei treni merci e dei carri.** — La percentuale media di utilizzazione della forza di trazione offerta dalle locomotive dei treni merci circolanti sull'intera Rete è risultata, nel 1938-39, dell' **82 %** in confronto dell' **82,5 %** ottenutasi nel precedente esercizio finanziario, con una diminuzione del **0,5 %** che può considerarsi trascurabile, tenuto conto della diminuzione di traffico avutasi durante l'esercizio la quale, in molti casi, non ha permesso una corrispondente riduzione di treni, specie sulle linee servite da una sola coppia di treni.

Nel 1938-39, per quanto riguarda l'utilizzazione dei carri a scartamento normale, si ebbero i seguenti risultati, messi a confronto con quelli dell'esercizio precedente:

		1938-39	1937-38	Variazioni %
Carri adibiti al trasporto merci	N.	101.410	104.638	3,08
Carri caricati giornalmente per ogni 100 carri utili	N.	17,43	17,61	— 1,02
Portata media dei carri.....	Tonn.	19,02	19,02	—
Carico medio effettuato per asse		5,613	5,725	— 1,96
Quantitativo medio di carri caricati sulla rete per ogni giorno lavorativo	N.	17.676	18.422	— 4,05
Quantitativo medio di carri caricati per ogni Km. di rete e per ogni giorno lavorativo	N.	1.121	1,130	— 0,80
Quantitativo medio di merci caricate sulla rete per ogni giorno lavorativo	Tonn.	177.071	188.798	— 6,21
Quantitativo medio di merci caricate per ogni Km. di rete per ogni giorno lavorativo	Tonn.	11,478	11,584	— 0,91
Percorso medio dei trasporti merci sulla rete	Km.	231,91	219,08	+ 5,86
Ciclo medio dei carri sulla rete, giorni-ore		5,18	5,16	+ 0,39

19. Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi. — La rete dei treni merci rapidi, che nel 1937-38 corrispondeva a km.-giorno 14.930, è stata nel 1938-39 ridotta a km. **12.869**. La velocità commerciale media di detti treni è stata di **km. 27** all'ora e cioè lievemente inferiore a quella dell'esercizio passato per le sempre crescenti difficoltà che si incontrano nella impostazione dei treni merci rispetto al maggior numero di treni viaggiatori che percorrono le linee più importanti.

In conseguenza della elettrificazione della linea Bologna-Ancona, non si è più ravvisata la necessità di mantenere l'istradamento, per la via più lunga di Roma, di alcune condotte specializzate congiungenti i transiti di Bologna e Foggia. Queste condotte sono state riportate definitivamente sulla litoranea adriatica, con orari che permettono di assicurare quasi come prima il rapido inoltro delle merci a carro fra i transiti suddetti.

20. Treni rapidi collettame. — La rete dei treni rapidi collettame, nell'esercizio 1938-39 è rimasta immutata nella sua lunghezza di km. **9.457**, ma con vantaggio di qualche ora nella percorrenza oraria complessiva (ore **593,56** anziché ore 595,50 al 15 maggio 1939).

È stato possibile ridurre la percorrenza oraria anche di alcuni treni sussidiari ai rapidi collettanei e raccoglitori, circolanti su determinate linee. Sono state inoltre migliorate diverse coincidenze ai transiti, modificando in relazione i programmi di lavoro di diversi centri di riordino, sempre per accelerare la resa dei trasporti.

21. Impiego delle locomotive di manovra. — Le locomotive di manovra effettuarono complessivamente **3.152.409** ore di manovra (di cui 164.711 per conto di terzi) per manovrare **33.055.100** veicoli, in confronto di ore 3.147.599 (di cui 167.967 per conto di terzi) e di veicoli 32.841.190 dell'esercizio precedente.

Il rendimento medio complessivo per ciascuna ora fu pertanto di veicoli **10,49**, superiore a quello di 10,43 avutosi nel precedente esercizio.

Delle accennate ore 3.152.409 di manovra 2.928.581 si riferiscono alle locomotive a vapore e 223.828 a quelle elettriche.

Alla fine dell'esercizio stesso si aveva un impiego giornaliero di **401** locomotive permanenti con un assegno di **6.658** ore, contro 402 unità in servizio al 30 giugno 1938, con un assegno di ore 6.674.

Indipendentemente dalle locomotive di cui sopra, per le manovre nelle stazioni di limitato traffico, sono stati impiegati in questo esercizio **99** carrelli con motore a combustione interna, dei quali 26 entrati in servizio nel febbraio corrente anno. Con tali mezzi sono stati manovrati veicoli **960.157** in ore **124.500**, con un rendimento medio di veicoli **7,7** all'ora, in confronto di veicoli 838.673 ed ore 108.815 avutisi nell'anno precedente, in cui si ebbe lo stesso rendimento.

In queste stazioni si è potuto soddisfare meglio il pubblico con la continua presenza di un mezzo di trazione, mentre in passato, per ragioni di economia, non era stato conveniente destinare apposita locomotiva solo per poche ore di manovra al giorno.

22. 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 con la sovratassa del 70 % n. **4.036**
con treni accelerati carri con la sovratassa del 40 % » **16.740**

Dei detti trasporti sono stati destinati all'estero:

Con sovratassa per treni diretti carri n. 1.281
per treni accelerati carri » 2.845

L'entità dei trasporti in collettame con sovrattasse del 70% e del 40% risulta dai seguenti dati:

spediti con i treni diretti colli	1.049.982	q.li	214.066
spediti con i treni accelerati »	2.506.888	»	703.881
colli espressi: da kg. 5 a kg. 40		n.	633.992

23. Trasporti postali. — Il servizio di trasporto dei dispacci e pacchi in consegna al personale ferroviario, durante l'esercizio 1938-39, ha richiesto giornalmente l'utilizzazione di **1.526** treni con una percorrenza di km. **154.892**, così distinti: treni **521** con km. **43.804** per il trasporto dei dispacci, treni **573** con km. **80.271** per quello dei pacchi e treni **432** con km. **30.817** per il trasporto promiscuo dei dispacci e pacchi.

Inoltre furono trasportati **37.841** veicoli carichi di effetti postali, di cui 8.802 con treni diretti e 29.039 con treni accelerati viaggiatori.

Il quantitativo dei pacchi trasportati sulle ferrovie dello Stato o comunque spediti è stato di **15.134.717** in confronto di 14.692.486 pacchi dell'esercizio 1937-38.

ACCIDENTI NEL SERVIZIO

24. 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 1938-39 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 leggermente superiore a quello dell'esercizio precedente.

Il quantitativo complessivo dei morti, in occasione di detti accidenti, è, rispetto al precedente esercizio, aumentato da 18 a **24** per quanto riguarda i viaggiatori, diminuito da 62 a **57** per quanto riguarda gli agenti, e aumentato da 163 a **172** per quanto riguarda gli estranei. Il quantitativo dei feriti, che sono sempre quelli giudicati guaribili oltre i cinque giorni, è diminuito di 162 (da 415 a **253**).

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	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	TOTALE
1938-39															
Rete a scartamento normale	36	22	58 0,03	10	16	46	62 0,03	37	27	19	7	57	—	147 0,08	267
Rete a scartamento ridotto.....	10	—	10 0,73	—	—	1	1 0,07	—	—	—	—	—	—	—	11
1937-38															
Rete a scartamento normale	20	17	37 0,03	15	21	59	95 0,06	23	35	5	12	78	12	165 0,09	297
Rete a scartamento ridotto.....	8	—	8 0,63	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1 0,07	9

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	VIAGGIATORI			AGENTI			ESTRANEI			Complesso	Per 100 mila treni-km. (viaggiatori, merci e servizio)						
	per cause di accidenti	per propria imprudenza	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 cause varie	TOTALE	per cause di accidenti	per propria imprudenza	per cause varie	TOTALE
Rete a scartamento normale:																	
1938-39	morti	5	15	4	24	0,22	0,02	0,01	15	25	17	57	19	132	19	170	251 0,13
	feriti	23	29	5	57	0,53	0,04	0,03	30	26	38	94	13	68	18	102	250 0,13
	totale	28	44	9	81	0,75	0,06	0,04	45	51	55	151	32	200	37	269	501 0,26
1937-38	morti	10	7	1	18	0,20	0,02	0,01	17	31	14	62	17	128	17	162	242 0,14
	feriti	88	40	28	156	1,50	0,14	0,09	48	35	39	122	16	108	13	137	415 0,24
	totale	98	47	29	174	1,70	0,16	0,10	65	66	53	184	33	236	30	299	657 0,38
Rete a scartamento ridotto:																	
1938-39	morti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 0,97
	feriti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	3 0,22
	totale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	4 0,28
1937-38	morti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 0,07
	feriti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
	totale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 0,07
Rete a scartamento normale e ridotto:																	
1938-39	morti	5	15	4	24	0,22	0,02	0,01	15	25	17	57	19	133	19	171	252 0,13
	feriti	23	29	5	57	0,53	0,04	0,03	30	26	38	94	13	71	18	102	253 0,13
	totale	28	44	9	81	0,75	0,06	0,04	45	51	55	151	32	204	37	273	505 0,26
1937-38	morti	10	7	1	18	0,20	0,02	0,01	17	31	14	62	17	128	18	163	243 0,14
	feriti	88	40	28	156	1,50	0,14	0,09	48	35	39	122	16	108	13	137	415 0,24
	totale	98	47	29	174	1,70	0,16	0,10	65	66	53	184	33	236	31	300	658 0,38

CAPO VII.

SERVIZI COMMERCIALI

CONCORRENZA ED ACQUISIZIONE DI TRAFFICI

1. Traffico dei viaggiatori. — L'incremento del traffico dei viaggiatori, di cui si è già fatto cenno nel precedente Capo VI, è stato in parte favorito dalle continue agevolazioni che l'Amministrazione concede al pubblico. Come si può rilevare dall'allegato 39 e dagli allegati corrispondenti degli esercizi precedenti, seguita a crescere rapidamente la percentuale dei viaggi fatti con riduzioni diverse.

2. Treni popolari. — I treni popolari nel 1939 sono stati effettuati soltanto fino al 3 settembre, anzichè fino alla fine di detto mese come gli scorsi anni.

Nelle 20 ricorrenze festive che si sono avute dal 4 giugno al 3 settembre 1939, sono state effettuate **1.137** coppie di treni straordinari con una percorrenza complessiva di km. **412.216**, utilizzando inoltre **530** coppie di treni ordinari per viaggiatori fruanti delle stesse facilitazioni dei treni popolari.

Il percorso medio dei viaggi (di andata e ritorno) è stato di km. **363**.

Il numero complessivo dei gitanti trasportati è stato di **838.575** di fronte a **1.226.261** dell'anno 1938.

3. Traffico delle merci. Come si è già detto al Capo VI, il traffico merci ha presentato complessivamente una lieve diminuzione rispetto all'esercizio precedente.

L'Amministrazione ferroviaria ha proseguito nella sua opera di difesa e di acquisizione del traffico, ed ha inoltre largamente favorito, con opportune facilitazioni tariffarie, l'impiego delle materie prime nazionali in località distanti da quelle di produzione. Segnaliamo in tale gruppo di facilitazioni quelle mantenute ai minerali di ferro, di manganese, alle ceneri di pirite, ed in genere alle merci la cui possibilità di impiego è subordinata al costo del trasporto. Si è continuato altresì a favorire i combustibili nazionali, sia minerali che vegetali, le sabbie quarzose, le argille caoliniche, i vegetali destinati all'estrazione della cellulosa, e altre merci necessarie per l'approvvigionamento delle industrie nazionali.

Sono state rinnovate e talvolta ampliate anche le numerose facilitazioni già vantaggiosamente operanti nel settore dell'agricoltura, quali quelle accordate alle materie fertilizzanti, ai grani, alle farine, ai trasporti di bovini ed alla transumanza ovini.

Le tariffe eccezionali temporanee, che dal 1° gennaio 1937 hanno sostituito i vecchi prezzi concessionali per determinate merci e determinate relazioni, si sono confermate di larga e soddisfacente applicazione, e sono state mantenute aderenti, con opportuni ritocchi ed aggiornamenti, alle necessità del traffico e agli sviluppi della concorrenza.

4. Istituto Nazionale Trasporti. — L'I. N. T. ha proseguito nella sua azione di difesa del traffico ferroviario ed ha sensibilmente accresciuto il volume dei suoi trasporti.

Nell'esercizio 1938-39 si sono avuti i seguenti risultati:

merci varie a carro tonn. 395.499 con un introito di ..	L. 40.975.493,85
bestiame (vitelli) tonn. 58.715 su 9.533 carri con un introito di	» 4.126.499,50
merci spedite sotto il regime delle tariffe eccezionali temporanee tonn. 1.181.991 con un introito di	» 58.667.925,90
merci spedite con concessioni occasionali tonn. 9.410 con un introito di	» 623.390 —

In complesso, si hanno tonn. **1.645.615** di merci trasportate su carri **156.727** con una utilizzazione media per carro di tonn. **10,400** e con un introito complessivo di lire **104.393.319,25**.

Le Agenzie di città in esercizio al 30 giugno 1939 ascendevano a **379** con **477** recapiti in località suburbane.

L' I. N. T. ha continuato nella gestione diretta delle Agenzie di Milano e Trieste.

Le merci spedite a tariffa normale ferroviaria, i bagagli e pacchi espressi, per i quali furono date prestazioni di presa e consegna a domicilio ed altre accessorie, ascesero a circa tonn. **203.952** con lire **5.157.992** di tasse e riscosse per le sole operazioni di pertinenza delle Agenzie.

La presa e consegna dei bagagli a domicilio ed il servizio dei colli espressi ha avuto maggiore incremento.

Tutte le Agenzie di città della rete sono abilitate al servizio dei bagagli mentre **258** di esse, in confronto delle **244** dell'esercizio precedente, esplicano anche l'altro servizio dei colli espressi.

Gli esercizi automobilistici viaggiatori e merci gestiti dall'I. N. T. in sostituzione delle ferrovie e quelli in regolare concessione dell'Ispettorato Generale ferrovie, tramvie e automobili si sono svolti con molta regolarità e con un notevole aumento nel gettito dei prodotti.

5. Servizio di collegamento ferroviario automobilistico per il trasporto delle merci. — Il traffico delle merci svolto dalle Imprese esercenti le autolinee collegate alla ferrovia, anche nell'esercizio finanziario 1938-39 ha avuto un movimento notevole di colli.

Sono stati infatti trasportati fra arrivi e spedizioni **1.400.426** colli per un peso di quintali **550.604** contro 1.395.047 colli per quintali 553.162 del decorso esercizio finanziario.

Le località ammesse al servizio merci che erano 2.868 sono passate a **2.882**, pur considerando la soppressione di quei servizi di autolinea che le condizioni locali e la loro struttura non consigliavano di mantenere.

La rete stradale percorsa, che nel passato esercizio era di km. 16.183, è attualmente di km. **16.275**.

Il servizio viene ovunque svolto con molta regolarità e con completa soddisfazione del pubblico e, nonostante lo scambio notevole dei colli, nessun reclamo è stato presentato per avarie, mancanze e ritardata resa da parte degli utenti.

6. Impiego casse mobili e carrelli stradali. — Nell'esercizio 1938-39 lo sviluppo del servizio delle casse mobili, per la presa e consegna a domicilio, già affidato all'Istituto Nazionale Trasporti, è andato sensibilmente aumentando, essendo entrate in servizio 700 casse mobili piccole, munite di un carrellino fisso per il traino, che hanno incontrato a pieno il favore del pubblico.

Il quantitativo delle casse utilizzate nel detto esercizio è salito da 1.074 a **2.522**.

Il servizio dei carrelli speciali a sedici ruote per il trasporto dei carri ferroviari a domicilio su strada ordinaria va maggiormente intensificandosi in considerazione del favore che il pubblico ha dimostrato per esso.

È stato proposto di estendere il detto servizio a molte altre località ferroviarie della rete con importante traffico merci.

Il numero dei carrelli stradali nel corrente esercizio è di **51** carrelli in confronto ai 14 del passato esercizio.

7. Concorrenza nei traffici merci internazionali. — È continuata durante l'esercizio 1938-39, sulle direttive tracciate precedentemente, l'attività di acquisi-

zione e di difesa dei traffici internazionali soggetti alla concorrenza di ferrovie e porti esteri o alla concorrenza marittima esercitata specialmente da compagnie di navigazione estere.

Così, dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, sono stati adottati **154** provvedimenti di concessione di prezzi speciali di concorrenza, per trasporti di merci da e per l'estero, in massima parte in transito attraverso le nostre linee e i nostri porti, con una riduzione media complessiva rispetto alla tariffa normale di circa il 38 %. Di tali provvedimenti, **103** riguardano concessioni speciali vincolate a quantitativi minimi di trasporti per un totale di tonn. **390.900**, corrispondenti ad un introito complessivo di lire **10.900.000**.

Di particolare rilievo sono i risultati conseguiti nel settore del traffico di transito da e per la Svizzera e oltre attraverso il porto di Genova, essendosi toccate nell'esercizio 1938-39 le tonnellate **200.000** di trasporti.

D'altra parte sono state iniziate trattative con le ferrovie estere interessate in vista di una sistemazione tariffaria e di ripartizione del traffico scambiato tra la Jugoslavia, l'Ungheria e oltre con la Francia, tenuto anche conto della concorrenza esercitata dalla via marittima o fluviale marittima, attraverso i porti jugoslavi dell'Adriatico o gli scali danubiani.

8. Traffici adriatici. — Il traffico complessivo svolto in regime di tariffe merci dirette adriatiche ha segnato nell'anno solare 1938 tonnellate **1.470.000**, con una diminuzione del 15,5 % rispetto a quello del 1937 (tonn. 1.730.000) e con una differenza in più del 35 % rispetto a quello registrato nel 1936 (tonn. 1.080.000).

Il relativo prodotto lordo di lire **28.825.000** è stato inferiore del 18,5 % rispetto a quello del 1937 (lire 35.390.000) e superiore del 61 % rispetto a quello del 1936 (17.900.000).

In conseguenza dell'unione dell'Austria alla Germania e a seguito degli accordi di Berlino del maggio 1938 stipulati col Governo del Reich, è stata attivata nell'ambito del servizio merci italo-germanico, con validità del 1° aprile 1939 e in sostituzione della vecchia tariffa austro-adriatica, una tariffa merci diretta fra gli scali marittimi di Trieste, Fiume, Pola e Rovigno d'Istria, e stazioni germaniche della Marca Orientale.

Per le stesse ragioni è stata attivata con validità 1° giugno 1939, nell'ambito dello stesso servizio merci italo-germanico, una tariffa diretta per il trasporto a piccola velocità delle merci a carro fra Venezia Marittima e stazioni germaniche situate nel Tirolo e Vorarlberg, in sostituzione dell'analogo tariffa in vigore precedentemente fino al 31 maggio 1939.

TARIFFE

9. **Servizi interni per viaggiatori e bagagli.** — Col 1° gennaio 1939 sono state attuate varie innovazioni tariffarie e cioè l'aumento del 20% su tutte le nostre tariffe viaggiatori, comprese le tasse accessorie, e una serie di diverse facilitazioni a favore del pubblico.

Per quanto riguarda l'aumento del 20% esso deve considerarsi piuttosto un adeguamento di prezzi. Infatti quelli che erano in vigore sulla nostra Rete per i trasporti viaggiatori risultavano elevati di appena tre volte in confronto dell'anteguerra, mentre il livello di scambio della moneta si era innalzato in misura notevolmente maggiore. Devesi poi tener presente che anche con l'aumento del 20%, le nostre tariffe viaggiatori si mantengono sempre tra le più miti d'Europa, poichè la maggior parte delle ferrovie estere nel corso degli ultimi anni hanno dovuto aumentare più volte, a breve intervallo, i loro prezzi.

Fra le diverse nuove facilitazioni accordate citeremo le seguenti:

In aggiunta ai biglietti circolari ad itinerario fisso, da tempo esistenti, ne sono stati istituiti altri dello stesso tipo, sia individuali che collettivi, valevoli trenta giorni, con itinerario combinabile a scelta del viaggiatore.

Sono stati inoltre introdotti biglietti chilometrici individuali per km. 3.000 ed anche collettivi per km. 5.000 e 10.000, valevoli per effettuare nel periodo di un anno viaggi di corsa semplice.

Le facilitazioni per i ragazzi di età inferiori ai 10 anni paganti la metà del prezzo degli adulti sono state estese ai viaggi di andata e ritorno a tariffa ordinaria e ridotta, a quelli circolari, ai biglietti chilometrici, a quelli di abbonamento di tutte le specie, ai biglietti settimanali e festivi per impiegati, studenti e operai, alle tessere di autorizzazione per il godimento del metà prezzo, nonché ai biglietti di viaggio con esse acquistati, ai biglietti di libera circolazione ed a quelli per treni popolari.

Il rilascio dei biglietti di corsa semplice, ammesso in passato per la via più breve o per determinate relazioni, è stato anche previsto per qualunque percorso purchè non eccedente due itinerari di corsa semplice.

Per i biglietti di andata-ritorno sono stati estesi i limiti di rilascio e previste validità diverse ampliando quelle attuali: inoltre è stata data facoltà di effettuare, sia all'andata che al ritorno, le fermate nella misura ammessa per i corrispondenti viaggi di corsa semplice.

A concetti di larghezza ed a direttive demografiche sono ispirate nuove agevolazioni in materia di abbonamenti. Il limite di rilascio di quelli a riduzione è

stato esteso a km. 150 per i lavoratori, a km. 200 per gli impiegati civili e militari e rispettive famiglie e per gli studenti. Tali estensioni sono state introdotte in relazione ai notevoli miglioramenti apportati nell'esercizio nel quale la maggior celerità e frequenza dei treni permettono più agevoli spostamenti da località lontane verso le sedi di lavoro e di studio. Per gli abbonamenti per studenti la riduzione è stata anche prevista per gli iscritti alle scuole parificate e per viaggi alle località sedi di esami, per le scuole sindacali, per quelle professionali, per le elementari pubbliche e per altri istituti e scuole assimilabili.

La percentuale di riduzione rispetto alla tariffa ordinaria è stata elevata al 60 % per gli studenti che comprovino di appartenere a famiglie con 3 o 4 figli ed al 70 % per quelli che appartengono a famiglie con più di 4 figli.

Ulteriori facilitazioni sono state accordate per i viaggi delle famiglie in gruppo, consentendo riduzioni progressive in relazione al numero delle persone viaggianti.

Ferme rimanendo le severe disposizioni per i casi di abusi, sono state aggiornate in relazione a criteri di maggiore correttezza tutte le norme che si riferiscono ad irregolarità e sono state attenuate anche le relative penali e soprattasse.

Infine, in relazione alle nuove condizioni e tariffe, si è provveduto ad un opportuno riordino delle concessioni speciali e del Regolamento per i trasporti militari, ammettendo per la Concessione speciale XV (Opera Nazionale Dopolavoro) i viaggi in 2^a classe, ed estendendo per la XX (viaggi di nozze) la validità, con previsione anche dei viaggi in 1^a classe.

Oltre a tali provvedimenti, altre importanti agevolazioni sono state attuate durante l'esercizio 1938-39.

Sono state consentite particolari facilitazioni per i bambini inviati alle Colonie marine e climatiche del Regno, a cura dell'Opera Nazionale Dopolavoro e delle Opere assistenziali degli Enti statali e parastatali, nonché per i grandi invalidi del lavoro. Alle disposizioni relative si è dato corso con opportune modifiche al testo della Concessione speciale XV che è stata all'uopo riordinata.

È stata consentita al personale delle Amministrazioni dello Stato, collocato a riposo, che aveva titolo in attività di servizio ai benefici della Concessione speciale C e del Regolamento trasporti militari, l'applicazione della tariffa ridotta del 50 % per quattro viaggi di corsa semplice per anno solare da effettuarsi dal pensionato o da persone di sua famiglia.

La Concessione speciale IX ed il Regolamento dei trasporti militari sono stati ritoccati a chiarimento delle agevolazioni spettanti a determinate categorie di persone.

A favore degli universitari fascisti residenti nelle provincie di Belluno, Bolzano, Fiume, Gorizia, Pola, Trento, Trieste ed Udine recantisi a frequentare le Università di Bologna, Milano, Padova, Trieste e Venezia, è stato concesso per tutto l'anno l'uso di un libretto rilasciato dalla Segreteria del G. U. F. contenente 10 scontrini validi ciascuno per l'acquisto di un biglietto di corsa semplice a tariffa ridotta del 50 %.

Si è provveduto a rinnovare ed ampliare le facilitazioni speciali per le località balneari, termali e climatiche e per gli sports invernali.

Sono state infine concesse, come negli altri anni, particolari agevolazioni di tariffa agli accorrenti a manifestazioni varie.

10. Servizi internazionali per viaggiatori (isolati e in comitive), bagagli e colli espressi. — Durante l'esercizio 1938-39, in seguito a modificazioni di prezzi e di norme sui percorsi interessati, sono state pubblicate nuove edizioni di tariffe riguardanti i servizi internazionali Italia-Germania, Italia-Romania, Italia-Jugoslavia, Italia-Francia, Italia-Belgio-Paesi Bassi, Treni « S. O. E. » e « Taurus Express », Europa Occidentale-Europa Orientale, Francia-Svizzera, nonché supplementi alle seguenti tariffe:

1. Italia-Germania;
2. Italia-Ungheria;
3. Italia-Svizzera;
4. Italia-Polonia;
5. Italia-Francia;
6. Francia-Ungheria;
7. Svizzera-Oriente;
8. Francia-Scandinavia;
9. Europa Occidentale-Europa Orientale;
10. Francia-Svizzera;
11. Biglietti combinabili internazionali.

11. Servizio merci interno e cumulativo italiano: provvedimenti tariffari. — Fra i provvedimenti attuati nel 1938-39 i principali sono i seguenti:

1° Estensione ai trasporti di metano sintetico delle notevoli agevolazioni precedentemente accordate a quelli di gas naturale.

2° Parificazione di qualunque materiale quarzoso di produzione nazionale (quarzo in pezzi, quarzo macinato, ecc.) alle sabbie quarzose anche agli effetti dell'applicazione della tariffa eccezionale n. 47 P. V.

3^o Estensione della tariffa P. V. n. 35 alle spedizioni destinate allo scalo di Fiumicino Porto Canale per il successivo inoltro via mare, in considerazione dell'importanza assunta nei traffici con l'Africa Orientale Italiana.

4^o Proroga di validità, con opportune modifiche, delle tariffe eccezionali temporanee al 30 giugno 1939, stante il perdurare delle ragioni che ne consigliarono a suo tempo la istituzione.

I ritocchi più notevoli sono stati: quello concernente la istituzione di particolari prezzi nella n. 904 a favore del marmo apuano; l'attenuazione — a partire dal 1^o gennaio 1939 — dei prezzi della n. 901 (spedizioni in partenza o destinazione di determinate località marittime) allo scopo di arginare il regresso dei trasporti; l'adeguamento — pure con effetto dal 1^o gennaio — della tariffa n. 906 alla mutata situazione del legname della Venezia Giulia e Tridentina rispetto alla concorrente produzione dell'ex Repubblica austriaca.

Sono state inoltre concesse le seguenti agevolazioni:

1^o Ai materiali destinati alle costruzioni navali è stata concessa, sotto l'osservanza di particolari formalità, l'applicazione, in via di rimborso, dei prezzi della tariffa di esportazione n. 35 P. V.

2^o Ai trasporti di cose effettuati nell'interesse della « Casa di Lavoro per i Ciechi di Guerra », con sede in Roma, è stata estesa la riduzione del 50 %, prevista dalla Concessione speciale LII.

3^o Le facilitazioni vigenti per la zona industriale di Bolzano sono state estese ad altre ditte che hanno iniziato la loro attività nella zona stessa.

4^o A favore della zona industriale di Apuania sono state attuate, in analogia a quelle adottate per Bolzano, agevolazioni consistenti nella riduzione della distanza tassabile alla metà con il massimo di neutralizzazione di km. 130 e fermo restando il minimo tassabile di km. 50.

Sono state poi rinnovate anche per il decorso esercizio la concessione relativa al trasporto gratuito dei cani da caccia nei compartimenti di 3^a classe, la riduzione del 40 % sulle tasse di trasporto a favore dei conigli di allevamento destinati ai Gruppi « Massaie Rurali » e alle istituzioni dopolavoristiche e l'applicazione dei prezzi speciali della Concessione IX ai trasporti di materiali occorrenti per l'allestimento di spettacoli dell'O. N. D.

Allo scopo di favorire la produzione di diverse località, la validità di alcune tariffe eccezionali della P. V. è stata estesa a nuove provenienze o destinazioni.

Il servizio cumulativo merci con la Sardegna è stato esteso ad altre località.

12. Servizi merci diretti internazionali. — Le modificazioni territoriali avvenute nell'Europa Centrale hanno reso necessario un rifacimento della tariffa diretta italo-germanica, i cui lavori sono già in corso.

Col 30 settembre 1938 è stata soppressa la vecchia tariffa diretta italo-austriaca e i traffici relativi sono entrati nell'ambito della tariffa diretta italo-germanica a partire dal 1° ottobre successivo.

In conformità degli accordi di Berlino del maggio 1938 sono state soppresse, a partire dal 1° gennaio 1939, le facilitazioni tariffarie previste dalla convenzione italo-austriaca del 1925.

Pure dal 1° gennaio 1939 sono state soppresse le riduzioni di tariffa già accordate ai trasporti di legname austriaco in base ad accordi interstatali.

Nell'ambito del territorio della ex-Repubblica cecoslovacca ha continuato a valere la vecchia tariffa italo-cecoslovacca. È stato già deciso che le regioni dei Sudeti saranno incorporate nella tariffa diretta italo-germanica.

Le tariffe dirette italo-svizzera e italo-jugoslava sono state ulteriormente perfezionate con introduzione di nuovi prezzi, nuove merci e nuove relazioni di traffico. La tariffa italo-francese è stata aggiornata a seguito delle numerose modificazioni intervenute nelle tariffe interne francesi.

La tariffa diretta Italia-Londra è stata estesa alle destinazioni provinciali inglesi per rendere possibile la spedizione diretta anche per queste destinazioni, e i prezzi della tariffa stessa sono stati parificati — sul livello più basso — con quelli risultanti dall'applicazione separata delle tariffe esistenti con i porti belgi e olandesi e dei prezzi per il trasporto da detti porti a Londra. Sono state accordate, nell'ambito della tariffa diretta, notevoli riduzioni, vincolate a tonnellaggi minimi, a favore dei trasporti di agrumi, di patate e di cavolfiori, e particolari riduzioni sono state pure concesse sui diritti fissi per l'uso dei carri a sagoma inglese.

SERVIZI CUMULATIVI E DIVERSI

13. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — Durante il 1938-39 sono stati attivati servizi cumulativi per viaggiatori e merci con la Ferrovia Transatesina e per viaggiatori con la Ferrovia Ostellato-Porto Garibaldi.

Furono inoltre stipulate convenzioni *di servizio cumulativo* con la Società Fiumana di Navigazione per viaggiatori e merci con lo scalo di Lussinpiccolo, con la Società esercente la ferrovia di Valle Brembana e con la Società per la tramvia Bologna-Pieve di Cento Malalbergo; *di servizio di corrispondenza* con la tramvia Lana Postal-Lana di Sopra; *di scambio merci* con la società Tramvie

interprovinciali Piemontesi (stazione di Costigliole Saluzzo); con le ferrovie francesi per l'esercizio del tronco francese della linea Cuneo-Ventimiglia e per l'esercizio della stazione di Breil; per il passaggio dei trasporti fra le linee della società Veneta e la ferrovia Massalombarda-Imola-Castel del Rio attraverso la stazione di Massalombarda F. S.

Furono stipulati atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti per il *servizio cumulativo* con la Società Fiumana di Navigazione riguardanti i trasporti di viaggiatori da e per lo scalo di Fiume (via Ancona), di viaggiatori e merci da e per Zara, di merci da e per lo scalo (punto franco) di Fiume (via Ancona), con la Società Veneta per la Ferrovia Piove di Sacco-Mestre, con la Società delle Funivie Savona-S. Giuseppe, con la Società della Ferrovia Suzzara-Ferrara per il proseguimento dei treni sociali (automotrici) sul tratto di linea Suzzara-Mantova delle F. S.; *per il servizio di corrispondenza* con la Tramvia Udine-S. Daniele (due atti), con la Ferrovia Rimini-S. Marino e con la Ferrovia Sangritana.

14. Servizi doganali. — Gli introiti delle Agenzie doganali per corrispettivi, provvigioni, stampati, ecc. furono nell'esercizio 1938-39 di lire **9.887.326,42** di fronte a lire 11.259.572 dell'esercizio precedente, con un minor introito quindi di lire 1.372.245,58.

PASSIVITÀ EMERSE DALLE VERTENZE DOGANALI

ESERCIZI	IMPORTO PAGATO lire	AMMONTARE IN LIRE DEI RICUPERI			RESIDUO PASSIVO
		dalle parti e dalle Intendenze di Finanza	dalle ferrovie corrispondenti	per addebiti al personale	
1938-39	233.125,32	103.567,65	1.977,95	1.801,65	125.778,07
1937-38	280.176,76	255.946,55	—	1.396,25	22.833,96

15. Contenzioso. — Le cause relative al contratto di trasporto di cose e di persone trattate nell'esercizio 1938-39 dall'Amministrazione ferroviaria, a mezzo dei propri agenti, davanti le Regie Preture del Regno e Uffici di Conciliazione, a norma del R. decreto-legge 5 aprile 1935, n. 397, sono state **8.016** (delle quali 1.643 di Pretura e 6.373 di Conciliazione) contro 8.564 dell'esercizio precedente, e cioè 548 cause in meno.

Le definite sono state **3.609** (555 di Pretura e 3.054 di Conciliazione).

Si è ottenuto, come risultato finanziario, un introito di lire **488.526,70**, con un onere complessivo di lire **59.582,25**, e quindi con un utile netto di lire **428.944,45**.

Al 30 giugno 1939 sono rimaste pendenti 4.407 cause (1.088 di Pretura e 3.319 di Conciliatura) con una differenza in meno di 241 cause rispetto a quelle (4.648) che erano pendenti al 30 giugno 1938.

16. Indennizzi per danni alle persone. — Le vertenze bonariamente definite per infortuni avvenuti nell'esercizio 1938-39 furono **140** per un importo di lire **545.145,13**. Vennero inoltre liquidate in via bonaria, transatte in corso di lite e definite in esecuzione di sentenze **268** vertenze relative ad infortuni avvenuti in esercizi precedenti, per un importo di lire **4.004.373,44**.

In complesso sono state liquidate **408** vertenze riguardanti casi di provata responsabilità della ferrovia per lire **4.549.518,57** contro lire 4.972.694,06 dello scorso esercizio.

17. Indennizzi per anomalie nei trasporti delle cose. — I diversi indennizzi liquidati nel 1938-39 per irregolarità nel trasporto merci e le variazioni rispetto ai corrispondenti dati dell'esercizio 1937-38 risultano dal seguente prospetto:

OGGETTO DEI RECLAMI	NUMERO DEI RECLAMI (liquidati)		SPESA PER INDENNIZZI (tenuto conto dei recuperi)	
	Esercizio 1938-39	Variazioni rispetto al 1937-38	Esercizio 1938-39	Variazioni rispetto al 1937-38
Avarie.....	10.206	— 330	1.594.815,05	— 19.738,11
Furti.....	632	— 75	66.337,50	— 65.116,91
Mancanze.....	1.737	+ 319	232.903,12	+ 40.175,58
Ritardi.....	463	— 17	45.739,72	+ 5.113,29
TOTALI...	13.038	— 103	(1) 1.939.795,39	— 39.506,15

(1) Nel bilancio dell'esercizio 1938-39 la spesa, al netto dei recuperi per indennizzi, rilievi ed anomalie nei trasporti delle cose, figura nella cifra di lire 2.800.513,71, perchè in questa vennero comprese altre passività (dell'importo di lire 860.718,32) riguardanti titoli che non hanno una propria relazione con le anomalie nei trasporti delle cose.

In complesso si è avuto nel 1938-39, rispetto all'esercizio precedente, una diminuzione, ciò che conferma il grado di regolarità raggiunto nell'esecuzione dei trasporti.

I reclami presentati durante l'esercizio furono **35.513** cosicchè, tenendo conto degli **11.101** reclami rimasti da liquidare nell'esercizio precedente, si ebbero in tutto

nell'esercizio 1938-39 da definire **46.614** reclami. Di questi, **13.038** furono liquidati, come risulta dal prospetto sopra riportato, **21.819** furono abbandonati e respinti e **11.757** rimasero da definire.

Durante l'esercizio 1938-39 si sono verificate nei trasporti delle merci e dei bagagli **1.560** mancanze di fronte a **1.514** eccedenze, mentre nel 1937-38 eransi verificate **1.793** mancanze di fronte a **1.748** eccedenze.

18. Agenzie viaggiatori in Italia ed all'estero. a) *Compagnia Italiana Turismo (C. I. T.)* — Le Agenzie Italiane della C.I.T. alle quali è affidata la vendita dei biglietti ferroviari, sono **82** ed hanno conseguito, durante l'anno 1938, un introito complessivo di lire **92.545.146**. In confronto dell'introito del 1937, si è avuto un aumento di vendite di lire **7.550.184**.

All'estero la C.I.T. ha **53** Uffici propri di viaggi e turismo e **600** agenzie corrispondenti, tutti forniti della biglietteria delle F. S. L'introito complessivo conseguito per la vendita biglietti nell'anno 1938 è stato di lire **58.512.269**, in confronto a **59.552.510** dell'anno precedente.

b) *Altre Agenzie Viaggiatori:*

Italia: Per l'organizzazione di viaggi, propaganda turistica e per la vendita dei biglietti di viaggio delle F. S., esistono in Italia altre **128** Agenzie che, nel 1938, hanno introitato complessivamente lire **95.783.054**. Anche per queste Agenzie si è avuto un aumento di vendite di lire **4.263.064** in confronto di quelle dell'anno 1937.

Estero: La vendita dei biglietti di viaggio delle F. S. all'estero, oltre che dalla C. I. T. che assorbe la maggiore quantità, viene esercitata anche dalle tre grandi organizzazioni WAGONS-LITS; COOK; AMERICAN EXPRESS COMPANY, le quali hanno introitato con tale vendita la somma di lire **18.926.466**, contro **21.130.233** dell'anno precedente.

19. Esercizio dei caffè ristoratori e concessioni varie. — L'importo complessivo dei canoni percepiti nell'esercizio 1938-39, per i contratti relativi alle concessioni di caffè ristoratori nelle stazioni è stato di lire **6.532.634** in confronto a lire **5.799.651** introitate nell'esercizio precedente. Il maggior introito di lire **732.983** è dovuto ad un sensibile incremento verificatosi negli introiti degli esercizi più importanti.

Anche nelle concessioni delle rivendite di private si è verificato un aumento negli introiti dei canoni di lire **47.430**.

Per le concessioni varie (rivendite fiori, alberghi diurni, uffici cambio-valute, compilazione documenti di trasporto, ecc.) si è verificato un aumento di introiti di lire **37.945** dovuto anche esso al sensibile incremento verificatosi nella gestione dei vari esercizi di albergo diurno.

Negli introiti degli affitti di locali ed aree a privati nelle stazioni, mercè l'opera svolta per ottenere il pagamento di canoni arretrati da parte di altre Amministrazioni dello Stato, non solo si è potuto frenare la diminuzione d'introiti verificatasi nello scorso anno, ma si è potuto realizzare un aumento di lire **108.192**.

Nella gestione degli apparecchi automatici nelle stazioni si è avuto un aumento della percentuale da lire 113.172 a lire **127.973** e cioè un maggiore utile di lire **14.801** per la nostra Amministrazione.

Infine nella gestione dei biglietti d'ingresso nelle stazioni con apparecchi automatici la percentuale spettante alla ferrovia per l'esercizio 1938-39 è stata di lire **2.699.532** in confronto a quella di lire 2.570.110 del precedente esercizio, con un aumento quindi di lire **129.422**.

Pubblicità nelle stazioni, sui carri merci e nelle carrozze. — Per la pubblicità negli ambiti ferroviari dell'Amministrazione sono state introitate lire **649.761,65** (contro 1.151.602 dell'anno precedente), di cui lire 198.914,97 sono devolute all'Opera di Previdenza in base al R. de-creto-legge 1° agosto 1918, n. 1197.

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, ammontano a lire **1.015.112**, delle quali lire 50.000, a corpo, sono devolute all'Opera di Previdenza per il personale ferroviario dello Stato.

20. Controllo dei prodotti. — Gli uffici di controllo, in base al riscontro eseguito 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 **12.264.243,70** ed hanno effettuato rimborsi per eccedenze di tassa per lire **12.548.567,05**.

Le stazioni effettuarono direttamente rimborsi per eccedenze di tassa per lire **1.499.681,92**.

Su un complesso di **17.748.299** spedizioni merci, colli espressi compresi, **522.577** furono gravate di assegno per lire **200.275.154,33**.

Le spese anticipate ai mittenti delle spedizioni e le spese doganali gravate sui trasporti raggiunsero, complessivamente, lire **126.977.524,50**.

21. 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 1939, **168**, contro **137** in vigore alla corrispondente data dell'esercizio precedente.

CAPO VIII.

SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI

APPROVVIGIONAMENTI

1. Considerazioni generali sul mercato delle forniture. — I mercati internazionali di approvvigionamento delle materie prime durante l'esercizio 1938-39 hanno avuto uno svolgimento indeciso, causa i turbamenti nella situazione generale e gl'incerti sviluppi dell'economia americana. La netta tendenza al ribasso, avutasi nell'esercizio precedente, si è arrestata ma non è riuscito ad affermarsi un orientamento al rialzo; pertanto, salvo in pochi casi, i prezzi sono risultati, nella media, inferiori a quelli dell'esercizio precedente.

In particolare i carboni, i vari prodotti di olio di petrolio ed i materiali ferrosi hanno presentato in complesso un certo ribasso di prezzi. Il piombo e lo zinco hanno presentato ribassi notevoli, il rame è alquanto diminuito, mentre lo stagno è stato in lieve aumento. I prezzi medi del cotone non si sono discostati da quelli del 1937-38, ma per la lana si sono avute diminuzioni importanti. Fra i prodotti vari il seme di lino è pure notevolmente ribassato, mentre la gomma elastica ha presentato aumenti sensibili.

In Italia i prezzi all'ingrosso delle materie e dei prodotti industriali, regolati e controllati dalle autorità corporative competenti, hanno avuto poche variazioni. Tuttavia, il livello generale dei prezzi, influenzato anche dal concorso di altri fattori, come il maggior costo della mano d'opera, ha registrato un lieve aumento.

2. Notizie generali sulle forniture. — Durante l'esercizio 1938-39, furono esperite **389** licitazioni private, **850** trattative private e furono stipulati **1.810** contratti formali oltre a molte altre contrattazioni in forma commerciale per acquisti urgenti o di merce pronta o di limitata importanza.

Si provvide all'iscrizione nell'albo dei fornitori di **323** nuove ditte, ma furono respinte le domande di altre **46** ditte. Furono inoltre depennate dall'albo **31** ditte per cessazione di lavoro, fallimento, fusioni o inadempienze contrattuali.

In ottemperanza alle direttive autarchiche nazionali ed alle nuove disposizioni di legge per la preferenza dei prodotti nazionali, si è intensificato o addirittura promosso l'impiego, nelle nostre forniture, di materiali prodotti in paese in sostituzione di materiali esteri. All'acquisto di questi ultimi si è proceduto solo in casi

eccezionali, come per esempio per materiali e pezzi di ricambio per la manutenzione di impianti di provenienza estera, strumenti elettrici di misura di alta precisione, macchine stampatrici e distributrici di biglietti.

Sono state appoggiate le iniziative di ditte italiane per la costruzione di macchine telegrafiche teletstampanti, e, nella costruzione di apparati ed accessori telegrafici e telefonici, si è sostituito il legno mogano con materiali a base di resine sintetiche nazionali, leghe di alluminio, ecc.

Agli isolanti esteri si è cominciato a sostituire prodotti eminentemente autarchici, quali il vetrolux, l'ardesia artificiale, il composto isolante incombustibile.

Si è quasi raddoppiato, in confronto al precedente esercizio, l'impiego dei combustibili nazionali sulle locomotive e per riscaldamento, e se ne prevede un ulteriore notevole sviluppo.

Per quanto riguarda l'olio di catrame, si è avuto un aumento della produzione nazionale, assorbita completamente dalla nostra Amministrazione, con conseguente riduzione di acquisti all'estero.

Per il normale fabbisogno di olio minerale scuro si è ancora ricorso all'estero, ma si sono acquistate **1.500** tonnellate di olio nazionale per gli opportuni accertamenti sulle possibilità d'impiegarlo in sostituzione di quello d'importazione.

Si è intensificato ed esteso l'impiego dell'alluminio in tutti quei casi in cui esso poteva sostituire utilmente materiali di importazione, come ad esempio cavi per luce e forza, bidoni per trasporto e conservazione vernici, ecc.

Nella costruzione dei cavi elettrici, poi, si è dato maggiore incremento alla sostituzione del cotone, della juta, dello stagno, con il rajon, il fiocco, la canapa, l'antimonio e il cadmio, prodotti nazionali.

Si è intensificato ed esteso il sistema di contratti di trasformazione di rottami e semilavorati dell'Amministrazione, ricavandone prodotti finiti e materiali metallici da lavoro, quali barre per graticole, zoccoli per freni, molle dei diversi tipiscuini di bronzo, sale montate, cerchioni, tubi bollitori, bielle, bronzo in filo, in lingotti, in tubi, rame in fasciami, in filo, in catodi, piombo, acciaio, ecc.

Si sono continuate le permutate di metalli fuori uso (ceneraccio di fonderia, canotti di rame con parti di acciaio, residui metalli bianchi, torniture e limature) con stagno in pani o in saldature, metallo bianco, ottone, piombo in pani, ecc.

Si sono proseguiti gli studi e gli esperimenti per sostituire, nella fabbricazione dei tessuti, fibre nazionali, naturali o artificiali, a quelle di provenienza estera.

Sono state infatti confezionate in rajon, anzichè in lana e cotone o in tutto cotone, le tende scorrevoli di stoffa damascata per le carrozze. È stato adottato lo stoppino filato e ritorto di rajon per lumi, in luogo di quello di cotone. La tela a traliccio di cotone per materasse è stata sostituita da quella di canapa.

Si stanno inoltre effettuando le prove di comportamento pratico, attraverso l'uso, per poter decidere definitivamente l'adozione dei velluti per divani, lana, crine, stoffa crine, tele impermeabili per mantici, ecc., confezionati con fibre nazionali in sostituzione di quelle estere.

Sono stati sostituiti i tessuti di pura lana o di cotone del vestiario uniforme del personale delle poste e telegrafi con altri di lana e rajon o cotone e rajon, e lo stesso provvedimento si adotterà presto anche per quanto riguarda il personale F. S. e della Milizia Ferroviaria e Postelegrafonica.

Nel campo delle vernici si è ancora intensificata la sostituzione di prodotti esteri con altri di produzione nazionale, a base specialmente di resine sintetiche glicero-ftaliche.

Nei riguardi dei legnami, tutte le forniture di traverse, legnami da lavoro e da armamento, pali per linee telegrafiche e telefoniche sia per conto della nostra Amministrazione, che per conto delle Poste e Telegrafi o di altri enti, sono state collocate nel paese.

Anche nella lotta contro gli sprechi, in seguito all'attiva, intensa e vigilante azione esplicata da tutti gli organismi del Servizio, si sono ottenuti risultati più che soddisfacenti.

Sono stati affidati all'industria nazionale, per la rigenerazione, quintali **1.415** di oli esausti in confronto dei 900 quintali dello scorso esercizio. E poichè in tal campo dalla fase sperimentale si è già passati a quella di pratica attuazione, si prevede che in avvenire si potrà procedere alla rigenerazione di tutta la disponibilità di oli esausti, disponibilità che sarà sempre maggiore sia per l'estendersi del servizio delle automotrici, sia per effetto della più scrupolosa cura nella raccolta degli oli stessi.

L'istituzione di un premio per il ricupero dei piombi usati per carri merci, ha portato ad una maggiore raccolta di circa kg. **15.000** di piombini.

È stata continuata ed intensificata la separazione dei metalli contenuti nei cavi sottopiombo, ottenendone cospicui quantitativi di piombo in pani, rottami di rame e di ferro.

Si è meglio organizzata la selezione dei nostri rottami in modo da mettere a disposizione del commercio e specialmente della piccola industria tutti quei materiali suscettibili di reimpiego senza bisogno della rifusione, come lamierini verniciati e zincati, profilati, ecc. Allo stesso scopo è stato dato maggiore incremento alla vendita dei materiali ferrosi fuori uso da riutilizzare ed è stata ripresa la vendita di rotaie fuori uso da tempo sospesa.

Va segnalato il provvedimento relativo al ricupero di materiali da addobbo dichiarati inservibili allo scopo di utilizzarli per le sottofodere dei divani delle carrozze. Sono stati adottati opportuni accorgimenti tecnici per la vuotatura dei fusti

contenenti l'essenza di trementina, allo scopo di ricuperare residui di essenza che prima andavano perduti.

D'intesa con il Servizio materiale e trazione, si è provveduto all'utilizzazione e valorizzazione dei residui e rifiuti di materiali di coloritura e verniciatura, ottenendone tinte e prodotti di uso particolare che prima venivano approvvigionati come specialità.

Per molti materiali è stato mantenuto il sistema dei contratti aperti, col vantaggio di evitare ingombri di magazzini e deterioramento di merci per lunga giacenza e fra questi citiamo i contratti per la fornitura di impermeabili gommati neri, stoffe, fodere ed accessori occorrenti per le divise del personale ferroviario e della Milizia ferroviaria e postelegrafonica, nonchè quello per l'appalto della gestione copertoni da carri.

3. Spese incontrate per gli acquisti. — Le liquidazioni degli acquisti fatte dal Servizio approvvigionamenti durante l'esercizio 1938-39 (non compresi quelli del Monopolio carboni e metalli) sono messi in evidenza dal grafico della pagina seguente. Tale grafico offre anche il confronto con le liquidazioni degli acquisti eseguite nello esercizio precedente.

La spesa complessiva ammonta a lire **1.975.222.329** di cui lire **1.648.246.030** per conto delle Ferrovie dello Stato e lire **326.976.299** per conto della gestione viveri, di altre Amministrazioni dello Stato e di enti diversi.

Nei successivi paragrafi si dà notizia particolareggiata di alcune forniture più importanti, con opportuni confronti con il precedente esercizio.

4. Combustibili solidi. — Nell'esercizio 1938-39 gli acquisti di carbone furono i seguenti:

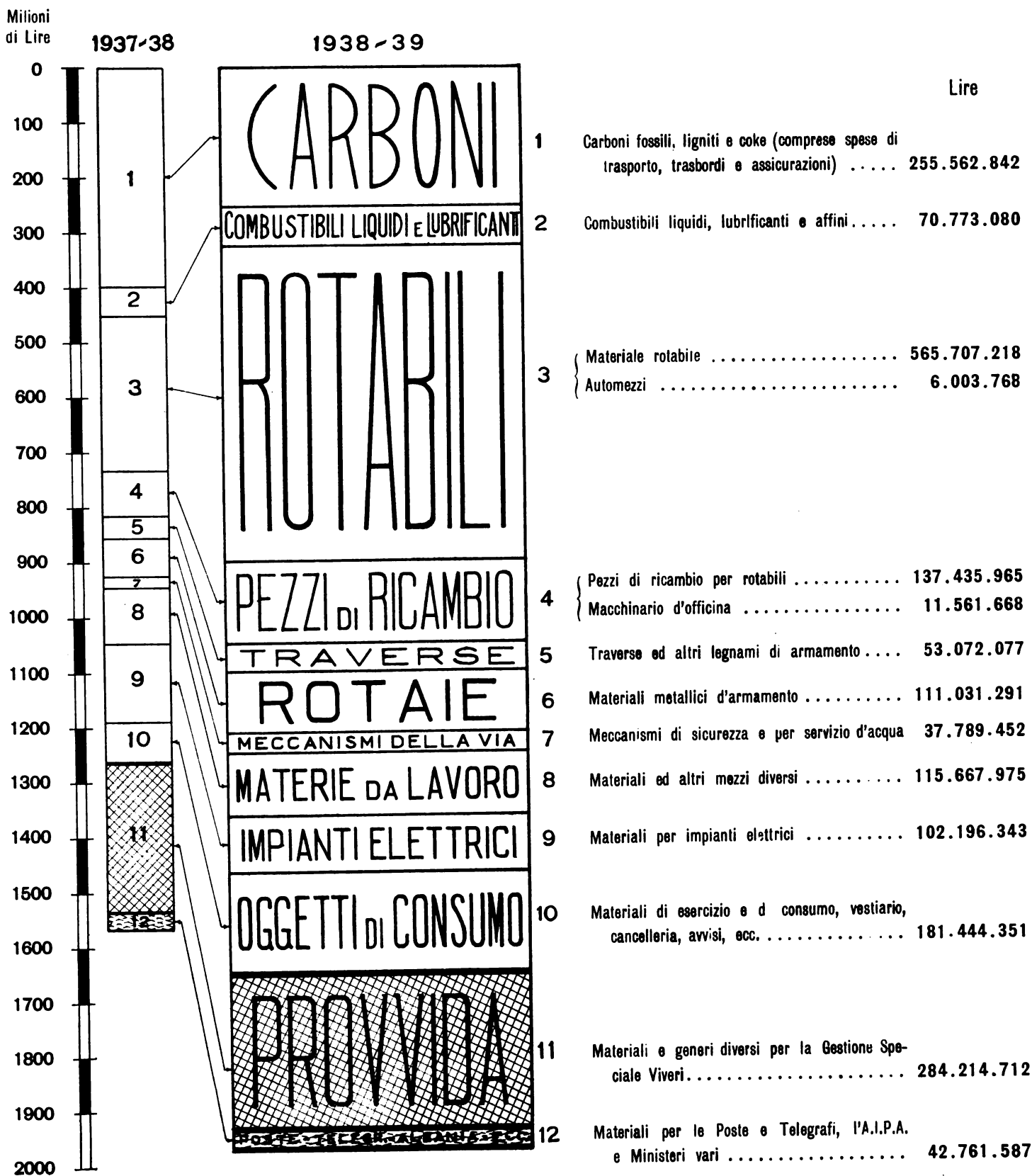
	Tonnellate
in complesso	1.748.010
<i>a</i>) acquistati all'estero	1.643.990
<i>b</i>) acquistati in Italia (carbone nazionale, coke metallurgico e ligniti).....	104.020

I trasporti dei carboni esteri si effettuarono per tonn. **511.938** via terra e per tonn. **1.132.052** via mare, adibendo per questi ultimi **213** vapori di bandiera italiana e solamente **5** vapori di bandiera estera.

Per il carbone da vapore, il prezzo medio di addebito nelle somministrazioni ai Servizi dell'Amministrazione variò da un massimo di lire **153** la tonnellata nel primo semestre dell'esercizio ad un minimo di lire **148** nel secondo semestre.

Il prezzo delle mattonelle rimase invariato a lire **180** la tonnellata per tutto l'esercizio.

**SPESE INCONTRATE PER GLI APPROVVIGIONAMENTI NEL 1938-39
RISPETTO A QUELLE DEL 1937-38**



5. Combustibili liquidi, lubrificanti ed affini. — La produzione nazionale dei distillati e residui del petrolio e del carbone ha raggiunto un alto livello, che ha consentito di collocare in paese l'intero fabbisogno di benzina e la maggior parte degli altri prodotti.

Le forniture all'estero vennero pertanto limitate ad alcune partite di nafta, di olio di catrame, di olii per cilindri e per boccole.

Si indicano qui appresso gli acquisti fatti durante l'esercizio 1938-39 con il confronto di quelli effettuati nel precedente esercizio:

	Esercizio 1938-39		Esercizio 1937-38	
	Lire	Tonnellate	Lire	Tonnellate
Nafta nazionale	8.833.450	16.686	3.481.993	4.901
Id. estera	7.356.000	10.500	7.367.008	7.359
Benzina nazionale (compresi verde alizarina, gas metano, gas butano)	10.137.215	5.870	9.057.100	5.360
Olio per cilindri (estero)	2.568.210	940	2.772.114	950
Id. id. boccole (estero)	12.150.000	6.000	5.000.000	3.000
Id. id. id. (nazionale)	3.238.350	1.500	—	—
Id. vegetale per illuminazione (nazionale)	1.221.250	250	1.600.000	400
Id. di catrame (nazionale)	11.696.850	20.125	7.523.750	11.575
Id. id. id. (estero)	4.210.000	12.000	9.230.175	15.786
Id. per trasformatori (nazionale) ..	924.400	253	916.247	337
Id. per motori (nazionale)	5.317.505	1.150	2.791.900	880
Id. per motori (rigenerato)	74.123	85	—	—
Glicerina (nazionale)	2.506.600	219	3.591.100	363
Petrolio (nazionale)	5.606.400	1.600	5.026.400	1.600
Olii e grassi diversi (nazionali)	505.991	212	568.010	222
Lubrificanti speciali (nazionali)	1.301.939	287	874.224	168
Materiali vari non specificati	42.350	6	50.920	5
Olio di lino crudo (nazionale)	1.886.200	761	7.891.300	2.240
TOTALE ...	79.576.833	78.444	67.742.241	55.146

L'aumento di spesa verificatosi per questo titolo è dovuto:

per la nafta e per l'olio per motori, ai maggiori acquisti in relazione al più esteso impiego di automotrici su rotaie che ha portato il consumo mensile di nafta da 500 a **1.000** tonnellate;

per l'olio per boccole, all'aumento degli oneri doganali ed all'approvvigionamento di 1.500 tonnellate di prodotto nazionale per accertarne la possibilità di impiego in luogo di quello estero;

per l'olio di catrame, a maggiori acquisti per iniezioni delle traverse occorrenti al rinnovamento e rafforzamento della linea;

per il petrolio ed i lubrificanti, all'aumento degli oneri doganali.

Infine è da notare la minore spesa per l'olio di lino, dovuta ai diminuiti acquisti ed al minor costo medio che si è potuto realizzare (da lire 352,29 a lire 245,50 al quintale).

6. Materiale rotabile. — Nell'esercizio 1938-39 è stato ordinato il seguente materiale:

147	Locomotive elettriche.....	L.	288.688.000
4	Elettrotreni	»	11.460.000
46	Automotrici elettriche	»	44.942.000
100	Automotrici a combustione interna	»	71.500.000
60	Carri riscaldatori	»	11.040.000
200	Carrozze a due assi.....	»	45.260.000
400	Carrozze ordinarie	»	163.700.000
1	Salone.....	»	1.185.000
20	Treni bloccati	»	66.300.000
1880	Carri	»	85.822.500
6	Carri stradali	»	564.552
650	Carri frigoriferi	»	40.625.000
	Applicazione freno continuo automatico ai rotabili	»	3.952.192
	Materiali per applicazione a rotabili di nuova costruzione	»	8.864.063
	Automezzi e relativi pezzi di ricambio.....	»	2.053.392
	TOTALE ...	L.	<u>845.956.699</u>

In confronto all'esercizio 1937-38 si ha una minore spesa di lire 62.156.905 dovuta principalmente a minori acquisti di materiali per l'applicazione del freno automatico continuo ai carri e di elettromotrici ed automotrici a combustione interna.

Tale minore spesa sarebbe stata più sensibile se non si fosse avuto un rialzo nel costo della mano d'opera e conseguente aumento dei prezzi.

Alle Ditte furono inoltre passate le seguenti ordinazioni:

Per conto del Ministero della Marina: Carri Pve	L.	114.000
Per conto della Gestione Speciale Viveri e del Monopolo		
Carboni: Automezzi e motocarrozette.....	»	248.569

7. Pezzi di ricambio per materiale rotabile e macchinari di officina con relativi accessori. — Per questo titolo furono rilasciate le seguenti ordinazioni:

	1938-39	1937-38
Pezzi di ricambio per rotabili..... L.	127.096.179	89.598.441
Pezzi di ricambio per navi traghetto. »	955.157	710.970
Macchinari ed accessori	8.583.805	8.522.435

La maggiore spesa è dovuta ai maggiori acquisti effettuati ad all'aumento del costo della mano d'opera, di cui è cenno nel capitolo precedente.

Gli acquisti all'estero, rigorosamente limitati, ammontarono a lire **2.476.516** con un aumento rispetto a quello dell'esercizio precedente di lire 188.865.

8. Materiali diversi. — Gli importi degli altri materiali acquistati sono i seguenti:

	1938-39	1937-38
<i>Traverse ed altri legnami d'armamento</i> L.	38.300.000	29.239.000
<i>Pali di legno per telegrafo e telefono e materiali diversi in legno per la linea.</i>	1.383.033	1.148.704
<i>Materiali metallici per armamento</i> ..	127.607.855	78.313.108
<i>Materiali per servizio d'acqua e per tubazioni petrolifere</i>	24.914.075	2.459.264
<i>Meccanismi fissi delle stazioni, materiale Decauville e vario</i>	10.711.176	11.064.714
<i>Meccanismi di segnalamento e di sicurezza e accessori</i>	20.666.568	23.429.423
<i>Materiali metallici da lavoro</i>	114.143.445	131.658.470
<i>Attrezzi da lavoro e mezzi d'opera</i> ..	5.129.911	5.011.578
<i>Materiali per impianti elettrici</i>	129.248.355	64.484.591
<i>Materiali di esercizio e di consumo</i> ..	49.707.860	41.122.073
<i>Legnami da lavoro e compensati vari</i> »	3.226.030	5.489.097
<i>Cancelleria e stampati</i>	11.642.938	10.931.790

Gestione vestiario:

Spese sostenute per:

Stoffe per uniformi di obbligo ...	L.	2.654.357	2.845.047
Tessuto d'uso privato	»	102.826	305.829
Camiciotti	»	347.378	306.936
Cappotti impermeabili gommati neri .	»	424.283	408.372
Abiti impermeabili da lavoro	»	303.320	795.363

Forniture di equipaggiamento della
Milizia:

Camicie nere, berretti, e mater. vario.	»	657.902	687.988
Vestiario	»	3.326.725	3.474.222
Impermeabili	»	523.979	303.047

Rispetto all'esercizio 1937-38 si rileva un sensibile aumento per quasi tutti i titoli della spesa, dovuto per buona parte a maggiori acquisti di materiali ed in minor misura a rialzi dei prezzi di mercato e del costo della mano d'opera.

9. **Tipolitografia.** — Nell'esercizio 1938-39 questo impianto, gestito direttamente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ha avuto una produzione di moduli e pubblicazioni varie per circa lire **1.500.000**.

10. **Gestione copertoni da carri.** — Alla Società anonima Consorzio Industriali Canapieri di Milano, con la quale continua ad avere vigore il contratto di appalto per la manutenzione e rinnovazione del parco copertoni impermeabili per carri merci F. S. sono state corrisposte per compensi a forfait, riparazioni e rinnovamento parziale del parco, lire **6.480.987,93** che supera di lire 358.797,81 quello del precedente esercizio.

Per le avarie dipendenti da bagnature delle merci fu pagato un indennizzo di lire **841,68**, che sta a carico dell'Amministrazione per un terzo, e per il resto della Società appaltatrice.

11. **Magazzini e movimenti delle scorte.** — *Impianti.* — È prossima la ultimazione del nuovo magazzino di Roma Tiburtina e delle opere comprese nei due primi lotti del nuovo magazzino di Milano Greco. Lavori di ampliamento si stanno eseguendo nel magazzino di Napoli Poggioreale, nel quale sono state raggruppate le scorte del cessato impianto di Torre Annunziata, e nei magazzini di Torino V.N. e Smistamento, Genova Rivarolo, Voghera, Cassano d'Adda, Bologna Ravone, Firenze P. P., Pontassieve, Foligno, Messina e Palermo Lolli.

Il fabbricato uffici dell'Agencia Marittima di Siracusa è stato ultimato, quello dell'Agencia di Bari è in corso di ampliamento; pressochè compiuto è anche il nuovo deposito olii di Napoli Vigliena.

Ultimato il nuovo deposito olii di Aurisina, si sta predisponendo il trapasso colà delle scorte di olii ed infiammabili esistenti nel fabbricato dei sylos a Trieste Centrale.

Gestione amministrativa e contabile delle scorte. — Si è proseguita la revisione generale delle scorte con il concorso dei Servizi materiale e trazione e lavori e costruzioni, revisione che ha consentito di eliminare dalle scorte e destinare alle vendite e alla trasformazione chilogrammi 4.405.000 di materiali non più utilizzabili.

Utilizzazione dei materiali fuori uso. — Come negli esercizi precedenti le traverse di legno fuori uso furono cedute in vendita nella quasi totalità al personale ferroviario con un ricavo di lire **2.993.202** inferiore di lire 1.281.057 a quello dell'esercizio precedente a causa della diminuita disponibilità di tale legname.

In complesso nel 1938-39 furono inoltrati alle Ditte, per la trasformazione, quintali **471.000** di rottami metallici fuori uso per un valore di lire **17.134.000** e quintali **75.902** di rottami e semilavorati di metalli pregiati per lire **32.318.094**.

Furono anche concluse permutate di quintali **7.863** di nostri rottami di valore, con semilavorati e prodotti finiti.

Infine, mediante separazione dei metalli contenuti in quintali 3.500 di cavi armati e non armati, si sono ottenuti pani e rottami di piombo, rottami di rame e ferro.

Movimento delle scorte. — La consistenza patrimoniale delle scorte al 30 giugno 1939 risulta dall'allegato 6.

In confronto a quella accertata al 30 giugno 1938, si constata al 30 giugno 1939 un aumento:

nelle scorte dei magazzini approvvigionamenti di	L.	60.613.476,73
nelle scorte gestite dal servizio lavori di	»	54.748.479,94
e in quelle delle officine del materiale rotabile, dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo di..	»	32.951.154,27

Si nota invece una riduzione:

nelle scorte gestite dai depositi combustibili di	L.	52.770.616,58
---	----	---------------

Nei riguardi degli aumenti si osserva che, oltre ai maggiori prezzi dei materiali, vi concorrono in particolare misura gli accantonamenti di scorte effettuati sia allo scopo di fronteggiare eventuali necessità straordinarie, sia in relazione all'estendersi della trazione elettrica e dei più moderni sistemi di esercizio, sia infine in dipendenza di grandi lavori di sistemazione di linee e di ampliamento o ricostruzione di stazioni.

12. Manipolazione di materiali nei magazzini. — Nell'esercizio 1938-39 le manipolazioni di carico e scarico dei materiali presso i magazzini approvvigionamenti sono state effettuate per la maggior parte da imprese private, alle quali fu pagato l'importo di lire **1.166.931**, corrispondenti ad una spesa unitaria di lire **3,03** in confronto a lire 2,58 del precedente esercizio.

L'aumento di spesa è dovuto alle concesse maggiorazioni salariali ed alla revisione delle disposizioni sulle provvidenze sociali.

13. Approvvigionamenti e servizio di magazzino per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi:

Furono effettuati nel 1938-39 i seguenti acquisti:

Pali di castagno e di pino, zoccoli reggipali e materiali diversi	L.	3.425.015
Arredamento nuovi locali, solfato di rame, sacchi per corrispondenza, panno grigio verde, mistone ecc.	»	3.122.466
Carte ed inchiostri per apparati telegrafici, piombi e numeratori	»	1.529.404
Filo di bronzo fosforoso e rame stagnato, stagno in pani, estintori, ecc.	»	1.667.969
Materiali elettrici di linea, per uffici, per officine ed attrezzi vari	»	9.576.329

Le scorte dei materiali delle poste e dei telegrafi in carico al 30 giugno 1939 nei magazzini approvvigionamenti F. S. ammontavano a lire **10.850.168,56** di fronte a lire 10.823.067,74 dell'esercizio precedente.

14. Gestione speciale viveri « La Provvida »:

a) *Magazzini compartimentali.* — È in corso la costruzione del nuovo Magazzino viveri compartimentale di Roma presso lo Scalo Ostiense.

b) *Distributori viveri.* — Gli spacci di vendita, che erano 350 al 30 giugno 1938, sono cresciuti a **364** al 30 giugno 1939.

Al rifornimento del caffè tostato per tutta la Rete hanno provveduto gli stabilimenti di torrefazione di Genova e Bologna.

A Roma quattro spacci hanno provveduto alla vendita del pesce fresco, ed uno spaccio centrale, munito di impianto frigorifero, alla conservazione dei generi ed alla produzione del ghiaccio.

c) *Andamento delle vendite.* — L'ammontare delle vendite verificatesi durante l'esercizio è stato di lire **294.708.908,55**, con un aumento di lire 210.928 sulle vendite del precedente esercizio.

In complesso sono stati venduti **kg. 79.017.394** di generi. Tra questi, quelli di più largo consumo sono stati: la pasta per milioni **22,4** di Kg., il vino per milioni **11,2**; la farina per milioni **7,3**; il riso per milioni **8,3**; lo zucchero per milioni **4,5**; l'olio per milioni **3,7**; il sapone per milioni **6,6**.

d) *Rifornimento dei generi.* — Tutti gli acquisti sono stati effettuati mediante licitazione o trattativa privata, previa gara fra le Ditte iscritte nell'elenco dei fornitori ed invitate a concorrere alle forniture, salvo casi di urgenza.

e) *Attività e passività della gestione.* — L'attivo della gestione al 30 giugno 1939 era di lire **343.489.675,16** ed il passivo di lire **319.608.425,90**, ivi comprese le rimanenze delle scorte di generi rispettivamente al principio ed alla fine dell'esercizio.

La gestione ha chiuso con un avanzo di lire **23.881.249,20** di cui una parte è andata a parziale rimborso delle spese sostenute dalle Ferrovie dello Stato, un'altra parte è stata accantonata per lavori di sistemazione e miglorie ed il resto è stato erogato a favore delle Opere Assistenziali.

15. Monopolio carboni e metalli. — Presso il Servizio approvvigionamenti hanno continuato a funzionare le gestioni dei Monopoli per gli acquisti all'estero dei carboni fossili, agglomerati, e coke e per gli acquisti di metalli (rame, stagno, nichelio e relativi rottami).

AZIENDE DELL'ALBANIA

16. Azienda Italiana Petroli dell'Albania. — Oltre l'aumento delle macchine di pulitura, dei dispositivi singoli e centrali di pompamento, si è tracciato, in base ai favorevoli risultati degli studi sulla repressione del gas nei pozzi, un completo programma di raccolta ed utilizzazione dei gas, per l'attuazione del quale sono in corso di approvvigionamento i compressori, le tubazioni e le saracinesche necessarie.

La centrale elettrica azionata da motori Diesel, essendo risultata insufficiente in base ai programmi di nuove installazioni necessarie alla produzione, è stato deciso di ampliarla con l'installazione di una turbina a vapore azionante un alternatore da 1600 kW. Una caldaia funzionante alla pressione di 30 atm. con 400 ° C di temperatura provvede alla produzione del vapore necessario, mentre per il combustibile sarà possibile usare sia un residuo ricavato sul posto dal petrolio greggio, sia i gas dei pozzi preventivamente degasolinati.

I gruppi Diesel potranno così rimanere di riserva normale.

Per utilizzare i prodotti ricchi esistenti nel petrolio greggio che sarà trattato per ottenere il residuo da bruciare in caldaia, si è disposto un ampliamento della distilleria la quale produrrà tale residuo per la centrale elettrica, ottenendo anche i carburanti ed i lubrificanti necessari alla complessa attività industriale del cantiere ed ai trasporti.

La produzione di petrolio grezzo ha registrato un notevole aumento che si è potuto ottenere sia aumentando il numero dei pozzi, sia migliorando i sistemi di messa in produzione, ed anche mediante accurate puliture dei pozzi in pompamento, lavaggi chimici e ripressione di gas, ciò che ha portato nel complesso ad un migliore andamento della curva di declino medio di ogni pozzo.

Il funzionamento dell'oleodotto per Valona ha continuato a mantenersi del tutto regolare.

L'attività perforativa è proceduta regolarmente e nell'esercizio 1938-39 sono stati eseguiti **141** pozzi di sfruttamento con un totale perforato di ml. **92.004,30**.

Sono pure proseguiti i sondaggi di ricerca in zone limitrofe al bacino del Devoli, con un totale di metri **1.759,40** perforati.

In complesso i metri perforati nell'esercizio 1938-39 furono **93.763,70** portando a **349.259,80** il totale dei metri perforati dall'inizio dei lavori dell'Azienda.

REGIO ISTITUTO SPERIMENTALE

17. Organizzazione ed attività della Sezione. — Nel corso dell'esercizio 1938-39 l'ordinamento dell'Istituto è rimasto invariato.

Il numero degli agenti presenti durante l'esercizio è stato di **120** di cui **53 operatori**, in confronto di **119** agenti e **53 operatori** dell'esercizio precedente.

Durante l'esercizio sono stati confezionati per conto dei vari laboratori **12.446** provini contro **10.677** dell'esercizio precedente, con un aumento quindi rispetto a questo di circa il **17 %** e una produzione media giornaliera di circa **41** provini.

È stato inoltre provveduto a tutti gli altri lavori ordinari e straordinari relativi alla manutenzione di apparecchi, macchine ed impianti vari, limitando allo stretto indispensabile le ordinazioni all'industria privata.

Con i propri mezzi l'officinetta dell'Istituto ha pure provveduto alla costruzione di speciali attrezzature.

Il quantitativo di richieste pervenute all'Istituto dai Servizi dell'Amministrazione e da enti estranei per esami e prove sperimentali correnti di prodotti ed appa-

recchi, ed il numero delle determinazioni eseguite su di esse, risultano dal seguente prospetto:

L A B O R A T O R I	N. delle richieste	N. delle determinazioni
I - Fisica Tecnica ed Elettrotecnica.....	370	156.496
II - Geologia e Petrografia	5	—
III - Materiali da costruzione non metallici.....	1.722	48.815
IV-a - Metallurgia e Metallografia.....	418	1.818
IV-b - Chimica dei metalli ferrosi.....	439	4.934
IV-c - Chimica dei metalli non ferrosi.....	834	9.446
V - Legno	305	4.093
VI - Fibre	702	25.551
VII - Carboni.....	1.736	16.127
VIII - Oli e Petroli	613	6.836
IX - Acque	317	3.990
X - Vernici	224	4.057
XI - Merceologia.....	68	(1)
XII - Metodologia chimica	7	—
TOTALE ...	7.760	282.163

(1) Le determinazioni sono state commesse ad altri laboratori.

Nell'esercizio precedente, si erano avute richieste 6.390, e determinazioni 292.788.

Esaminando nel dettaglio la distribuzione delle determinazioni fra i rispettivi laboratori si rileva che il Laboratorio III (Materiali da costruzione non metallici), ha trattato circa 23.600 determinazioni in meno, mentre a qualche laboratorio chimico invece è stata richiesta una notevole maggiore attività, la quale ha obbligato ad adottare speciali accorgimenti interni per far fronte ai bisogni, specialmente nei periodi in cui le richieste assumevano per il loro numero carattere eccezionale.

Le richieste pervenute da enti pubblici e privati ammontano a 177 corrispondenti all'esame di 334 campioni, e dettero luogo all'introito di lire 184.794, lievemente inferiore a quello verificatosi nell'esercizio precedente, che fu di lire 239.716.

Durante l'esercizio l'Istituto è stato visitato da Ufficiali del R. Esercito, da studiosi e da varie personalità.

18. **Studi e relazioni speciali.** — La statistica delle prestazioni speciali e degli studi eseguiti dai singoli laboratori durante l'esercizio risulta dal seguente quadro:

LABORATORI	Classificazione di merci e relazioni normali	Relazioni di gara e prestazioni speciali	Studi e relazioni speciali
I - Fisica tecnica ed elettrotecnica	31	17	3
II - Geologia e Petrografia	461	9	14
III - Materiali da costruzione non metallici	—	1	35
IV-a - Metallurgia e Metallografia	406	44	604
IV-b - Chimica dei materiali ferrosi.....	—	—	—
IV-c - Chimica dei materiali non ferrosi	—	—	—
V - Legno.....	5	14	5
VI - Fibre	17	105	35
VII - Carboni	—	—	—
VIII - Oli e Petroli	143	45	69
IX - Acque	16	3	1
X - Vernici	18	8	37
XI - Merceologia	92	—	—
XII - Metodologia chimica.....	—	—	1
Studi e prestazioni varie rese per incarico della Direzione da Funzionari a disposizione	19	16	49

Fra le prestazioni e studi riportati numericamente nel quadro precedente si segnalano:

Laboratorio I. — Studio sulle miscele di glicol etilenico; prove speciali sui lamierini magnetici.

Laboratorio II. — Studio particolareggiato dei costituenti litoidi di parecchi campioni di calcestruzzo alterato prelevati da un manufatto dalla linea Catania Caltanissetta, e studio delle cause di alterazione; studio dell'alterabilità di vari pietrischi diabasici (e di qualche altro pietrisco di diversa natura) con prove in autoclave; esame di tre giacimenti di pomice di Morlupo, Capena e Riano; esame degli attuali dissesti della galleria di Tercy abbandonata, delle possibili conseguenze tecnico-legali, e dei provvedimenti relativi; studio di un giacimento lignitifero presso Cammerota; esame del processo di estrazione, macinazione, selezione, di un calcare puro, presso Brescia; esame delle supposte azioni delle acque sul rivestimento murario della galleria al Gianicolo; studio petrografico - limnologico del terreno di fondazione della diga di Rienza; proseguito lo studio della frana di Pisciotta sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria; esame di una frana in terreni tripolosi, della linea a scartamento ridotto Caltagirone-S. Michele di Ganzeria, e dei relativi provvedimenti di consolidamento; iniziato lo studio di altri rilevati franosi del tratto Villanova-Villafranca della linea Torino-Genova. Inoltre si sono compiuti esami vari e dati pareri per classifiche merci di marmo, ciottoli abrasivi silicei, pozzolane

trachitiche speciali, caolini, calcite, mattoni pomicei, pirrotine nichelifere e loro derivati, sabbie e quarzi, grafiti, amianto, farine fossili, corindoni, incrostazioni (presunta grafite) di raddrizzatori di corrente, pietre varie da taglio e da costruzione, ghiaie e pietrischi per gli uffici nuove costruzioni ferroviarie, ecc.

Laboratorio III. — Ultimati i 10 corsi per assistenti (dal 18° al 27°) della durata di tre giorni e 6 lezioni per corso; studio sulla calce idrata (2ª parte); studio sulla faesite e masonite; provveduto alla pubblicazione delle seguenti monografie: la pomice per la costruzione dei calcestruzzi leggeri; calcestruzzi leggeri a base di pomice; i cementi.

Laboratorio IV-a. — Studio di due nuovi tipi di acciai antiruggine, di qualità da costruzione, al cromo-manganese ed al cromo-rame, di diversa provenienza; esame di numerosi ganci di trazione, che ha permesso di accertare i limiti di deformabilità; studio delle caratteristiche da richiedere nella fabbricazione delle maglie per catene di scale mobili; studio sulla resistenza all'arrugginimento di ferri portavetri; studio di numerosi assi per elettro e automotrici avariatisi in opera; studio su nuovi tipi di ghisa per zoccoli da freno di elettrotreno; studio sulla rottura di tiranti di motori Diesel, individuazione di alcune cause di rotture; studio di numerose rondelle elastiche; studio di alcune molle a balestra, di produzione straniera e nazionale; studio sulla lega da applicarsi nei cuscinetti centrifugati, determinazione della temperatura optimum della carcassa; studio per la sostituzione di un metallo mmino di produzione nazionale al metallo thio di produzione straniera; studio sulla corrosione dei rivestimenti di cavi telegrafonici; studio di una rotaia di acciaio speciale per deviatori, di produzione straniera; studio di tiranti composti, ferro-rame; studio di un numeroso gruppo di leghe fuse, di nuovo tipo, a carattere autarchico per la sostituzione del bronzo comune.

Laboratorio IV-b. — Studio sull'impiego del cadmio.

Laboratorio V. — Relazione speciale sul cynkol; studio sul trattamento antisettico legnami col processo ing. Serra; studio sugli oli di catrame pesanti da impregnazione.

Laboratorio VI. — Ricerche e pareri diversi sopra tessuti fabbricati con fibre artificiali e con fibre nazionali in sostituzione di quelle più costose o di provenienza estera; contributo alla unificazione delle prove sui materiali tessili e sui tessuti (U. N. I.); studio e ricerche speciali per l'unificazione delle prove sul crine animale da imbottitura (unificazione internazionale).

Laboratorio VII. — Controllo sulle forniture dei carboni destinati alla nostra Amministrazione e controllo sui carboni nazionali ed esteri per conto dell'ufficio monopolio carboni.

Laboratorio VIII. — Studio sui fenomeni di alterazione degli oli minerali isolanti per trasformatori elettrici in collaborazione col Sottocomitato Oli dell'A. E. I. d'intesa colla Commissione Elettrotecnica Internazionale; studio inteso ad uniformare al metodo dell'*American Society for testing Materials* il metodo e le prescrizioni in vigore per la determinazione del comportamento a bassa temperatura degli oli lubrificanti, dei combustibili liquidi, degli oli isolanti; studio, sugli oli di catrame pesanti nella conservazione del legno; studio inteso ad uniformare le attrezzature e le modalità analitiche in vigore per l'esame degli oli di catrame, alle attrezzature ed alle modalità stabilite dalla «Commissione internazionale per lo studio della conservazione del legno (*Cahier des Charges de Budapest*)»; relazione pel Congresso 1940 dell'A. I. E. M., con speciale riguardo all'analisi röntgenografica (raggi X); ricerche e prove sulla utilizzazione di oli di animali marini (olio di spermaceti) al posto dell'olio vegetale da illuminazione per lanterne da segnalamento; studio sulla sostituzione della glicerina negli apparati centrali idrodinamici; studio sulle paste abrasive per rubinetterie e sedi di valvole; ricerche intese a stabilire la commestibilità di oli alimentari; relazione speciale sull'acidità organica da tollerare negli oli lubrificanti; relazione sul comportamento a bassa temperatura delle nafte per motori e sul modo più idoneo per determinarlo in conformità alle disposizioni tecniche di Capitolato; relazione sui metodi in vigore nell'industria per la rigenerazione dei nostri oli lubrificanti smessi d'esercizio; relazione sul recupero di solventi residuati dalle prove acidimetriche che si seguono presso le SSE sugli oli da trasformatori in esercizio; studio su un grasso speciale in uso per cuscinetti a rullo, esami di tipi di oli minerali scuri per assi vetture; ricerche su filtri bitumati monosabbiati tolti d'opera da coperture perchè non dimostratisi adatti all'uso cui erano destinati.

Laboratorio IX. — Ultimato lo studio sul fenomeno di efflorescenza manifestatosi sul rivestimento dell'atrio della nuova stazione di Reggio Calabria (in collaborazione col servizio lavori).

Laboratorio X. — Studio su di un tipo di tinta ad emulsione per coloritura di opere murarie; sulla possibilità di sostituire vetri colorati per segnalazioni con lastre di cellulose di analoga stabilità di colore; su di un prodotto antiruggine preparato con materie nazionali.

Laboratorio XII. — Studio per la determinazione rapida del molibdeno negli acciai contenenti vanadio.

Sono infine da segnalare i seguenti studi fatti da funzionari addetti alla dirigenza: relazione chimica circa i danni che la Soc. Italiana per le industrie minerarie e chimiche (SIMEC) afferma di aver subito in conseguenza di scavi fatti eseguire dalle F. S. per la costruzione di un ponte; studio sulla determinazione dei

depositi fangosi che si formano negli oli minerali isolanti sottoposti a prove di alterazione; studio per la ricerca di un acciaio speciale « infrangibile » (G. N. M. D.) da cerchioni per elettrotreni; ricerche per rendere l'acciaio suddetto adatto alla costruzione di alberi a gomito per motori Diesel o per assi in genere destinati alle altissime velocità; ricerche per rendere l'acciaio suddetto adatto alle costruzioni saldate, ad alta resistenza e leggere; studio per il prossimo congresso dell'acetilene, sulle « Prove di fatica su barrette rigide e non rigide sulle zone saldate » e sulle « Nuove ricerche per la non fragilizzabilità per autotempera del metallo d'apporto e del metallo base nelle saldature per giunzioni ad alta resistenza; studio sulla « frammaturation » di acciai comuni e acciai speciali; studio sul trattamento termico degli acciai comuni e speciali dal punto di vista della resistenza alla fatica; ricerche varie sulla fatica dei metalli; ricerche sugli acciai per molle; determinazione della coibenza termica di vari carri di nuova costruzione, per conto servizio trazione; studio sul coefficiente di trasmissione termica dei carri refrigeranti; rapporti su alcune questioni concernenti i trasporti refrigerati quale contributo italiano per i rapporti di Commissione da presentarsi all'VIII congresso internazionale del freddo.

SERVIZI SANITARI

19. **Personale sanitario.** — Il numero dei funzionari (di cui 5 amministrativi) ed agenti di ruolo al 30 giugno 1939 era di 271, rispetto a 266 dell'anno precedente.

La situazione numerica del personale sanitario ausiliario risulta dal seguente specchio:

PERSONALE SANITARIO AUSILIARIO

SANITARI AUSILIARI	In servizio al 30 giugno	
	1938	1939
Medici aiuti (<i>ad personam</i>)	4	5
Consulenti.....	46	44
Specialisti.....	59	63
Medici di riparto nei grandi centri	256	247
Medici di riparto lungo le linee, compresi i provvisori ..	1.157	1.162
TOTALE ...	1.522	1.521

20. **Visite sanitarie.** — Il numero delle visite sanitarie praticate durante l'anno solare 1938 (1) fu di **154.513**, di cui **6.818** al personale non ferroviario del Ministero delle comunicazioni.

QUANTITATIVO DELLE VISITE SANITARIE

	1938	1937	Differenza
Presso gli Ispettorati Sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione e quiescenza..	52.013	42.202	+ 9.811
Presso gli Ispettorati Sanitari per controllo, arbitrati, perizie, ecc.	102.194	118.727	— 16.533
Presso l'Ufficio Sanitario Centrale per controllo, in sede d'appello, revisione di liquidazione d'infortunio, vertenze disciplinari, ecc.....	306	261	+ 45
TOTALE...	154.513	161.190	— 6.677

Furono praticate circa **21.000** visite ai bambini all'atto dell'ammissione alle colonie marine e montane e si eseguirono numerose ispezioni per la sorveglianza igienica e sanitaria delle colonie stesse.

21. **Morbosità complessiva.** — La morbosità generale per il 1938 presenta una diminuzione nei diversi indici, rispetto a quella dell'anno precedente. Si ha infatti una media di degenza per ciascun agente di giornate **13,79** rispetto a **14,43** dell'anno precedente; una percentuale di casi pari al **104,78** di fronte a **108,58** e una durata media per caso di giornate **13,16** rispetto a **13,29**.

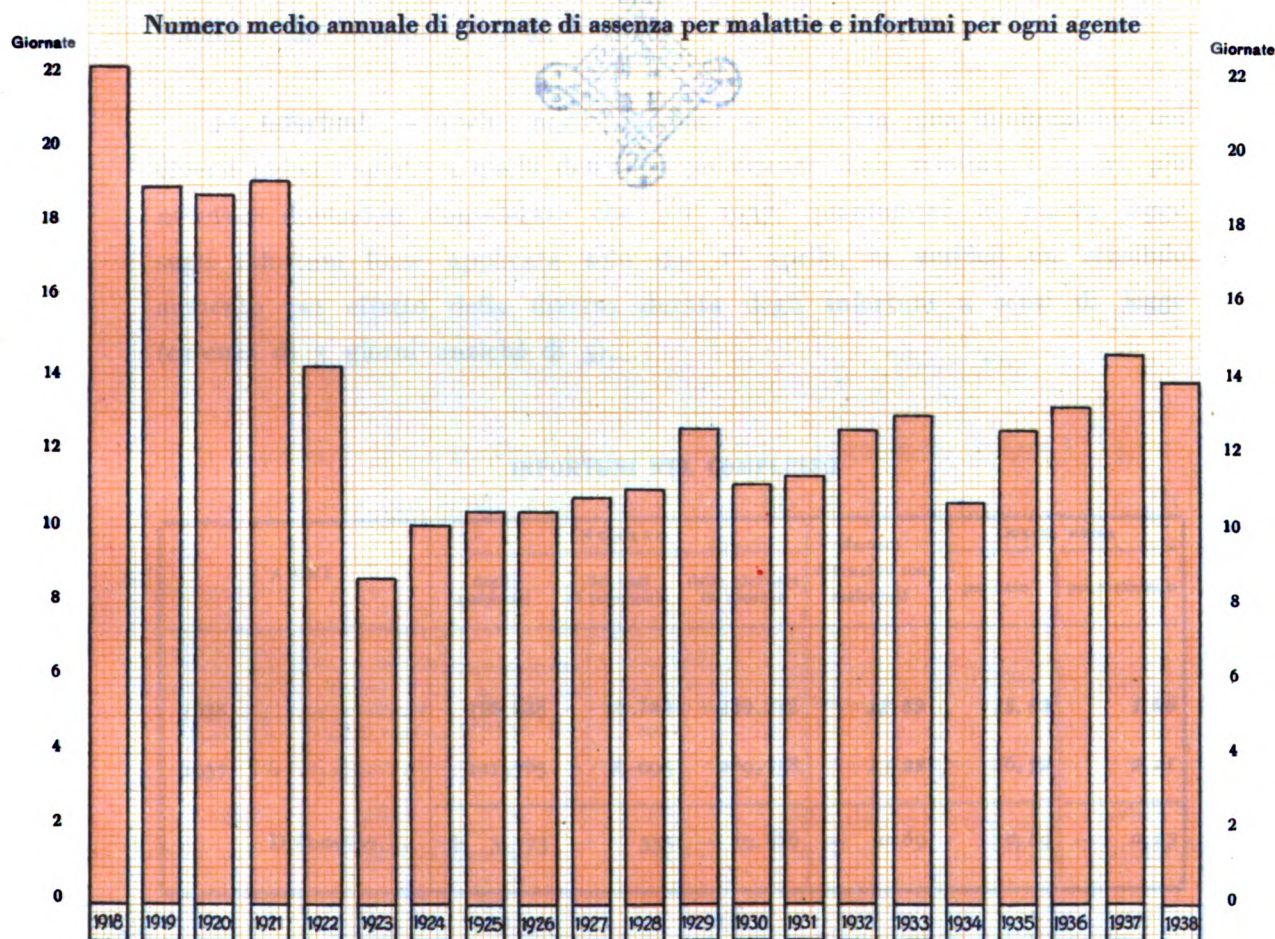
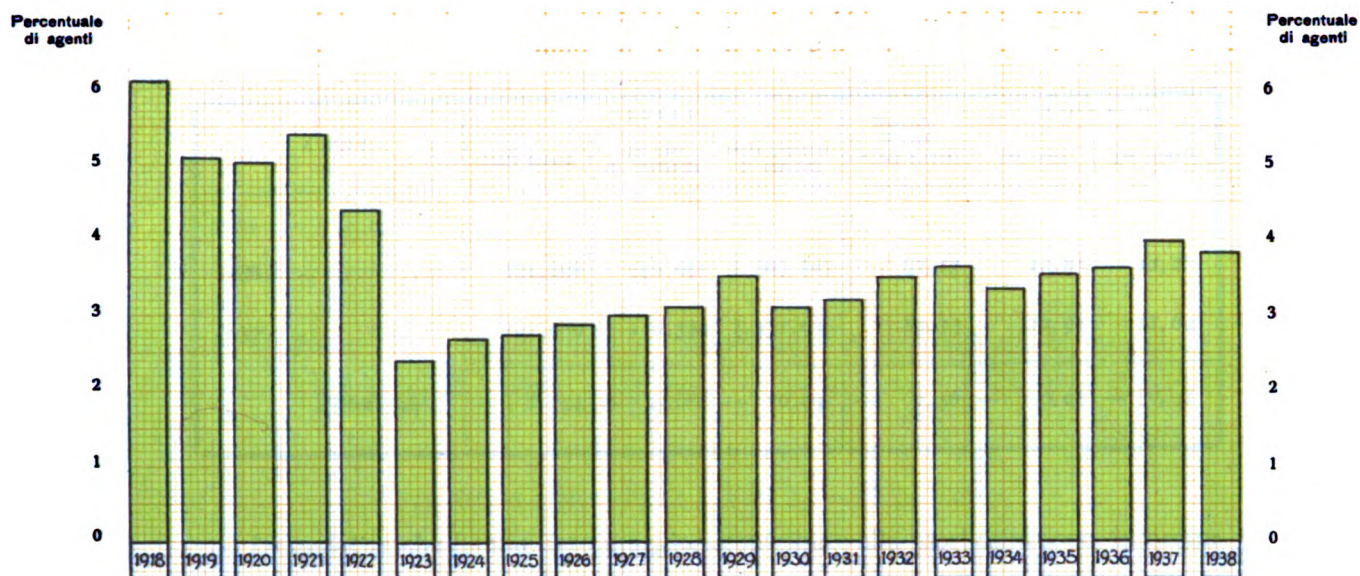
MORBOSITÀ GENERALE

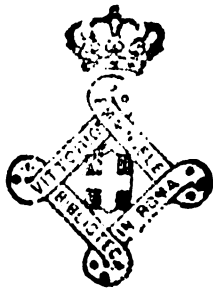
ANNI	NUMERO			Numero di casi su 100 agenti	DURATA MEDIA	
	degli agenti	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		per caso	per agente
1938.....	121.206	127.008	1.671.631	104,78	13,16	13,79
1937.....	122.980	133.529	1.774.898	108,58	13,29	14,43
Differenze...	— 1.774	— 6.521	— 103.267	— 3,80	— 0,13	— 0,64

(1) I dati statistici si riferiscono in generale all'anno solare anzichè a quello finanziario, in relazione al criterio seguito dalla Direzione Generale della Sanità Pubblica.

Morbosità complessiva

Percentuale di agenti giornalmente fuori servizio per malattia e per infortuni





22. **Morbosità da cause comuni.** — La morbosità da cause comuni presenta come quantità, gli stessi caratteri della morbosità generale.

MORBOSITÀ DA 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
1938.....	121.206	105.661	1.360.947	87, 17	12, 88	11, 23
1937.....	122.980	110.349	1.431.938	89, 73	12, 97	11, 64
Differenze...	— 1.774	— 4.688	— 70.991	— 2, 56	— 0, 09	— 0, 41

Le malattie che hanno dato maggiore contributo alla morbosità sono, in ordine decrescente, l'influenza (18.624 casi), le febbri reumatiche (15.606), le malattie dell'apparato locomotore (9.835), le enteriti (8.786), le malattie delle prime vie dell'apparato digerente (7.650), le malattie della pelle e degli annessi (6.994), le malattie dello stomaco (6.904), ed infine le bronchiti (6.642).

23. **Infortuni.** — Anche negli infortuni si è avuta una diminuzione nei diversi indici rispetto a quelli dell'anno precedente. Tale risultato è ancora più notevole dovendosi considerare che nel 1937, quantunque la nuova legge sugli infortuni fosse applicata solo dal 1° aprile, si verificò un sensibile aumento per effetto della diversa durata degli infortuni a sensi di legge (carenza di 3 giorni anzichè di 5).

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
1938.....	125.538	15.740	249.272	12, 53	15, 83	1, 98
1937.....	121.765	16.095	269.158	13, 22	16, 72	2, 21
Differenze...	+ 3.773	— 355	— 19.886	— 0, 69	0, 89	— 0, 23

INFORTUNI NELLE OFFICINE

ANNI	NUMERO			Numero infortuni su 100 assicurati	DURATA MEDIA	
	degli assicurati	dei casi di infortunio	delle giornate di assenza		per infortunio	per assicurato
1938	8.335	1.984	31.273	23,80	15,76	3,75
1937	8.165	2.116	31.391	25,91	14,83	3,84
Differenze...	+ 170	- 132	- 118	- 2,11	+ 0,93	- 0,09

Come risulta dal seguente prospetto, la percentuale degli infortuni del personale avventizio è come al solito molto bassa, rispetto a quella del personale di ruolo.

INFORTUNI PER LE DIVERSE CATEGORIE DI AGENTI

	PERCENTUALE D'INFORTUNI NEGLI ASSICURATI		GIORNATE PERDUTE PER OGNI AGENTE	
	1938	1937	1938	1937
Agenti stabili ed in prova	14,21	14,41	2,25	2,41
Avventizi straordinari	1,81	1,16	0,26	0,18
Differenze ...	- 12,40	- 13,25	- 1,99	- 2,23

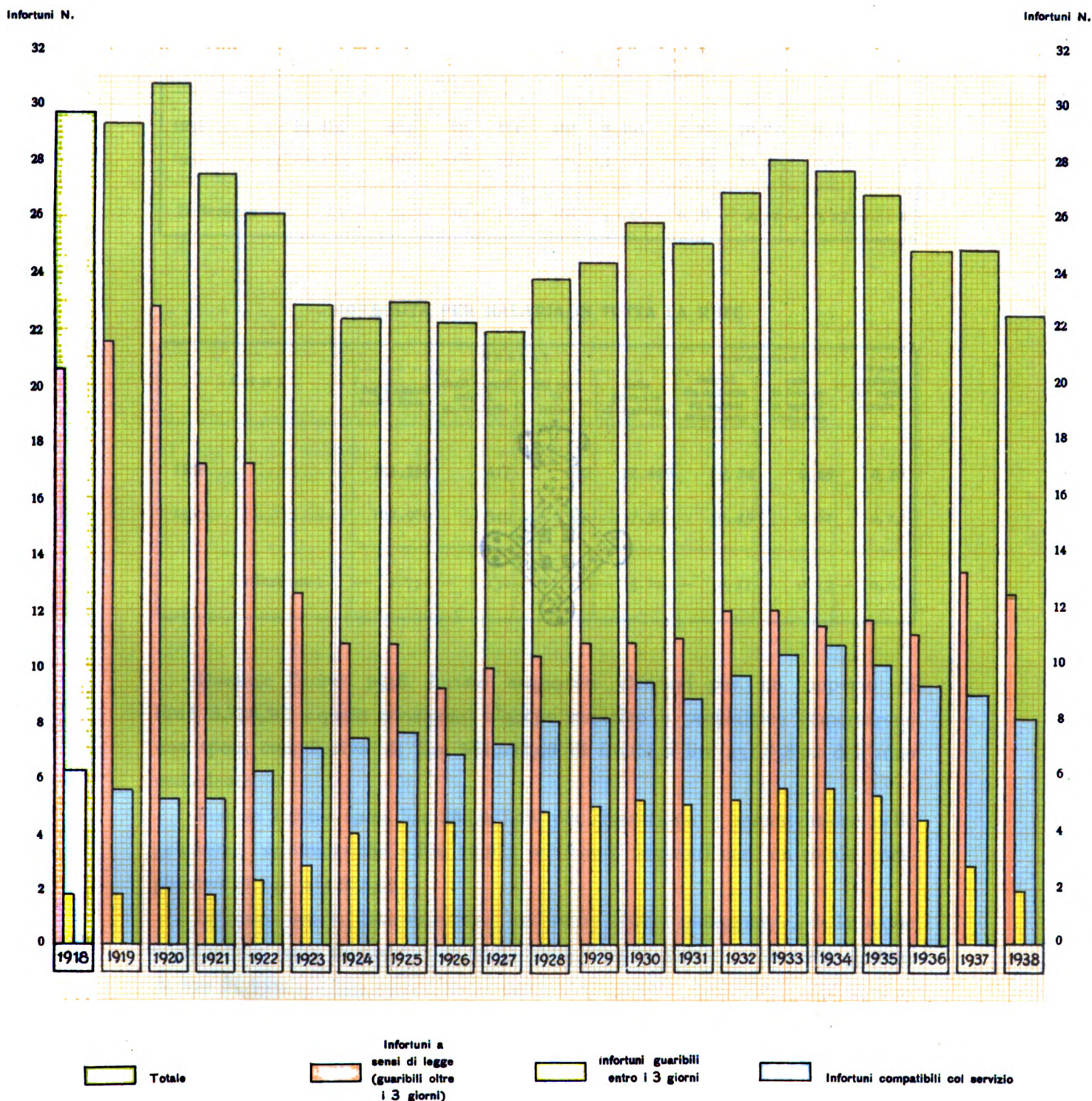
Nel 1938 si verificarono per infortunio sul lavoro 82 casi di morte e 376 guarigioni con conseguenze pari, rispettivamente al 0,52 e al 2,38 per ogni 100 agenti infortunati.

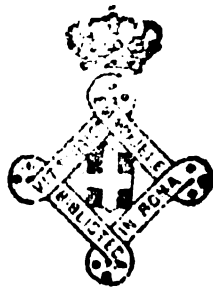
24. **Arbitrato obbligatorio.** — Il numero degli arbitrati per la definizione delle vertenze per infortuni sul lavoro è stato nel 1938 lievemente inferiore all'anno precedente, come risulta dalla tabella seguente:

ANNO	NUMERO DEGLI ARBITRATI	RISULTATI			
		Completamente favorevoli all'Amministrazione	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
1938.....	66	18	6	24	18
1937.....	68	31	3	24	10

INFORTUNI SUL LAVORO

Quantità annuale di casi per ogni 100 agenti assicurati





25. **Malaria.** — Nel 1938 la morbosità per malaria ha avuto un andamento molto favorevole come si rileva dalle differenze in meno dei vari indici riportati nei seguenti prospetti:

MORBOSITÀ PER MALARIA NELLE ZONE MALARICHE

ANNI	Numero degli agenti in cura 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
			Primitivi	Recidivi	Totale					
1938.....	22.425	299	92	311	403	8.353	1,79	20,73	0,37	—
1937.....	22.360	408	118	453	571	13.386	2,55	23,44	0,60	2
Differenze...	+ 65	- 109	- 26	- 142	- 168	- 5.033	- 0,76	- 2,71	- 0,23	- 2

MORBOSITÀ PER MALARIA IN TUTTA LA RETE

ANNI	NUMERO				PERCENTUALE		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	
1938.....	121.206	417	582	12.440	0,34	0,48	0,10
1937.....	122.980	549	751	17.566	0,45	0,61	0,14
Differenze ...	- 1.774	- 132	- 169	- 5.126	- 0,11	- 0,13	- 0,04

Durante l'anno 1938 furono acquistati chinacei per un importo di lire **575.726,50**; e quelli consumati a scopo curativo e profilattico importarono una spesa complessiva di lire **561.592,60** di fronte a lire 431.858,22 dell'anno precedente.

Furono inoltre spese lire **393.203,55** per riparazione e manutenzione delle protezioni antimalariche e lire **18.372** per nuovi impianti con un totale complessivo di lire **411.575,55**.

La spesa per la delarvizzazione, col verde caffaro galleggiante, delle acque stagnanti in zona di malaria da parte delle Sezioni Lavori interessate è stata di lire **27.941**.

La spesa per indennità di malaria nel 1938 ascese a lire **2.712.206**.

Durante l'anno sono stati chiamati presso i comitati antimalarici provinciali in qualità di esperti anche i capi dei nostri Ispettorati sanitari aventi

nella loro circoscrizione riparti malarici, e tale intervento è stato utile avendo servito a semplificare e ben coordinare con le direttive della Direzione di Sanità la nostra opera per la lotta contro la malaria.

26. Quiescenze. — Il numero delle quiescenze proposte nel 1938 è stato di **1.765** (di cui 1.292 per agenti addetti all'esercizio) rispetto a 1.757 proposte nell'anno precedente (di cui 1.409 per agenti addetti all'esercizio).

Fra le cause che hanno provocato l'inabilità prevalgono le malattie dell'apparecchio circolatorio (**464**), e le deficienze visive (**346**).

Seguono in ordine decrescente le malattie dell'apparato locomotore (**248**), quelle del sistema nervoso (**240**), dell'apparato digerente (**215**) e dell'apparecchio respiratorio (**171**). Si hanno infine le malattie del ricambio (**136**), la tubercolosi (**101**), le malattie dell'orecchio (**99**) e le conseguenze dei traumi in servizio (**97**).

27. Igiene e profilassi nelle malattie infettive. — Nell'anno 1938 non vi furono fra gli agenti ferroviari e loro famiglie fatti epidemici degni di speciale menzione.

Come negli anni decorsi la vigilanza igienica degli emigranti ai transiti di confine di terra (Piedicolle, Tarvisio, Postumia ecc.) fu assidua ed efficace. In complesso furono ispezionati **67** treni con **3.451** emigranti.

Fu intensificata la sorveglianza igienica dei ristoratori delle stazioni e delle carrozze ristorante con visite periodiche e prelevamento di campioni di alimenti e bevande per analisi.

Nel laboratorio di igiene vennero eseguiti complessivamente **1.195** esami; di questi **313** furono di alimenti e bevande (fra cui 210 di caffè e 84 di vini) prelevati dai ristoranti, **616** esami chimici, **194** esami chimico-batterologici di acqua potabile, **32** disinfettanti e medicinali ed altri diversi.

28. Mezzi di soccorso. — Nell'esercizio 1938-39 si è pressochè completata la sostituzione delle vecchie cassette di soccorso; mancano ancora le stazioni e gli altri impianti del Compartimento di Milano, Trieste e Venezia che, secondo le disponibilità, saranno completati nell'esercizio futuro.

Durante il predetto esercizio sono stati istituiti nuovi ambulatori nelle stazioni di Cremona, Bergamo, Milano Smistamento, Bari e nel deposito locomotive di Milano Smistamento ed è stato rinnovato e completato l'arredamento degli ambulatori della stazione di Napoli Centrale e dell'Ispettorato Sanitario di Pisa; sono in corso di sistemazione gli ambulatori della stazione di Palermo e del deposito locomotive di Napoli Smistamento.

Per il pronto soccorso sui treni è stata studiata ed adottata una piccola scatola tascabile di pronto soccorso da distribuirsi ai militi viaggianti della Milizia Ferroviaria ed è in corso di fornitura un tipo speciale di cassetta soccorso che sarà assegnata in dotazione per ora solo agli elettrotreni, in via di esperimento.

Nelle sedi ed al personale dei depositi locomotori di Torino, Alessandria, Bussoleno, Cuneo, Genova Brignole, Genova Rivarolo, Savona, Milano, Lecco, Gallarate, La Spezia, Ancona, Foligno, sono stati tenuti corsi d'istruzione sui soccorsi d'urgenza, con speciale riguardo a quelli da prestarsi ai colpiti da scariche elettriche; le lezioni sono state impartite anche al personale più esposto delle stazioni e degli altri impianti delle località omonime.

La situazione dei mezzi di soccorso nella Rete al 30 giugno 1939, in confronto a quella del 30 giugno 1938, ha subito le variazioni come al prospetto che segue:

	ESERCIZIO	
	1937-38	1938-39
Cassette soccorso	4.450	4.561
Barelle per trasporto feriti	3.072	3.095
Lettighe a ruote	142	140
Poltrone per trasporto infermi	67	68
Apparecchi per la respirazione artificiale	57	61

Nell'esercizio 1938-39 la spesa sostenuta per il materiale sanitario è stata di lire **446.324,48** di fronte a lire 242.379,95 dell'esercizio precedente.

29. Assistenza medica, farmaceutica, ospedaliera, cure speciali, balneotermali, forniture protesi e mezzi di soccorso. — Le spese sostenute dall'Amministrazione per i titoli su indicati, nell'esercizio finanziario 1938-39, ammontano a lire **5.799.587,25** di fronte a lire 5.564.384,22 dell'esercizio precedente.

I titoli per i quali si è riscontrato un aumento di spesa furono:

Gli assegni ai medici di riparto, le liquidazioni, a norma di legge, di certificati d'infortunio, le indennità di trasferta e rimborso spese di vettura, le indennità di buonuscita, le prestazioni sanitarie ai postali, gli acquisti di arti artificiali, le prestazioni sanitarie varie nei riguardi degli agenti che ne hanno titolo, e le riforniture per cassette soccorso, ambulatori e manutenzione apparecchi di salvataggio.

L'ammontare delle somme recuperate a credito delle spese per il Servizio sanitario (spese di ospedalità a carico di agenti, contributi versati dalle altre Amministrazioni del Ministero delle comunicazioni in seguito all'unificazione dei Servizi sanitari) fu di lire **2.347.222,73** in luogo di lire 1.768.777,63 dell'esercizio precedente.

ESERCIZIO DELLA RETE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA
E DELLE NAVI TRAGHETTO

30. **Lunghezza.** — La lunghezza della rete a scartamento ridotto della Sicilia è rimasta invariata durante l'esercizio 1938-39. Essa è di km. 561,403 di cui chilometri 49,699 a dentiera.

31. **Materiale rotabile.** — La consistenza complessiva al 30 giugno 1939 del materiale rotabile a scartamento ridotto delle linee della Sicilia e di quelle della Venezia Giulia e Tridentina risulta dal prospetto riportato al punto II del Capo V.

La situazione del materiale delle linee della sola Sicilia è la seguente:

Locomotive a vapore	84
Automotrici Diesel elettriche.....	3
Carrozze	138
Bagagliai e postali	21
Carri	467

Le locomotive quantunque ridotte a 84 unità in seguito alla radiazione di 11 di esse (10 del gruppo 370 e 1 del gruppo 305) sono risultate superiori ai bisogni tantochè al 30 giugno 1939 ne erano accantonate 13.

32. **Servizio dei treni.** — Come per il passato, su tutte le linee è stato disimpegnato servizio misto viaggiatori e merci con il quantitativo di treni ordinari appresso specificato per ciascuna linea.

Con due coppie di treni sulle linee: Agrigento-Naro-Licata; Lercara Bassa-Magazzolo (tratto Bivona-Magazzolo); Filaga-Palazzo Adriano; Palermo S. E.-S. Carlo; Canicattì-Naro; Caltagirone-Dittaino (tratto P. Armerina-Caltagirone); Dittaino-Leonforte.

Con tre coppie di treni sulle linee: Castelvetro-P. Empedocle (escluso il tratto Sciacca-Magazzolo); Dittaino-Caltagirone (tratto P. Armerina-Dittaino); Lercara Bassa-Magazzolo (tratto Lercara Alta-Bivona); Palermo S. Erasmo-San Carlo (tratto Palermo S. Erasmo-Corleone); Castelvetro-Burgio (tratto Castelvetro-Salaparuta e S. Carlo-Burgio); S. Ninfa-Salemi.

Con quattro coppie di treni sulle linee: S. Ninfa-Salemi (tratto S. Ninfa Città-Salemi); Castelvetro-P. Empedocle (tratto Sciacca-Magazzolo); Lercara Bassa-

Magazzolo (tratto Lercara Bassa-Lercara Alta); Palermo S. Erasmo-S. Carlo (tratto Palermo S. Erasmo-Villafraati); Castelvetroano-Burgio (tratto Castelvetroano-S. Ninfa).

Le coppie dei treni merci delle linee: Castelvetroano-P. Empedocle; Palermo S. Erasmo-Corleone; Dittaino-Caltagirone hanno 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.

33. Percorrenza dei treni e delle locomotive e consumi di combustibile e materie grasse. — Le percorrenze dei treni e quelle delle locomotive raffrontate al precedente esercizio sono le seguenti:

	1937-38	1938-39
Treni-km.	1.322.845	1.288.368
Locomotive-km. in corsa coi treni e isolate (escluse le corse di prova)	1.413.016	1.352.880

I consumi di combustibile, ragguagliato a litantrace, e quello delle materie grasse, ragguagliato ad olio per cilindri, risultano dal seguente prospetto in cui sono paragonati all'esercizio precedente.

	1937-38	1938-39
Combustibile Tonn.	18.539	17.524
Materie grasse Kg.	25.599	25.158

34. Personale. — Durante l'esercizio 1938-39 il servizio delle linee a scartamento ridotto è stato disimpegnato dal personale delle Sezioni del Compartimento di Palermo. Il quantitativo di personale addetto alla rete a scartamento ridotto ha subito delle riduzioni.

35. **Risultati finanziari.** — I risultati della gestione si riassumono per l'esercizio 1938-39 come appresso:

ENTRATE	
1. <i>Prodotti del traffico:</i>	
a) Viaggiatori	L. 2.369.106,06
b) Bagagli e cani.....	» 18.440,16
c) Merci a G. V.	» 239.542,62
d) Merci a P. V.	» 2.286.439,74
TOTALE DEI PRODOTTI...	L. 4.913.528,58
2. <i>Introiti indiretti</i>	» 80.771,33
3. <i>Entrate eventuali</i>	» —
	80.771,33
TOTALE DELLE ENTRATE... L.	4.994.299,91

SPESE	
1. <i>Spese ordinarie:</i>	
a) Personale	L. 7.227.220,33
b) Forniture spese ed acquisti	» 4.121.809,65
c) Manutenzione materiale rotabile	» 4.000.000 —
d) Manutenzione linea	» 3.904.903,03
e) Spese generali	» 884.261,34
	L. 20.138.194,35
2. <i>Spese complementari</i>	» 500.000 —
3. <i>Interessi ed ammortamenti</i>	» 2.811.046,81
TOTALE DELLE SPESE... L.	23.449.241,16
DISAVANZO... L.	18.454.941,25

Confrontando questi risultati con quelli dell'esercizio precedente, si rileva che le entrate sono aumentate di circa 510 mila lire, in conseguenza del miglioramento verificatosi nel traffico, ed anche per effetto degli aumenti dal 15 gennaio 1939 alle tariffe viaggiatori.

Le spese hanno avuto un incremento maggiore (circa lire 1.060.000) dovuto quasi esclusivamente alla manutenzione del materiale rotabile e della linea.

Il disavanzo è però aumentato di lire 550.000 circa.

36. **Servizio delle navi-traghetto.** — Durante l'esercizio finanziario 1938-39 il servizio di traghetto del materiale ferroviario attraverso lo Stretto di Messina è stato disimpegnato da tutte le sei navi dell'Amministrazione.

A decorrere dal 15 maggio del corrente anno le corse giornaliere di orario fra Messina e Reggio Calabria Marittima sono state portate da 4 a 5.

Il numero di corse effettuate sulle due linee in esercizio, ed i trasporti relativi, risultano dal seguente prospetto:

**SERVIZIO DISIMPEGNATO DALLE NAVI-TRAGHETTO
ATTRAVERSO LO STRETTO DI MESSINA**

	Esercizio	
	1938-39	1937-38
<i>Linea Messina Marittima-Villa San Giovanni</i>		
Corse doppie effettuate	4.941	4.100
Carri traghettati nei due sensi, complessivamente	149.566	125.767
Carrozze traghettate nei due sensi, complessivamente ..	19.286	19.489
Locomotive e automotrici traghettati nei due sensi, complessivamente	412	121
Automezzi traghettati nei due sensi, complessivamente .	3.799	3.745
<i>Linea Messina Marittima-Reggio Calabria Marittima</i>		
Corse doppie effettuate	1.511	1.461
Carri traghettati nei due sensi, complessivamente	21.851	25.965
Carrozze traghettate nei due sensi, complessivamente...	1.468	1.412
Locomotive e automotrici traghettate nei due sensi, complessivamente	65	51
Automezzi traghettati nei due sensi, complessivamente .	690	639
Materiale traghettato complessivamente nei due sensi sulle due linee:		
Rotabili, ragguagliati a carro (1)	213.879	193.878
Automezzi	4.479	4.384

(1) Ciascuna carrozza a carrelli e ciascuna locomotiva e automotrice nel conteggio, è parificata a due carri.

L'aumento delle coppie di corse effettuate dipende dal maggiore traffico che si è dovuto servire e che è messo in evidenza dal maggior quantitativo di veicoli traghettati.

L'intensificazione dei trasporti ha reso necessario un certo aumento nel personale navigante. La consistenza del personale della navigazione (navigante, operaio e di ufficio) è cresciuta nel complesso da 267 a 274 agenti. In particolare il personale navigante è salito da 227 a 236 agenti, mentre quello di officina è disceso da 23 a 21 agenti. Quello degli uffici è rimasto invariato in 13 agenti.

at the
under
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

ALLEGATI

**Principali provvedimenti legislativi e ministeriali
disposti durante l'esercizio 1938-39.**

A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.

Decreto ministeriale 12 luglio 1938-XVI, n. 156. — Trasformazione dell'ufficio speciale di Ancona in ufficio impianti elettrici e di segnalamento.

B) VARIAZIONI NELLE CARICHE.

Regio decreto-legge 7 settembre 1938-XVI, n. 1638. — Nomina di un membro della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione.

Regio decreto 2 febbraio 1939-XVII. — Riconferma nella carica di Consigliere d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Regio decreto 13 aprile 1939-XVII, n. 750. — Nomina di un membro della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione.

Regio decreto 1° giugno 1939-XVII, n. 888. — Riconferma in carica di Consiglieri di Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

C) APERTURA ALL'ESERCIZIO E SOPPRESSIONE DI LINEE.

Decreto ministeriale 14 settembre 1938-XVI. — Apertura al pubblico esercizio della ferrovia Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi Polpet.

Decreto ministeriale 2 giugno 1939-XVII, n. 3337. — Riapertura all'esercizio viaggiatori della ferrovia Teramo-Giulianova ed Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto.

D) PERSONALE.

Regio decreto 1° luglio 1938-XVI, n. 1496. — Riconoscimento della campagna in Africa Orientale dal 3 ottobre 1935-XIII al 5 maggio 1936-XIV.

Decreto ministeriale 30 agosto 1938-XVI, n. 485. — Disposizioni concernenti il personale richiamato alle armi.

Regio decreto 7 settembre 1938-XVI, n. 1655. — Modificazioni al Regio decreto 10 marzo 1938-XVI, n. 1054, per la liquidazione delle indennità e delle rendite per gli infortuni sul lavoro.

Regio decreto-legge 9 settembre 1938-XVI, n. 1625. — Aggiunta al R. decreto-legge 27 giugno 1937, n. 1033, riguardante il trattamento di alcune categorie di personale delle ferrovie dello Stato. Convertito in legge con la legge 5 gennaio 1939, n. 22.

Regio decreto-legge 17 novembre 1938-XVII, n. 1785. — Aggiunte e modificazioni al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato. Convertito in legge dalla legge 5 gennaio 1938-XVI, n. 190.

Legge 5 gennaio 1939-XVII, n. 83. — Conversione in legge del R. decreto-legge 3 giugno 1938-XVI, n. 827, riguardante il requisito dell'iscrizione al Partito Nazionale Fascista per l'assunzione del personale salariato delle Amministrazioni dello Stato.

Regio decreto-legge 19 gennaio 1939-XVII, n. 295. — Ricupero crediti verso impiegati e pensionati.

Regio decreto-legge 16 febbraio-1939 XVII, n. 314. — Equiparazione del servizio prestato nei reparti della M. V. S. N. mobilitato per le esigenze dell'A.O. I. al servizio prestato del R. Esercito.

Regio decreto-legge 20 febbraio 1939-XVII, n. 308. — Approvazione delle nuove piante organiche del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato (escluso il personale subalterno).

Legge 20 aprile 1939-XVII, n. 591. — Aumento degli stipendi, paghe e retribuzioni, e dei supplementi di servizio attivo a favore dei dipendenti dallo Stato e da Enti pubblici, e maggiorazioni delle pensioni a carico dello Stato e del fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato.

Legge 9 maggio 1939-XVII, n. 700. — Concessione di un premio straordinario ai dipendenti militari e civili delle Amministrazioni dello Stato che fecero parte delle Squadre di azione.

Legge 29 maggio 1939-XVII, n. 782. — Sistemazione degli avventizi Squadristi in servizio presso le Amministrazioni dello Stato ed altri Enti pubblici.

Legge 10 giugno 1939-XVII, n. 915. — Norme per la valutazione dello stato civile ai fini delle promozioni del personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

E) CONCORSI ED ASSUNZIONI IN SERVIZIO.

Decreto ministeriale 12 luglio 1938-XVI, n. 32. — Graduatorie di merito relative al concorso interno a 40 posti di sotto capo tecnico.

Decreto ministeriale 12 luglio 1938-XVI, n. 33. — Graduatoria di merito del concorso a 50 posti di segretario in prova fra diplomati in ragioneria.

Decreto ministeriale 12 luglio 1938-XVI, n. 34. — Graduatoria degli idonei del concorso a 120 posti di alunno d'ordine in prova degli uffici.

Decreto ministeriale 12 luglio 1938-XVI, n. 35. — Graduatoria di merito del concorso a 120 posti di segretario in prova.

Decreto ministeriale 26 luglio 1938-XVI, n. 225. — Graduatoria di merito del concorso a 350 posti di alunno d'ordine in prova delle stazioni.

Decreto ministeriale 30 agosto 1938-XVI, n. 449. — Concorso interno per un posto di capo elettricista (ruolo navi traghetto).

Decreto ministeriale 30 agosto 1938-XVI, n. 448. — Concorso interno per titoli fra agenti dei Servizi Movimento e Commerciale e del Traffico dei gradi 6° (segretari capi e revisori capi) e 7° (segretari principali e revisori principali) per l'ammissione ad un corso da svolgersi a Roma per il perfezionamento nelle discipline contabili degli uffici di detti Servizi.

Decreto ministeriale 30 agosto 1938-XVI, n. 450. — Graduatoria di merito del concorso interno per la scelta di 25 agenti del Servizio Lavori e Costruzioni dei gradi 7° e 8° da ammettere ad un corso di perfezionamento per l'avviamento alle funzioni di capo gruppo di contabilità.

Decreto ministeriale 30 agosto 1938-XVI, n. 451. — Graduatorie di merito relative ai corsi d'istruzione tenuti nel deposito locomotive di Torino e nelle Officine di Verona per i vincitori dei concorsi di cui ai decreti ministeriali 3 gennaio 1934, n. 1797 e 10 novembre 1934, n. 1367, che non poterono completare i precedenti corsi per adempiere agli obblighi militari.

Regio decreto-legge 5 settembre 1938-XVI, n. 1514. — Disciplina dell'assunzione di personale femminile agli impieghi pubblici e privati. Convertito in legge con la legge 5 gennaio 1939-XVII, n. 77.

Decreto ministeriale 13 settembre 1938-XVI, n. 654. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 12 posti di sotto capo tecnico per il Servizio materiale e trazione bandito col decreto ministeriale 8 marzo 1938-XVI, n. 2428.

Decreto ministeriale 13 settembre 1938-XVI, n. 656. — Graduatorie di merito relative al concorso interno a posti di operaio di 1ª classe.

Decreto ministeriale 13 settembre 1938-XVI, n. 653. — Concorso interno a posti di conduttore.

Decreto ministeriale 13 settembre 1938-XVI, n. 655. — Graduatorie di merito del concorso a 400 posti di cantoniere in prova.

Decreto ministeriale 27 settembre 1938-XVI, n. 763. — Concorso interno per 12 posti di capo deposito di 3^a classe.

Decreto del Duce 8 ottobre 1938-XVI. — Autorizzazione all'espletamento dei concorsi durante l'anno 1939-XVII per pubblici impieghi, ed approvazione dell'elenco riassuntivo dei concorsi medesimi.

Decreto ministeriale 8 novembre 1938-XVII, n. 1132. — Proroga dei termini per la presentazione delle domande di ammissione al concorso interno a posti di conduttore.

Decreto ministeriale 29 novembre 1938-XVII, n. 1352. — Nuove norme per il concorso interno a posti di conduttore di cui al decreto ministeriale 13 novembre 1938-XVI, n. 653.

Decreto ministeriale 6 dicembre 1938-XVII, n. 1429. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 70 posti di capo personale viaggiante di 3^a classe.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1588. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 150 posti di fuochista.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1568. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 50 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere (esclusi gli specializzati in ingegneria chimica).

Decreto ministeriale, 20 dicembre 1938-XVII, n. 1569. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a indire un pubblico concorso a 2 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione d'ingegnere con specializzazione in ingegneria chimica.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1570. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 3 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di chimico.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1571. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 10 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 e sindacali, o in scienze diplomatiche e consolari, o laureati dalle Sezioni magistrali di economia e diritto e di computisteria e ragioneria dell'Istituto superiore di Venezia.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1572. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 8 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1573. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 20 posti di segretario in prova fra candidati muniti di abilitazione tecnica in ragioneria.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1574. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 50 posti di segretario in prova fra diplomati in maturità classica o scientifica o abilitati all'insegnamento elementare o abilitati a capitano di lungo corso.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1575. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 20 posti di disegnatore in prova.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1576. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 100 posti di alunno d'ordine in prova degli uffici.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1577. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 20 posti di assistente lavori in prova fra geometri e periti industriali costruttori edili.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1578. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 20 posti di assistente lavori in

prova fra periti meccanici o periti elettricisti o periti radiotecnici o periti minerari o abilitati in tecnica nautica (macchinisti o costruttori).

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1579. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 86 posti di sottocapotecnico in prova.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1580. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 4 posti di sottocapotecnico in prova (per saldatura autogena).

Decreto Ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1581. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 20 posti di sorvegliante lavori in prova.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1582. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 50 posti di sottocapo in prova delle stazioni.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1583. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 200 posti di alunno d'ordine in prova delle stazioni.

Decreto ministeriale, 20 dicembre 1938-XVII, n. 1584. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 5 posti di ufficiale macchinista di 3^a classe in prova al servizio delle navi-traghetto dello stretto di Messina.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1585. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 1 posto di capotecnico di 3^a classe in prova (carpentiere).

Decreto ministeriale 20 dicembre 1938-XVII, n. 1586. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 5 posti di elettricista in prova al servizio delle navi-traghetto dello stretto di Messina.

Decreto ministeriale, 20 dicembre 1938-XVII, n. 1587. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 15 posti di motorista in prova al servizio delle navi-traghetto dello stretto di Messina.

Decreto ministeriale 13 gennaio 1939-XVII, n. 1940. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 250 posti di capo squadra cantonieri.

Decreto ministeriale, 17 gennaio 1939-XVII, n. 1868. — Decisione relativa al concorso interno ad un posto di capo elettricista delle navi traghetto.

Decreto ministeriale 31 gennaio 1939-XVII, n. 2015. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 12 posti di capo deposito di 3^a classe.

Decreto ministeriale 28 febbraio 1939-XVII, n. 2338. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a posti di sotto capo tecnico.

Decreto ministeriale 14 marzo 1939-XVII, n. 2505. — Graduatorie di merito relative ai corsi d'istruzione tenuti per i vincitori del concorso interno a 500 posti di fuochista in prova di cui al decreto ministeriale 9 marzo 1937-XV, n. 2046, e per i vincitori di precedenti concorsi che non poterono completare i relativi corsi d'istruzione per adempiere agli obblighi militari.

Decreto ministeriale 19 aprile 1939-XVII, n. 2876. — Concorso interno per 60 posti di sorvegliante della linea.

Decreto ministeriale 19 aprile 1939-XVII, n. 2884. — Autorizzazione ad assumere a ruolo i primi candidati risultati idonei dopo i vincitori nel concorso bandito con decreto ministeriale 9 novembre 1937-XVI, n. 1180.

Decreto ministeriale 25 aprile 1939-XVII, n. 2936. — Concorso interno per 60 posti di sottocapo tecnico.

Decreto interministeriale 25 aprile 1939-XVII, n. 2941. — Approvazione del contratto tipo da valere per le assunzioni del personale non di ruolo contrattista delle Ferrovie dello Stato di cui all'art. 1, sub art. 15, punto b), del R. decreto-legge 17 novembre 1938-XVII n. 1785, convertito nella legge 5 gennaio 1939-XVII, n. 19.

Decreto ministeriale 2 maggio 1939-XVII, n. 2993. — Decisione relativa al concorso a 2 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere con specializzazione in ingegneria chimica.

Decreto ministeriale 2 maggio 1939-XVII, n. 2994. — Graduatoria di merito del concorso a 3 posti di allievo ispettore in prova, fra abilitati all'esercizio della professione di chimico.

Decreto ministeriale 12 maggio 1939-XVII, n. 3078. — Graduatoria di merito del concorso a 5 posti di elettricista in prova delle navi traghetto dello stretto di Messina.

Decreto ministeriale 12 maggio 1939-XVII, n. 3079. — Graduatoria degli idonei del concorso a 15 posti di motorista in prova per le navi traghetto dello Stretto di Messina.

Decreto ministeriale 12 maggio 1939-XVII, n. 3080. — Decisione relativa al concorso a 5 posti di ufficiale macchinista di 3^a classe per le navi traghetto dello stretto di Messina.

Decreto ministeriale 16 maggio 1939-XVII, n. 3148. — Decisione relativa al concorso a 4 posti di sotto capo tecnico in prova per la saldatura autogena.

Decreto ministeriale 23 maggio 1939-XVII, n. 3230. — Graduatoria di merito del concorso a 250 posti di guardamerci.

Decreto ministeriale 2 giugno 1939-XVII. — Graduatoria di merito del concorso interno a posti di conduttore capo, bandito col decreto ministeriale 31 agosto 1937-XV, n. 538.

Decreto ministeriale 22 giugno 1939-XVII, n. 3412. — Graduatoria di merito a 20 posti di assistente lavori in prova perito meccanico.

Decreto ministeriale 22 giugno 1939-XVII, n. 3413. — Graduatoria degli idonei a 20 posti di sorvegliante lavori in prova.

Decreto ministeriale 22 giugno 1939-XVII, n. 3415. — Assunzione, mediante pubblico esperimento, di 25 interpreti destinati agli uffici informazioni.

F) BILANCIO.

Regio decreto 15 novembre 1938-XVII, n. 1879. — Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1937-38.

Legge 9 gennaio 1939-XVII, n. 40. — Conversione in legge del R. decreto-legge 16 giugno 1938-XVI, n. 837, recante variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa dei diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome per l'esercizio 1937-38, nonché altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione del R. decreto 25 giugno 1938-XVI, n. 971, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze, per l'esercizio medesimo.

Legge 10 giugno 1939-XVII, n. 808. — Variazione allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonché ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio 1938-39 ed altri provvedimenti di carattere finanziario.

Legge 23 giugno 1939-XVII, n. 878. — Stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni per l'esercizio dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940.

G) TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTI MERCI.

Decreto ministeriale 26 luglio 1938-XVI. — Tariffe ferroviarie per il trasporto di materiali di quarzo.

Decreto ministeriale 2 agosto 1938-XVI. — Modificazioni alla tariffa eccezionale temporanea n. 904 P. V.

Decreto ministeriale 30 agosto 1938-XVI. — Nuovo testo dell'Allegato 1 alla Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (C. I. M.).

Decreto ministeriale 30 agosto 1938-XVI. — Modificazione della Concessione speciale « LII » per i trasporti in ferrovia.

Regio decreto-legge 7 settembre 1938-XVI, n. 1550. — Differimento al 1° luglio 1940 della revisione e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato. Convertito in legge con la legge 5 gennaio 1939-XVII, n. 23.

Decreto ministeriale 13 settembre 1938-XVI, n. 749. — Approvazione dell'accordo stipulato ad Hannover relativo all'adozione di prescrizioni meno onerose per il trasporto delle merci per ferrovia.

Decreto ministeriale 4 ottobre 1938-XVI. — Modificazioni alle tariffe ferroviarie per il trasporto della carta da macero.

Decreto ministeriale 25 ottobre 1938-XVI. — Estensione delle disposizioni di cui l'« Accordo internazionale di Hannover pel trasporto delle merci per ferrovia » al traffico merci internazionale nelle reciproche relazioni fra l'Italia e l'Olanda, la Rumania e la Svezia.

Decreto ministeriale 15 novembre-XVII. — Estensione della tariffa ferroviaria n. 35 P. V. alla stazione di Fiumicino.

Decreto ministeriale 23 dicembre 1938-XVII. — Proroga della validità delle tariffe eccezionali temporanee di piccola velocità per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 21 febbraio 1939-XVII. — Modificazioni alle tariffe ferroviarie per facilitare i trasporti della paglia di ginestra.

Decreto ministeriale 28 marzo 1939-XVII. — Facilitazioni ferroviarie per i viaggi durante la stagione estivo-autunnale.

Decreto ministeriale 22 giugno 1939-XVII. — Varianti alla tariffa eccezionale n. 30 G. V. per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 22 giugno 1939-XVII. — Proroga di validità delle tariffe eccezionali temporanee della piccola velocità per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato.

H) TARIFFE E CONCESSIONI DI VIAGGIO.

Decreto ministeriale 12 luglio 1938-XVI, n. 167. — Facilitazioni di viaggio ai pensionati statali.

Decreto ministeriale 27 settembre 1938-XVI. — Proroga della tariffa speciale per i viaggi sulle Ferrovie dello Stato per il percorso Roma-Fiumicino e viceversa.

Regio decreto-legge 15 novembre 1938-XVII, n. 1788. — Franchigia doganale ai biglietti di viaggio ferroviari, marittimi ed aerei. Convertito in legge con la legge 2 febbraio 1939-XVII, n. 370.

Decreto ministeriale 22 novembre 1938-XVII. — Proroga delle facilitazioni ferroviarie pei viaggi di pellegrini diretti a Roma e Santuari.

Regio decreto-legge 22 dicembre 1938-XVII, n. 1927. — Modificazioni alle tariffe viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato.

Regio decreto 22 dicembre 1938-XVII, n. 1931. — Modificazioni alle disposizioni relative alle concessioni di viaggio.

Decreto ministeriale 21 marzo 1939-XVII, n. 2644. — Facilitazioni di viaggio per i viaggiatori diretti al Santuario di Caravaggio.

Decreto ministeriale 28 marzo 1939-XVII. — Estensione delle riduzioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato previste dalla Concessione Speciale XXII a tutti i marittimi provvisti di libretto di navigazione ed a quelli che compiono campagne di pesca toccando porti esteri.

Decreto ministeriale 19 aprile 1939-XVII, n. 2913. — Concessioni di viaggio al personale in quiescenza.

Decreto ministeriale 2 giugno 1939-XVII. — Istituzione di speciali biglietti ferroviari per il percorso Roma-Fiumicino e viceversa.

I) CASE ECONOMICHE.

Legge 10 giugno 1939-XVII, n. 931. — Costruzione di nuove case economiche per i ferrovieri e sistemazione economica di alcune cooperative edilizie fra il personale ferroviario.

L) DIVERSI.

Regio decreto-legge 27 luglio 1938-XVI, n. 1429. — Obbligo della distribuzione delle maschere antigas a tutti gli operai delle industrie e a tutto il personale delle Amministrazioni statali e parastatali. Convertito in legge 22 dicembre 1938, n. 2201.

Decreto del Capo del Governo 16 agosto 1938-XVI. — Sospensione del decreto 8 ottobre 1924 recante disposizioni sulla normalizzazione dei materiali occorrenti alle pubbliche Amministrazioni.

Regio decreto-legge 5 settembre 1938-XVI, n. 1787. — Modalità di approvazione delle norme per l'accettazione ed il collaudo di materiali e per l'esecuzione, il collaudo e la protezione degli impianti e delle costruzioni.

Regio decreto-legge 7 settembre 1938-XVI, n. 1528. — Utilizzazione dei carri ed attrezzi di carico nei binari di raccordo con le Ferrovie dello Stato. Convertito in legge 5 gennaio 1939-XVII, n. 7.

Regio decreto-legge 28 novembre 1938-XVII, n. 2000. — Modificazioni alle norme per l'applicazione dei contributi di miglìoria per le opere eseguite dallo Stato o con il suo concorso.

Regio decreto-legge 8 dicembre 1938-XVII, n. 2152. — Modificazioni alla costituzione dell'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni.

Decreto del Capo del Governo 20 dicembre 1938-XVII. — Normalizzazione dei materiali per l'industria (U. N. I.).

Decreto ministeriale 31 dicembre 1938-XVII. — Calendario ufficiale delle fiere ed esposizioni per l'anno 1939.

Decreto del Capo del Governo 31 gennaio 1939-XVII. — Normalizzazione dei materiali per l'industria (U. U. I.).

Regio decreto-legge 23 febbraio 1939-XVII, n. 309. — Formazione e tenuta di elenchi autorizzati delle imprese ammesse a gestire servizi di appalto dalle Amministrazioni ferroviarie e postelegrafonica.

CONTO GENERALE DEL PATRI

(Vedere Relazione a pag. 19)

ATTIVO
GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA

Attività di natura industriale: (a)

Linee, impianti e fabbricati		34.103.389.501,61
Mezzi diversi d'esercizio:		
1° Materiale rotabile	7.980.546.341,90	
2° Navi traghetto	71.058.991,58	
3° Materiale d'esercizio	871.133.668,30	
		8.922.739.001,78
Scorte della gestione autonoma di magazzino		
1° Magazzini ed Officine	1.301.460.018,82	
2° Distributori viveri « La Provvida » (b)	45.734.284,43	
		1.347.194.303,25
Case economiche pei ferrovieri		431.402.783,59
Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma		8.000.000 —
Totale attività di natura industriale (Vedi allegato 5)		44.812.725.590,23

Attività finanziarie:**Cassa:**

1° Fondi in cassa	143.081.299,88	
2° Fondi di scorta	446.603,90	
		143.527.903,78

Depositi presso la Tesoreria:**1° In conto corrente:**

a) Somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa 55.368.507,85

b) Somme provenienti dai mutui per l'elettrificazione

210.000.000 —

265.368.507,85

2° Per fondi di riserva

70.906.771,75

336.275.279,60

Compartecipazioni:

Quote di compartecipazione alla formazione dei capitali azionari della « Compagnia Italiana Turismo », e dell' « Istituto Nazionale Trasporti »

11.316.408 —

Crediti diversi:

1° Per anticipazioni a Ditte costruttrici di materiale rotabile e navi-traghetto

113.247.728 —

2° Per saldi diversi della gestione

206.409.111,54

319.656.839,54

Residui attivi:

Come da bilancio

2.671.685.956,64

Compresi nella rimanenza delle scorte di magazzino

442.453.114,44

2.229.232.842,20

Totale attività finanziarie... 3.040.009.273,12
Totale Gestione propria dell'Azienda.. 47.852.734.863,35

Fondo pensioni	1.190.513.013,08
Id. speciale per il servizio delle pensioni e sussidi di cui al R. D. 21 ottobre 1923, n. 2529	469.087,33
Id. lasciti	168.504,48
Id. garanzia per le cessioni	108.606.088,58
Id. mutui al personale	190.361.068,13
Id. opera di previdenza	92.578.104,36
Id. riserva della gestione case per i ferrovieri	10.660.391,52
Id. mutui cooperative edili ferroviarie	440.983.093,39
Monopolio metalli (rimanenza scorte)	67.904.326,31
Azienda Italiana Petroli Albania (attività patrimoniali)	307.931.598,48

Totale Gestioni speciali... 2.410.175.335,66

Depositi di terzi 29.715.212,50

TOTALE GENERALE... 50.292.625.411,51

(a) Gli importi di queste attività sono stati ottenuti, per le entità patrimoniali esistenti anteriormente al Regio decreto-legge 21 dicembre 1927 n. 2325, rivalutando le corrispondenti spese. L'ammontare di lire 41.812.725.590,23, così costituito, corrisponde ad una spesa effettiva totale di lire 26.828.919.636,79 (vedere l'allegato 5) di cui l'ammortamento, e lire 16.880.988.433,63 esprimono l'ammontare degli investimenti patrimoniali dall'azienda stessa effettuati.

(b) Le partite attive e passive della Gestione viveri «La Provvida», che figurano nel presente conto, sono anche prospettate nell'allegato 6.

(c) La voce non comprende, i residui di pertinenza dei Fondi di riserva separatamente esposti nel presente conto generale e che ammontano: a lire 61.642.858,69 per il Fondo di carattere patrimoniale, a lire 9.964.910,21 per il Fondo spese complementari ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia, a lire 18.661.405,78 per il Fondo utili di sponibili della Gest one

Digitized by Google

LIQUIDAZIONE GENERALE

(Vedere Relazione a pag. 20 e seguenti, Capo II).

Entrate della parte ordinaria del bilancio.....	L. 4.556.138.493,96
Veramento al fondo di riserva per le sp. se impreviste.....	» 20.000.000 —
Importi relativi ad oneri di non diretta pertinenza dell'Azienda ferroviaria ed a pre-stazioni non compensate:	
a) contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale.....	L. 207.000 —
b) onere trasporto servizi postali	» 70.000.000 —
c) insufficienza delle entrate delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	» 18.434.941,25
	_____ L. 28.661.941,25

Ammortamenti:

Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	L. 788.853,78
Quota di ammortamento per le case economiche per ferrovieri... ..	» 3.631.673,59
Quota di ammortamento per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	» 61.385,58
Quote di ammortamento relative ai capitali forniti dal Tesoro ..	» 172.760.588,86
Quote di ammortamento dei mutui per la elettrificazione.....	» 44.794.000 —
	_____ L. 222.036.501,81

Contributi per incrementi patrimoniali:

Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti	» 45.000.000 —
Accantonamenti annuali per l'impianto idro-elettrico di Bressanone ..	» 25.000.000 —
	_____ L. 70.000.000 —
	_____ L. 4.926.836.937,02

Spese della parte ordinaria del bilancio	L. 4.313.311.050,83
Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste	» 15.145.713,01
Avanzo economico (a).....	» 598.380.173,18
	_____ L. 4.926.836.937,02

(a) Avanzo di bilancio	L. 212.827.443,13
più:	
Contributi, oneri ed ammortamenti vari.....	L. 380.568.443,06
Aumento del fondo di riserva per le spese impreviste	» 4.354.286,99
	» 385.552.790,05
Avanzo economico... ..	L. 598.380.173,18

Dimostrazione degli elementi costitutivi del Patrimonio netto dell'Azienda e loro variazioni nel 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 19 e seguenti, Capo II).

	SITUAZIONE al 30 giugno 1938	VARIAZIONI AVVENUTE NEL 1938-39		SITUAZIONE al 30 giugno 1939
		in più	in meno	
Ricavi e mezzi diversi dell'esercizio erogati per spese patrimoniali durante l'esercizio di Stato	1.875.666.402,85	429.096.333,83	—	2.304.762.736,68
Mezzi di bilancio impiegati in rimborso di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	10.967.145,75	788.853,78	—	11.755.999,53
Mezzi di bilancio destinati ad ammortamento di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	27.693.525,11	3.631.673,59	—	31.325.199,10
Id. per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	309.834,01	61.385,58	—	371.219,59
Sovvenzioni ammortizzate	1.576.245.648,73	172.760.588,86	—	1.749.006.237,59
Mutui elettrificazione ammortizzati	167.078.000 —	44.794.000 —	—	211.872.000 —
Differenze conseguenti dal ragguaglio monetario: (a)	5.342.289.439,01	(b) 1.219.365,97	—	5.313.508.814,98
a) sugli aumenti patrimoniali effettuati dall'Azienda durante l'esercizio di Stato ...	5.280.612.848,40	1.219.365,97	—	5.281.832.214,37
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 » ...	11.316.408 —	—	—	11.316.408 —
	9.011.566.403,86	652.352.201,61	—	9.663.918.605,47
Meno:				
Fondi erogati per le spese di primo impianto e per deficiente manutenzione, e perdite nell'emissione titoli	223.892.784,08	—	—	223.892.784,08
Deficienza del rinnovamento materiale rotabile navi traghetto e materiale d'esercizio	824.620.268,42	—	(c) 161.632.299,19	662.987.969,23
	1.048.513.052,50	—	161.632.299,19	886.880.753,31
	7.963.053.351,36	813.984.500,80	—	8.777.037.852,16

(a) Differenze risultanti dalla rivalutazione delle consistenze patrimoniali esistenti anteriormente al Regio decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325, che stabiliva la nuova parità aurea della lira, tenuto conto delle successive variazioni in esse intervenute.

(b) Plus valore afferente la quota riscattata, nell'esercizio 1937-38, degli impianti e dei fabbricati già di terzi.

(c) Somma riflettente il materiale rotabile e le navi-traghetto dovuta alla differenza fra gli acquisti effettuati durante l'esercizio in conto rinnovamento lire 208.833.687,61 e il valore delle demolizioni e delle vendite per lire 47.201.388,42 (compresa la differenza per ragguaglio monetario).

Attività di natura industriale
(Vedere relazione a pag. 19 e seguenti, Capo II)

	SITUAZIONE contabile e inventariale al 30 giugno 1938		VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 1938-39				SITUAZIONE contabile e inventariale al 30 giugno 1939		DIFFERENZE conseguenti dal ragguglio monetario (e)	VALORI al 30 giugno 1939 (colonne 8 + 9)
	Quantità	Ammontare	in più: movi acquistati e rettifiche di valori		in meno: demolizioni e rettifiche di valori		Quantità	Ammontare		
			Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare				
Linee, impianti e fabbricati										
<i>Linee:</i>										
a) Linee di proprietà dello Stato:										
Linee ricevute dall'Azienda come dotazione	—	8.203.005.838,09	—	—	—	—	—	—	13.081.735.238,22	22.440.312.281,35
Linee di accesso al Sempione	—	45.795.000	—	—	—	—	—	—	121.997.423	167.632.423
b) Linee di proprietà privata:										
entro i vecchi confini	—	48.550.873	—	—	—	—	—	—	129.441.489	177.992.326
ex-austriache	—	301.865.184	—	—	—	—	—	—	604.042.801	1.106.447.985
Impianti e fabbricati di terzi, riscattati	—	10.907.145,75	—	768.853,78	—	—	—	—	21.472.891,70	33.228.891,23
Lavori alle linee ed agli impianti:										
a) a carico delle F. S.:										
1. pagati alle Società	—	47.108.692,32	—	—	—	—	—	—	125.596.484,68	172.705.177
2. effettuati durante l'esercizio di Stato	—	7.347.804.130,10	—	622.459.664,07	—	—	—	—	1.733.458.522,85	9.793.682.117,02
b) a carico di altri Ministeri:										
1. eseguiti alle linee delle nuove province	—	55.431.398,93	—	—	—	—	—	—	318.342,07	55.749,741
2. eseguiti in dipendenza della guerra	—	144.768.071,83	—	—	—	—	—	—	81.766.938,65	226.575.030,48
c) a carico della gestione speciale viveri «La Provvida»	—	8.689.989,67	—	1.372.609,86	—	—	—	—	—	10.062.599,53
Totale linee, impianti e fabbricati...										
	—	16.213.877.243,69	—	889.132.312,75	—	—	—	—	17.000.379.945,17	34.103.389.501,61
Mezzi diversi di esercizio										
<i>Materiale rotabile:</i>										
Locomotive	6.214	2.687.694.939,73	299	207.216.511,77	83	13.826.964,31	6.430	2.941.084.487,19	804.568.149,57	7.980.546.341,90
Carrozze	7.019	1.281.182.539,13	494	246.338.217,86	24	1.470.759	7.489	1.326.050.517,99	—	—
Bagagliai	4.562	245.034.664,93	—	436.287,49	26	5.286.594	4.536	240.181.358,42	—	—
Carri	1.261.322	2.252.076.466,72	2936	220.793.290,01	506	4.186.928	128.752	2.468.658.628,73	—	—
Mezzi diversi di esercizio										
	—	6.465.988.400,51	—	734.754.837,13	—	24.765.045,31	—	7.175.978.192,33	—	—
Mezzi diversi di esercizio										
	6	65.965.547,53	—	64.678,80	—	1.347	—	66.028.879,33	5.030.112,25	71.058.991,58
Mezzi diversi di esercizio										
	—	690.959.720,86	—	118.236.293,40	—	10.213.501,80	—	(d) 758.982.512,46	112.131.155,84	(e) 871.133.668,30
Mezzi diversi di esercizio										
	—	7.182.913.668,90	—	853.055.809,33	—	34.979.894,11	—	8.000.989.584,12	921.749.417,66	8.922.739.001,78
Mezzi diversi di esercizio										
	—	1.241.104.496,29	—	106.080.806,96	—	—	—	1.347.194.303,25	—	1.347.194.303,25
Mezzi diversi di esercizio										
	—	357.954.813,63	—	11.771.349,35	—	—	—	369.726.192,98	61.676.590,61	431.402.783,59
Mezzi diversi di esercizio										
	—	8.000.000	—	—	—	—	—	8.000.000	—	8.000.000
Totale mezzi diversi d'esercizio...										
	—	25.003.850.252,51	—	1.860.049.278,39	—	34.979.894,11	—	26.828.919.636,79	17.983.805.953,44	44.812.725.590,23

(a) Differenze risultanti dalla rivalutazione delle consistenze patrimoniali esistenti anteriormente al Regio decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325 (che stabiliva la nuova parità aurea della lira), tenuto conto delle successive variazioni in esse intervenute.
 (b) Dedotto il deprezzamento iniziale pari a lire 793.021.423 (compresa la differenza per ragguglio monetario).
 (c) Compresa lire 3.319.171 per 1.119 casse mobili.
 (d) Di cui lire 7.596.445,74 relative alla gestione speciale viveri «La Provvida».
 (e) Dedotto il deprezzamento iniziale pari a lire 90.062.020 (compresa la differenza per ragguglio monetario).
 (f) Questa somma, in confronto a quella di lire 950.838.845,77 risultante alla chiusura dell'esercizio precedente, presenta una diminuzione di lire 29.089.428,11 dovuta al plus valore del materiale rotabile demolito o ceduto nell'esercizio, il cui importo fu di lire 47.201.388,42 (compresa la differenza per ragguglio monetario) contro lire 18.111.960,31 di valore inventariale.

Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione.

(Vedere Relazione a pag. 19 e seguenti, Capo II e pag. 127, Capo VIII).

CONSEGNATARI	Materiali in magazzino e presso i Servizi pei bisogni dell'esercizio e dei lavori	Materiali in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati per lavori speciali od in corso di esecuzione	Materiali fuori uso	TOTALI
	1	2	3	4
Magazzini approvvigionamenti.....	637.417.125,61	—	21.140.977,60	661.588.103,21
Magazzini viveri « La Provvida ».....	45.734.284,43	—	—	45.734.284,43
Depositi combustibili (a).....	144.898.646,97	—	—	144.898.646,97
Tipolitografia.....	599.889,25	258.134,09	—	858.023,34
Servizio Materiale e Trazione:				
nei depositi locomotive e nelle squadre di rialzo:				
a) rete principale.....	43.993.450,18	1.046.418,88	—	45.039.869,06
b) linee a scartamento ridotto della Sicilia.	173.449,12	1.804,50	—	175.253,62
c) navigazione dello stretto di Messina....	1.610.889,86	—	—	1.610.889,86
d) motori di trazione e carrelli motori per auto.....	38.605.115,11	—	—	38.605.115,11
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi	22.646.105,86	15.949.287,09	—	38.595.392,95
b) sale montate.....	34.395.329,06	—	—	34.395.329,06
nelle officine private.....	4.334.383,71	77.777,92	—	4.412.161,63
Servizio Lavori e Costruzioni:				
a) Sezioni lavori:				
lungo le linee	70.061.910,07	95.242.709,39	12.104.782,98	177.409.402,44
nelle officine	5.897.982,47	1.577.161,57	6.371,44	7.481.515,48
b) Uffici impianti elettr. e di segnalamento:				
lungo le linee	119.141.399,94	20.738.102,16	2.474.847,86	142.354.349,96
nei cantieri.....	3.900 —	4.032.066,13	—	4.035.966,13
TOTALI...	169.543.861,64	138.923.461,73	38.726.979,88	1.347.194.303,25

(a) La relativa situazione comprende anche i combustibili liquidi e i lubrificanti.

Situazione dei Fondi di riserva per le spese complementari e vari.

(Vedere Relazione a pag. 16 e seguenti, Capo II e pagg. 156 e 157 Allegato 2).

A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.		E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE A SCARTAMENTO RIDOTTO SICULE.	
Avanzo al 30 giugno 1938	17.693.438,48	Avanzo al 30 giugno 1938	10.404.506,56
Stanziamiento dell'anno finanziario 1938-39	30.000.000 —	Stanziamiento dell'anno finanziario 1938-39	500.000 —
Ricavi	711.930,27	Ricavi	122.461,75
	48.405.368,75		11.026.968,34
Spesa	30.180.868,8 ³	Spesa	1.062.058,13
Avanzo al 30 giugno 1939	18.224.499,92	Avanzo al 30 giugno 1939	(a) 9.964.910,21
B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.		F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.	
Avanzo al 30 giugno 1938	49.654.596,40	Fondo al 30 giugno 1938	70.906.771,75
Stanziamiento dell'anno finanziario 1938-39	52.000.000 —	Assegno al Fondo	20.000.000 —
Ricavi	28.043.825,50		90.906.771,75
	129.698.421,90	Prelevamento dal Fondo	15.145.713,01
Spesa	68.055.563,21	Fondo al 30 giugno 1939	75.761.058,74
Avanzo al 30 giugno 1939	61.642.858,69		
C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.		G) FONDO ASSICURAZIONI DI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.	
Avanzo al 30 giugno 1938	—	Fondo al 30 giugno 1938	2.431.293,84
Stanziamiento dell'anno finanziario 1938-39	201.427.000 —	Versamento dell'anno finanziario 1938-39	—
Ricavi	7.406.687,61		2.431.293,84
	208.833.687,61	Prelevamento dal Fondo	—
Versamento alla parte straordinaria	208.833.687,61	Fondo al 30 giugno 1939	2.431.293,84
Avanzo al 30 giugno 1939	—		
D) MIGLIORIE ED AUMENTI DI CARATTERE PATRIMONIALE ALLE LINEE ED AGLI IMPIANTI A CARICO DELL'ESERCIZIO.		H) FONDO DI RINNOVAMENTO IMPIANTI E MACCHINARI DELLE CENTRALI ELETTRICHE	
Avanzo al 30 giugno 1938	20.812.988,64	Fondo al 30 giugno 1938	41.757.181,44
Stanziamiento dell'anno finanziario 1938-39	45.000.000 —	Versamento dell'anno finanziario 1938-39	5.740.623,66
Ricavi	345.291,47		47.497.805,10
	66.158.280,11	Prelevamento dal Fondo	—
Versamento alla parte straordinaria	41.832.240,08	Fondo al 30 giugno 1939	47.497.805,10
Avanzo al 30 giugno 1939	24.326.040,03		
<p>(a) Di cui lire 5.453.674,12 per la manutenzione straordinaria; lire 1.261.970,70 per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento e lire 3.249.265,39 per il rinnovamento del materiale rotabile.</p>			

Bilancio 1938-39 — Conto della parte ordinaria Entrate e Spese (al netto).

(Vedere Relazione a pag. 10 e seguenti, Capo II).

ENTRATA		SPESA	
a	<i>Prodotti del traffico:</i> Rete a scartamento normale e stretto di Messina ... 4.028.536.328,88 Ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia..... 4.913.528,58 4.033.449.857,46		
b	<i>Introdotti indistinti</i> 105.500.501,71		
c	<i>Introdotti a rimborso di spese</i> 132.155.149,45		
	Entrate dell'esercizio ... 4.271.105.508,62		
d	<i>Entrate eventuali</i> 94.974.239,45		
	TOTALE ENTRATE ... 4.366.079.748,07		
		a	
		<i>Spese ordinarie:</i>	
		Direzione generale Personale 73.828.014,76 Id. Diverse 4.134.083,25 77.012.098,01	
		Movimento Personale 746.018.957,05 Id. Diverse 64.129.169 — 810.148.126,05	
		Commeriale e del traffico Personale 33.286.461,86 Id. Diverse 3.620.139,50 37.106.601,36	
		Materiale e trazione Personale 330.806.623,89 Id. Diverse 831.283.340,87 1.221.089.964,76	
		Lavori e costruzioni Personale 330.794.745,44 Id. Diverse 350.639.451,73 681.434.197,17	
		Linee a scartamento ridotto della Sicilia .. Personale 7.227.220,33	
		Linee a scartamento ridotto della Sicilia .. Diverse 12.026.712,68	
		Stretto di Messina..... Personale 3.603.500,64 Id. Diverse 9.750.049,02 13.353.549,66	
		Spese generali attinenti al personale..... 259.957.345,65	
		Spese generali diverse 53.504.203,54	
		Servizi secondari..... 328.461.549,19	
		Spese ordinarie dell'esercizio... 2.458.556,76	
		b	
		<i>Spese complementari</i> 328.927.000 —	
		c	
		Totale spese di esercizio e complementari... 3.519.245.575,97	
		c	
		<i>Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria</i> 633.799.728,97	
		d	
		<i>Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria</i> 207.000 —	
		e	
		<i>Avanzo della gestione</i> 4.153.252.304,94	
		TOTALE SPESE ... 212.827.443,13	
		TOTALE A PAREGGIO ... 4.366.079.748,07	

Incontri a rimborso di spese delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	12.464,40	12.464,40	—	2.999.652,85	—	2.999.652,85
Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materiali fuori uso od esauranti	—	—	—	5.799.587,25	2.347.222,73	3.452.364,52
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune	17.080.360,12	17.080.360,12	—	2.138.800	—	2.138.800
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	12.814.290,29	12.404.705,08	1.409.585,21	1.915.994,68	—	1.915.994,68
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	5.307.216,91	—	5.307.216,91	—	—	—
Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione	15.883.124,25	15.883.124,25	—	—	1.907.115,73	5.592.884,27
Canone a carico del « Dopolavoro ferroviario » per la sede di Roma	372.000	360.000	12.000	—	—	—
Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle Centrali elettriche	25.441.458,50	—	25.441.458,50	—	—	—
Totale introiti a rimborso di spesa	215.999.482,99	83.844.333,54	132.155.149,45	—	—	—
Totale entrate d'esercizio	4.373.959.523,52	102.854.014,90	4.271.105.508,62	—	—	—
ENTRATE EVENTUALI						
Proventi eventuali	30.383.832,37	5.409.592,92	24.974.239,45	—	—	—
Contributo dell'Erasio negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee	70.000.000	—	70.000.000	—	—	—
Prelevamenti dal Fondo di riserva per le spese impreviste destinati alla parte ordinaria	15.145.713,01	15.145.713,01	—	—	—	—
Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	19.228,46	19.228,46	—	—	—	—
Economie verificate nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto	—	—	—	—	—	—
Totale entrate eventuali	115.548.773,84	20.574.534,39	94.974.239,45	—	—	—
OBBLIGHI E SPESSE						
Obblighi e sussidi al personale	—	—	—	2.999.652,85	—	2.999.652,85
Spese per il servizio sanitario	—	—	—	5.799.587,25	2.347.222,73	3.452.364,52
Contributo per il « Dopolavoro ferroviario »	—	—	—	2.138.800	—	2.138.800
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	—	—	—	1.915.994,68	—	1.915.994,68
Totale spese generali attinenti al personale	—	—	—	274.552.479,77	4.595.134,12	269.957.345,65
DIVERSE						
Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	—	—	—	5.458.705,52	—	5.458.705,52
Imposte e tasse	—	—	—	6.987.172,61	—	6.987.172,61
Spese giudiziali e contenziose	—	—	—	582.009,63	23.971,87	558.037,76
Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	—	—	—	830.822,38	—	830.822,38
Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà	—	—	—	4.997.882,38	—	4.997.882,38
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	—	—	—	5.750.683,78	—	5.750.683,78
Spese per la sorveglianza dei trasporti	—	—	—	7.300.000	1.907.115,73	5.592.884,27
Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune	—	—	—	11.404.705,08	—	—
Compensi ad altre Amministrazioni per servizi coi loro treni e per servizi su tronchi in esercizio speciale	—	—	—	1.075.753,80	—	1.075.753,80
Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	—	—	—	8.053.451,82	—	8.053.451,82
Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	—	—	—	4.199.825,31	454.908,95	3.744.916,36
Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche	—	—	—	1.193.401,19	—	1.193.401,19
Spese casuali	—	—	—	249.699,26	—	249.699,26
Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori	—	—	—	11.566.266,41	11.490.642,86	75.623,55
Spese diverse	—	—	—	20.330.562,28	6.395.093,42	13.935.468,86
Totale spese generali diverse	—	—	—	90.180.641,45	31.676.437,91	58.504.203,54
Totale spese generali	—	—	—	364.733.121,22	36.271.572,03	328.461.549,19
SERVIZI SECONDARI						
Servizi accessori ad impresa od in economia	—	—	—	4.077.502,02	4.077.502,02	—
Annuità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche per i ferrovieri	—	—	—	18.294.237,96	15.883.124,25	2.411.113,71
Annuità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo, pensioni e sussidi per la costruzione della sede del « Dopolavoro ferroviario » in Roma	—	—	—	407.443,95	360.000	47.443,95
Totale servizi secondari	—	—	—	22.779.183,93	20.320.626,27	2.458.556,76
Totale spese ordinarie d'esercizio	3.298.601.412,25	108.282.836,28	3.190.318.575,97	—	—	—
SPESE COMPLEMENTARI						
Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	—	—	—	30.711.930,27	711.930,27	30.000.000
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	—	—	—	80.043.825,50	28.043.825,50	52.000.000
Rinnovamento del materiale rotabile	—	—	—	208.833.687,61	7.406.687,61	201.427.000
Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio	—	—	—	45.345.291,47	345.291,47	45.000.000
Spese complementari delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	—	—	—	622.461,75	122.461,75	500.000
Totale spese complementari	—	—	—	365.557.196,60	36.630.196,60	328.927.000

ENTRATA			SPESA				
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
INTROITI CON SPECIALE DESTINAZIONE A REINTEGRO DEI CORRISPONDENTI CAPITOLI DI SPESA				SPESA ACCESSORIE ATTINENTI ALL'AZIENDA FERROVIARIA			
Concorso di enti pubblici o privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore.....	174.510,12	174.510,12	—	Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti..	503.308.733,31	—	503.308.733,31
Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore.....	537.420,15	537.420,15	—	Annualità dovuta al Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per i fondi da esso mutati per le spese di nuove elettrificazioni.....	91.071.625	—	91.071.625
Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento.....	28.043.825,50	28.043.825,50	—	Versamento al Fondo di riserva per le spese impreviste...	20.000.000	15.145.713,01	4.854.286,99
Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto.....	7.406.687,61	7.406.687,61	—	Contributo per le spese della Corte dei conti.....	120.000	—	120.000
Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliore alle linee ed agli impianti.....	345.291,47	345.291,47	—	Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori, ecc.....	4.205.544,29	—	4.205.544,29
Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia.....	122.461,75	122.461,75	—	Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute.....	4.739.539,38	—	4.739.539,38
Totale introiti a reintegro di spesa...	36.630.196,60	36.630.196,60	—	Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico di Bressanone e linea primaria Bressanone - Trento.....	25.000.000	—	25.000.000
				Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria...	618.945.441,98	15.145.713,01	633.799.728,97
				SPESA ACCESSORIE ESTRANEE ALL'AZIENDA FERROVIARIA			
				Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale.....	207.000	—	207.000
				Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria...	207.000	—	207.000
				AVANZO DI GESTIONE			
				Avanzo della gestione da versare alla parte straordinaria..	212.827.443,13	—	212.827.443,13
Totale generale dell'entrata ...	4.526.138.493,96	160.058.745,89	4.366.079.748,07	Totale generale della spesa...	4.526.138.493,96	160.058.745,89	4.366.079.748,07

**Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle Entrate e delle Spese 1938-39
e confronto col 1937-38.**

(Vedere Relazione a pag. 9 e seguenti, Capo II).

ENTRATE	1938-39	1937-38	ENTRATE	1938-39	1937-38
1. Prodotti del traffico			Ammagliamenti, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali.		
a) Rete a scartamento normale e stretto di Messina.			Diverse.....	292.333,50	297.780 —
Viaggiatori	1.574.656.217,00	1.402.440.503,68	Totale...	63.061,05	59.386,50
Bagagli e cani	35.655.524,36	32.441.490,91			
Merci a grande velocità	320.419.099,07	306.165.792,72			
Merci a piccola velocità	2.007.805.467,85	2.258.380.541,59			
Totale...	4.028.536.328,88	3.999.428.328,90			
b) Rete a scartamento ridotto della Sicilia.			Ricuperi di carattere generale:		
Viaggiatori	2.369.106,60	1.992.972,24	Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	44.005.410,21	35.163.711,93
Bagagli e cani	18.440,16	16.517,26	Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	4.022.725,00	4.397.028,42
Merci a grande velocità	239.542,62	228.551,95	Prestazioni per altre ferrovie.....	652.583,82	453.343,15
Merci a piccola velocità	2.286.439,74	2.163.934,85	Ricuperi diversi.....	30.875.034 —	18.788.174,96
Totale...	4.913.528,58	4.401.976,30	Totale ...	79.565.753,83	58.802.258,46
Totale prodotti del traffico...	4.033.449.857,46	4.003.830.305,20	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune		
2. Introiti indiretti.			1.400.565,21		
Redditi patrimoniali:			Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine		
Pignoni di locali	16.075.200,28	15.291.856,01	5.307.210,91		
Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita di prodotti del suolo	2.073.656,62	2.101.221,97	Canone a carico del «Dopolavoro ferroviario» per la sede di Roma; rimborso spese d'amministrazione ..		
Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi	7.030.845,33	6.378.334,42	12.000 —		
Canoni per pedaggi, attraversamenti e accessi speciali	2.130.000,00	2.247.129,95	Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle centrali elettriche.....		
Diversi	485.616,50	424.894,45	Totale introiti a rimborso di spesa ..		
Totale...	27.716.030,72	26.443.436,80	132.155.140,45		
Telegrammi privati	1.372.166,71	1.277.489,85	Totale entrate di esercizio ...		
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	1.079.900,00	—	4.271.165.508,62		
Corrispettivi per l'esercizio di binari di raccordo e nolo materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria : Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati	16.011.870,87	16.728.304,17	4.181.434.755,29		
Nolo di materiali diversi	7.657.509,66	7.078.247,05			
Totale...	23.669.380,53	23.806.551,22			
Prodotti per servizi accessori:			4. Entrate eventuali.		
Tasse per deposito bagagli	4.000.770,19	5.025.305,30	Proventi eventuali:		
Introiti per la rivendita libri e giornali	1.215.112 —	911.724,80	Interessi sulle somme versate in conto corrente alla Tesoreria centrale		
Introiti per noleggio cuscini	461.476,25	559.865 —	14.413.430,85		
Biglietti d'ingresso nelle stazioni	3.452.062 —	3.612.242 —	1.474.655,19		
Diversi	1.400.877,62	1.411.397,46	Interessi a debito di ditte, imprese, agenzie, ecc..		
Totale ...	11.190.288,06	11.520.534,56	4.041.358,24		
Introiti indiretti della rete a scartamento ridotto della Sicilia	80.771,33	82.614,65	921.550,74		
Utili di magazzino	30.461.835,40	8.492.237,92	4.123.234,43		
Totale introiti indiretti ...	105.509.501,71	71.622.865 —	Totale ...		
3. Introiti a rimborso di spesa.			24.074.239,45		
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa:			Contributo dell'erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee		
Trasporti per il servizio postale	12.904.779,84	12.377.012,35	70.000.000 —		
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi.	7.158.900,61	3.772.497,13	Totale ...		
			70.000.000 —		
			Totale entrate eventuali...		
			94.074.239,45		
			Totale delle entrate ...		
			4.366.079.748,67		
			4.278.222.296,38		
			5. Riassunto.		
			Prodotti del traffico		
			4.033.449.857,46		
			Introiti indiretti		
			105.509.501,71		
			Introiti a rimborso di spesa		
			132.155.140,45		
			Totale entrate di esercizio ...		
			4.271.165.508,62		
			Entrate eventuali		
			94.074.239,45		
			TOTALE GENERALE DELL'ENTRATA ...		
			4.366.079.748,67		
			4.278.222.296,38		

S P E S E	1938-39	1937-38	S P E S E	1938-39	1937-38
6. Direzione generale.			<i>Segue: Servizio movimento.</i>		
<i>Personale:</i>			Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	—	2.327.301,48
Uffici centrali ed uffici distaccati	58.822.458,80	58.272.079,87			
Magazzini ed agenzie	14.005.555,90	14.187.990,79	Totale spese diverse ...	64.129.169	61.226.178,15
Totale spese di personale ...	72.828.014,70	72.460.070,66	Totale Servizio movimento...	810.148.126,05	788.386.725,35
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			8. Servizio commerciale e del traffico.		
Uffici centrali ed uffici distaccati:			<i>Personale:</i>		
Stampati, cancellerie, illuminazione e riscaldamento	598.987,75	382.713,64	Servizio centrale, Sezioni e Riparti	16.129.453,61	15.613.075,03
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	280.906,13	149.152,02	Controlli prodotti	17.157.008,22	16.864.671,08
Spese per altri titoli diversi	1.232.626,71	1.590.345,76	Totale spese di personale ...	33.286.461,80	32.477.746,71
Totale ...	2.112.510,59	2.122.211,42	<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Magazzini ed agenzie:			Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	183.834,43	141.115,89	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	138.289,76	166.921,68
Ricambio, e riparazione del materiale d'inventario	174.780,88	157.246,25	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	54.613,67	41.170,55
Spese per altri titoli diversi	1.712.927,35	1.632.868,36	Spese per altri titoli diversi	161.327,03	113.141,15
Totale ...	2.071.552,66	1.931.230,50	Totale ...	354.230,46	321.239,38
Totale spese diverse ...	4.184.083,25	4.053.441,92	Controlli prodotti:		
Totale Direzione generale ...	77.012.088,01	76.513.512,58	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	256.488,84	235.605,44
			Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	19.510,44	16.131,93
			Spese per altri titoli diversi	389.368,05	283.682,16
			Totale ...	665.365,33	535.419,53
7. Servizio movimento			Totale forniture, spese ed acquisti ...	1.019.625,79	856.658,91
<i>Personale:</i>			Indennizzi per perdite, avari e, ritardata resa di spedizioni, ecc.	2.800.513,71	2.721.384,79
Servizio centrale, sezioni e riparti	40.932.883,48	36.189.202,50	Totale spese diverse	3.820.139,50	3.578.043,70
Stazioni	518.775.885,92	506.800.218,87	Totale Servizio commerciale e del traffico	37.106.601,36	30.055.790,41
Depositi del personale viaggiante	186.250.207,65	184.171.125,83	9. Servizio materiale e trazione.		
Totale spese di personale ...	746.018.957,05	727.160.547,20	<i>Personale:</i>		
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			Servizio centrale, Sezioni e Riparti	38.135.673,61	36.906.230,84
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:			Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	176.457.428,77	184.072.507,26
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	417.720,27	362.466,89	Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi e personale di condotta)	78.551.855,02	70.560.872,80
Ricambio e riparazioni del materiale d'inventario ...	182.554,93	128.726,89	Locomozione con motori a combustione interna (Dirigenza e servizio interno dei depositi e guidatori)	14.270.295,73	10.606.177,80
Spese per altri titoli diversi	157.500,35	170.300,92	Pulizia, verifica ed untura veicoli	32.291.370,16	31.703.776,08
Totale ...	787.775,55	667.494,70	Totale spese di personale ...	339.898.623,89	333.849.564,72
Stazioni:			<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Stampati e cancelleria	1.764.514,39	1.557.019,04	Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Illuminazione e riscaldamento	5.538.738,93	5.314.524,11	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	1.720.126,74	1.457.781,07
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.897.080,40	2.538.821,36	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	282.117,39	252.087,28
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati ...	38.735.383,55	30.012.229,02	Spese per altri titoli diversi	2.404.339,73	2.193.557,18
Spese per altri titoli diversi	5.149.340,38	5.072.895,05	Totale	4.406.583,86	3.903.425,53
Totale ...	54.095.066,65	50.495.488,58			
Depositi del personale viaggiante:					
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	347.146,88	316.683,43			
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	132.525,08	94.730,29			
Spese per altri titoli diversi	1.267.950,02	1.130.282,17			
Totale ...	1.747.621,98	1.541.695,89			
Convogli:					
Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria ...	129.670,24	82.604,72			
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi	7.424.354,58	6.111.468,83			
Spese per altri titoli diversi	4.580	123,95			
Totale	7.558.704,82	6.194.197,50			
Totale forniture, spese ed acquisti ...	64.129.169	58.898.876,67			

S P E S E	1938-39	1937-38	S P E S E	1938-39	1937-38
Segue: Servizio materiale e trazione.			10. Servizio lavori e costruzioni.		
<i>Locomozione a vapore:</i>			<i>Personale:</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	1.702.334,10	1.621.986,11	Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. E. S. e Reparti..	78.978.606,41	74.343.378,35
Combustibile	283.921.613,99	282.234.351,51	Sorveglianza della linea	22.729.914,87	22.059.107,53
Materie per untura e illuminazione	7.767.520,22	7.597.775,47	Manutenzione della linea	133.665.652,33	131.101.373,62
Forniture acqua per i rifornitori e pompatura:			Manutenzione impianti di elettrificazione.....	62.866.904,43	37.079.045,98
Servizio in economia	4.676.407,65	4.421.630,60	Operai	52.853.767,40	49.929.968,28
Servizio appaltato.....	389.648,21	282.338,93			
Spese per altri titoli diversi:			Totale spese di personale...	330.794.745,44	314.512.933,76
Servizio in economia	4.777.271,32	4.343.443,25			
Servizio appaltato	13.354.050,23	12.137.677,41	<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Totale....	296.588.784,81	312.549.203,34	Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. E. S. e Riparti:		
			Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	3.700.017,65	3.359.990,80
<i>Locomozione elettrica:</i>			Ricambio e riparazione del materiale d'inventario ..	902.610,71	538.735,42
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario..	82.005,71	76.783,73	Spese per altri titoli diversi.....	1.706.410,34	1.522.541,45
Energia elettrica per la trazione dei treni	137.621.010,—	125.102.771,—	Totale...	6.309.047,70	5.421.267,67
Materie per untura ed illuminazione	3.047.483,63	2.438.611,78			
Materie per riscaldamento treni con carri riscaldatori	5.488.858,09	4.875.457,94	<i>Linea:</i>		
Spese per altri titoli diversi:			Illuminazione e riscaldamento	4.608.177,33	4.176.593,94
Servizio in economia.....	1.550.487,90	1.204.417,11	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario..	3.044.173,24	2.982.948,62
Servizio appaltato.....	1.538.220,02	974.532,30	Materie di consumo diverse	5.639.482,47	4.847.789,90
Totale...	149.339.062,35	134.672.573,86	Sgombro neve.....	6.949.093,69	2.162.176,10
			Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza delle		
<i>Locomozione con motori a combustione interna:</i>			linee ed altri servizi appaltati.....	19.586.925,49	16.835.246,48
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario..	64.316,93	45.394,26	servizi in economia	7.362.209,02	6.754.802,77
Carburanti	9.856.940,82	7.888.172,58	servizio appaltato	847.154,30	922.797,70
Materie grasse	2.539.447,67	1.383.797,51	Spese per altri titoli diversi.....	5.071.645,33	4.565.294,80
Spese per altri titoli diversi.....	1.443.410,17	990.905,63	Totale...	53.108.850,87	43.247.650,31
Totale...	13.904.115,89	10.308.269,98			
			<i>Impianti di elettrificazione:</i>		
<i>Veicoli:</i>			Ricambio e riparazione del materiale d'inventario..	1.026.477,16	679.772,70
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario..	238.415,62	280.183,96	Diverse	719.086,07	546.088,89
Riscaldamento preventivo treni con impianti fissi..	3.098.376,17	2.883.538,42	Totale...	1.745.563,23	1.225.861,59
Pulizia ed untura veicoli:					
Servizio in economia.....	1.525.775,90	1.406.155,19	Stazioni - Illuminazione	23.137.367,88	21.511.689,68
Servizio appaltato.....	15.038.483,97	11.573.095,80	Convogli - Illuminazione elettrica	15.827.719,10	14.478.309,60
Indennizzi a privati ed a ferrovie per avarie ed			Totale forniture, spese ed acquisti...	100.128.538,87	85.884.778,85
ammanchi a veicoli	1.140.540,08	377.865,88			
Diverse	2.996.223,03	2.507.603,63	<i>Manutenzione della linea:</i>		
Totale...	24.044.793,96	19.028.442,88	Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.	19.772.334,95	22.716.671,93
			Lavori d'armamento di competenza squadre can-		
Totale forniture, spese ed acquisti...	488.283.340,87	480.461.915,59	tonieri, affidati a terzi, in appalto o a cottimo	65.058.401,16	59.422.372,70
			Fabbricati e dipendenze	48.150.216,65	51.176.252,96
<i>Manutenzione del materiale rotabile:</i>			Meccanismi fissi e condotte d'acqua	4.052.248,10	4.341.997,19
Locomotive, tenders e automotrici a vapore....	117.124.704,95	121.928.394,33	Massicciata	44.167.481,09	42.156.318,41
Locomotive ed automotrici elettriche	58.072.423,89	52.769.496,60	Traverse e legnami d'armamento	31.968.781,34	29.442.603,36
Automotrici ed autofurgoni con motori a combu-			Manutenzione degli impianti di elettrificazione....	8.999.555,28	7.895.545,40
stione interna	32.627.480,66	17.314.734,04	Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed		
Carrozze (escluse le postali)	73.417.091,31	79.096.086,12	altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi,		
Bagagliai e veicoli postali	14.702.818,43	16.357.145,70	appareati centrali di manovra, orologi, pesi e		
Carri	97.054.558,76	92.534.149,15	misure	24.062.564,92	21.504.684,73
			Manutenzione delle linee telegrafiche	3.379.348,47	4.757.917,28
Totale manutenzione materiale rotabile...	393.000.000,—	380.000.000,—	Totale manutenzione della linea...	250.510.012,86	243.414.363,96
Totale spese diverse...	881.283.340,87	860.461.915,59	Totale spese diverse...	350.639.451,73	329.299.142,81
Totale Servizio materiale e trazione...	1.221.089.964,76	1.194.311.480,31	Totale Servizio lavori e costruzioni...	681.434.197,17	643.812.076,57

S P E S E		1938-39	1937-38	S P E S E		1938-39	1937-38
11. Rete a scartamento ridotto della Sicilia.							
<i>Personale:</i>							
Servizio movimento	1.065.197,10	1.967.685,78					
Servizio commerciale e del traffico.....	67.125,67	59.702,89					
Servizio materiale e trazione	3.081.465,14	3.026.457,53					
Servizio lavori e costruzioni	2.110.432,36	2.035.929,96					
Totale spese di personale...	7.227.220,33	7.089.776,16					
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>							
<i>Sezioni e Reparti:</i>							
Movimento	3.754,32	3.703,54					
Commerciale e del traffico	1.331,66	1.083,29					
Materiale e trazione	1.191,54	854,53					
Lavori e costruzioni	41.128,21	36.624,81					
Totale...	47.405,73	42.266,17					
Stazioni	571.797,40	520.951,66					
Depositi personale viaggiante	15.667,31	14.124,65					
Convogli	38.297,57	36.623,35					
Locomozione	3.240.232,39	3.365.757,45					
Linea	295.447,71	195.121,01					
Indennizzi	3.631,54	18.198,86					
Totale forniture, spese ed acquisti...	4.121.809,65	4.193.043,15					
Manutenzione del materiale rotabile	4.000.000 —	3.500.000 —					
Manutenzione della linea	3.004.903,03	3.425.792 —					
Totale spese diverse...	12.026.712,68	11.118.835,15					
Totale linee a scartamento ridotto della Sicilia...	19.253.933,01	18.208.611,31					
12. Stretto di Messina.							
<i>Personale</i>				3.603.500,64	3.224.525,50		
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>							
Ufficio	4.246,25	3.670,64					
Navi-traghetto	9.697.158,73	5.253.887,18					
Manutenzione degli approdi	48.844,04	55.450,59					
Totale forniture, spese ed acquisti...	9.750.049,02	5.313.008,41					
Totale stretto di Messina...	13.353.540,66	8.537.533,91					
13. Spese generali							
<i>Allineamenti al personale:</i>							
Contributo al Fondo pensioni e sussidi	209.639.734,18	194.974.412,89					
Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi..	3.051.438,69	2.880.110,63					
Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni.....	3.057.616,66	2.239.093,26					
Spese per assegni ed indennità diverse al personale ..	25.564.744,07	29.577.708,67					
				Gratificazioni al personale 9.235.000 — 9.270.000 — Premio di operosità al personale 8.000.000 — 8.000.000 — Oblazioni e sussidi al personale 2.900.852,85 2.799.648,20 Spese per il servizio sanitario 3.452.384,52 3.795.606,59 Contributo per il « Dopolavoro ferroviario » 2.138.800 — 2.087.130 — Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli 1.915.994,08 1.756.804,48 Totale spese generali attinenti al personale... 269.057.315,05 257.380.514,72			
				<i>Diverse:</i>			
				Avv.s., orari, pubblicazioni e stampati diversi... 5.458.705,52 4.482.065,63 Imposte e tasse..... 6.087.172,61 6.821.829,51 Spese giudiziali e contenziose 558.077,76 457.762,66 Affitto, adattamento e riparazioni locali privati per uso d'ufficio e di magazzino..... 830.822,38 562.678,33 Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà... 4.997.852,38 4.489.015,45 Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere 5.750.683,78 6.039.623,73 Spese per la sorveglianza dei trasporti 5.502.884,27 5.005.377,98 Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune — 751.183,25 Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e per servizi su tronchi in esercizio speciale..... 1.075.753,00 1.299.685,15 Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine. 8.053.461,82 10.055.148,10 Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli 3.744.016,38 2.633.036,79 Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per ferrovieri.. 1.193.401,19 1.193.401,19 Spese casuali 249.699,20 249.698,03 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. 75.623,55 150.805,10 Spese diverse: Differenze di cambio — — Varie..... 13.035.168,80 27.940.014,89 Totale spese generali diverse... 58.504.293,54 72.131.325,79 Totale spese generali... 328.461.519,19 329.511.840,51			
				14. Servizi secondari.			
				Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per ferrovieri 2.411.113,71 2.553.059,69 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 47.443,05 47.443,05 Totale servizi secondari... 2.458.556,76 2.600.502,74 Totale spese di esercizio... 3.190.318.575,97 3.097.938.073,69			
				15. Spese complementari.			
				Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore 30.000.000 — 36.000.000 — Rinnovamento della parte metallica dell'armamento 52.000.000 — 40.000.000 — Rinnovamento del materiale rotabile..... 201.427.000 — 199.970.000 — Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio 45.000.000 — 45.000.000 — Spese complementari della Rete a scartamento ridotto della Sicilia 500.000 — 500.000 — Totale spese complementari... 328.927.000 — 321.470.000 —			

Segue: ALLEGATO N. IO.

S P E S E	1938-39	1937-38	S P E S E	1938-39	1937-38
	16. Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.				17. Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento.....	503.808.733,31	503.775.949,75	Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	207.000	218.000
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria	—	—	Totale spese access. estranee all'Azienda ferroviaria ..	207.000	218.000
Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni.....	91.071.825	94.181.400	Totale.....	634.006.728,97	649.117.374,85
Versamento al fondo di riserva per le spese impreviste.....	4.854.288,99	16.195.711,29	18. Avanzo di gestione.		
Contributo per le spese della Corte dei conti.....	120.000	120.000	Avanzo della gestione da versare alla parte straordinaria	212.827.443,13	209.696.847,84
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc.....	4.205.544,29	4.886.774,43	Totale dell'avanzo.....	4.366.079.748,07	4.278.222.296,38
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute	4.739.539,38	4.739.539,38	19. Riassunto.		
Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico di Bressanone e linea primaria Bressanone-Trento	25.000.000	25.000.000	Spese d'esercizio	3.100.318.575,97	3.097.938.073,60
Totale spese access. attinenti all'Azienda ferroviaria..	633.799.728,97	648.899.374,85	Spese complementari	328.927.000	321.470.000
			Spese accessorie (escluso avanzo di gestione)	6.400.728,97	649.117.374,85
			TOTALE GENERALE DELLA SPESA.....	4.153.252.304,94	4.068.525.448,54
			Avanzo di gestione.....	212.827.443,13	209.696.847,84
			Totale.....	4.366.079.748,07	4.278.222.296,38

ALLEGATO N. II.

ENTRATA. — Riassunto dei prodotti del traffico.

(Vedere Relazione a pag. 10, Capo II e pag. 144, Capo VIII).

GESTIONI	PRODOTTI		Totale	Consuntivo 1937-38	Differenza
	Rete e Stretto di Messina	Ferrovie Secondarie Sicule			
Viaggiatori	1.574.656.237,60	2.369.106,06	1.577.025.343,66	1.404.433.475,92	+ 172.591.867,74
Bagagli e cani	35.655.524,36	18.440,16	35.673.964,52	32.458.008,17	+ 3.215.956,35
Merci a G. V.	320.419.099,07	239.542,62	320.658.641,69	306.394.344,67	+ 14.264.297,02
Merci a P. V.	2.097.805.467,85	2.286.439,74	2.100.091.907,59	2.260.544.476,44	- 160.452.568,85
TOTALI ...	4.028.536.328,88	4.913.528,58	4.033.449.857,46	4.003.830.305,20	+ 29.619.552,26

Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.

(Vedere Relazione a pag. 18, Capo II).

LEGGI E DECRETI	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
Legge 22 aprile 1905, n. 137	95.000.000 —	—	—	95.000.000 —
Legge 19 aprile 1906, n. 127	187.000.000 —	—	—	187.000.000 —
Legge 19 luglio 1906, n. 362 (aumento della dotazione di magazzino)	20.000.000 —	—	—	20.000.000 —
Legge 23 dicembre 1906, n. 638	610.000.000 —	9.016.755,23	—	619.016.755,23
Legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372 articolo 22, comma 1°): quintuplo della eccedenza sul prodotto di 410 milioni fino al 30 giugno 1914 (a)	824.981.922 —	—	—	834.981.922 —
articolo 22 comma 3°): fornitura carrozze post li e cellulari	10.000.000 —	—	—	
Legge 5 aprile 1908, n. 111 (naviglio)	15.000.000 —	—	—	15.000.000 —
Legge 13 luglio 1910, n. 466 (spese per lavori patrimoniali e di ripristino in conseguenza del terremoto del 29 dicembre 1908)	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —
Legge 13 aprile 1911, n. 310 (acquisto di 4000 carri)	28.000.000 —	—	—	28.000.000 —
Decreto Reale 23 agosto 1914, n. 957 (aumento della dotazione di magazzino)	23.066.285,87	—	—	23.066.285,87
Decreto-legge luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 1048 (maggiore spese occor- renti per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi)	(b) 104.000.000 —	—	—	104.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 23 novembre 1915, n. 1637 (ulteriori spese stra- ordinarie)	60.000.000 —	—	—	60.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 330 (ulteriori spese stra- ordinarie)	40.000.000 —	—	—	40.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 8 settembre 1918, n. 1343 (ulteriori spese stra- ordinarie)	100.000.000 —	—	—	100.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 14 novembre 1918, n. 1791 (acquisto straordi- nario rotabili per i bisogni della guerra)	380.000.000 —	—	—	380.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698 e 9 marzo 1919, n. 361 (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19 1922-23)	1.800.000.000 —	—	—	1.800.000.000 —
Residuo del fondo migliorie (1907-1908) versato alle entrate straordinarie	—	16.791.093,49	—	16.791.093,49
Decreto-luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57 (provvedimenti per la elettrifi- cazione delle linee ferroviarie)	—	37.000.000	50.000.000 —	87.000.000 —
Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597 (applicazione trazione elettrica sulle linee ferroviarie)	800.000.000 —	—	—	800.000.000 —
Legge di bilancio 1921-22 (aumento dotazione di magazzino)	160.000.000 —	—	—	160.000.000 —
Regio decreto-legge 19 settembre 1921, n. 1298 (acquisto locomotori elettrici).	160.000.000 —	—	—	160.000.000 —
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 di 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 garan- zia per le cessioni da investire in costruzione fabbricati dell'Amministrazione, nell'alto Adige)	—	—	4.000.000 —	4.000.000 —
<i>Da ri/orsarsi...</i>	6.274.048.207,87	62.307.848,72	54.000.000 —	6.390.856.056,59

(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. Restano quindi diminuite di eguale somma le disponibilità per gli impegni della parte straordinaria.

Segue: ALLEGATO N. 12.

LEGGI E DECRETI	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>	6.274.048.207,87	62.307.848,72	54.000.000 —	6.390.856.056,59
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 1-7-1925-30-6-1927).....	2.833.537.482,23	133.462.517,77	100.000.000 —	(a) 3.067.000.000 —
Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439 (aumento dotazione di magazzini)	—	—	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-legge 14 novembre 1926, n. 1937.....	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
Regio decreto-legge 8 marzo 1928, n. 554 (ulteriori spese straordinarie biennio 1928-29 e 1929-30).....	630.000.000 —	—	—	630.000.000 —
Regio decreto-legge 3 aprile 1928, n. 710.....	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —
Regio decreto-legge 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 —
Regio decreto-legge 7 agosto 1936, n. 1620 (estensione della trazione elettrica)	—	—	1.200.000.000 —	1.200.000.000 —
Regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1078 - Assegnazione straordinaria corrispondente all'utile netto del Monopolio per gli acquisti all'estero dei carboni e metalli, destinato ai miglioramenti del materiale rotabile:				
Esercizi				
{ 1935-36..... L. 51.751.844,28				
{ 1936-37..... » 85.053.107,35				
{ 1937-38..... » 109.683.381,88				
{ 1938-39..... » 98.171.128,86				
	—	—	344.659.462,37	344.659.462,37
Regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749 (sistemazione servizi ferroviari di Roma)	—	—	350.000.000 —	350.000.000 —
Contributo della parte ordinaria destinato:				
a) per le migliorie alle linee ed agli impianti.....	—	84.253.362,61	—	84.253.362,61
b) per aumenti patrimoniali.....	—	136.500.000 —	—	136.500.000 —
c) per accantonamento impianto idroelettrico di Bressanone e primaria....	—	50.000.000 —	—	50.000.000 —
Avanzo della gestione (Regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451).....	—	422.524.290,97	—	422.524.290,97
Ricavi, rimborsi e concorsi vari:				
Anni finanziari				
{ dal 1907-08 al 1937-38.....	—	—	430.451.561,82	} 470.204.830,56
{ 1938-39.....	—	—	39.753.268,74	
TOTALI ...	10.927.085.690,10	889.548.020,07	3.918.864.292,93	15.735.498.003,10

(*) 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 1939 per spese di carattere patrimoniale.

(Vedere Relazione a pag. 18 e seguenti, Capo II).

	Somme impegnate dal		Esercizio 1938-39		Totale delle somme impegnate dal		Somme pagate al		Somme pagate nell'esercizio		Totale delle somme pagate dal	
	1° luglio 1905	al 30 giugno 1938	Impegni autorizzati	Economie veri-ficate in sede di liquidazione finale ed impe-gni annullati o regolarizzati	1° luglio 1905	al 30 giugno 1939	30 giugno 1938	1938-39	1° luglio 1905	al 30 giugno 1939		
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	5.889.130.765,55	1.441.219.050,90	52.573.431,95	—	7.277.836.384,50	5.160.090.597,99	349.580.903,09	5.509.671.501,08	—	—	5.509.671.501,08	
Lavori autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	274.699,90	156.000 —	56.000 —	—	374.699,90	2.221.472.268,91	261.342.070,14	2.482.814.339,05	—	—	2.482.814.339,05	
Lavori di elettrificazione delle linee	2.724.336.867,67	95.609.999 —	42.483.677,91	—	2.777.463.189,66	3.728.775,95	—	3.728.775,95	—	—	3.728.775,95	
Spese di primo impianto... { per l'Amministrazione centrale e dipendenti servizi	3.728.775,95	—	—	—	3.728.775,95	671.345,41	—	671.345,41	—	—	671.345,41	
..... { per l'esercizio di navigazione	671.345,41	—	—	—	671.345,41	—	—	—	—	—	—	
Materiale rotabile e navi { nuovi acquisti (b) (c)	4.277.213.881,81	711.320.312,39	2.415.808,16	—	4.986.118.389,04	3.277.252.092,78	167.840.702,17	3.445.092.794,95	—	—	3.445.092.794,95	
traghetto { aggiunte e migliori (d) (e)	475.126.450,28	88.254.425 —	85.199,16	—	563.295.676,12	300.684.344,26	57.538.320,91	358.222.665,17	—	—	358.222.665,17	
..... { nuovi acquisti	23.242.567,76	—	—	—	23.242.567,76	23.242.567,76	—	23.242.567,76	—	—	23.242.567,76	
..... { aggiunte e migliori	260.923,35	—	—	—	260.923,35	260.923,35	—	260.923,35	—	—	260.923,35	
Materiale d'esercizio { materiali in genere (f)	430.809.220,17	91.181.150,12	2.414.988,14	—	519.575.382,15	348.453.020,30	36.182.587,21	384.635.597,51	—	—	384.635.597,51	
..... { materiale per l'elettrificazione delle linee	545.923.462,31	30.207.566,96	10.392.144,35	—	565.738.885,12	329.040.085,05	66.034.597,31	395.074.682,36	—	—	395.074.682,36	
Migliorie alle linee od ag li impianti { lavori e prestazioni	68.831.526,78	12.569.165,60	1.731.981,95	—	79.648.710,43	45.486.438,57	11.496.690,84	55.083.129,41	—	—	55.083.129,41	
..... { materiale d'esercizio	2.001.883,56	307.912,85	147.850,45	—	2.161.945,96	1.130.818,05	335.549,24	1.466.367,29	—	—	1.466.367,29	
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	17.732.575,96	—	—	—	17.732.575,96	17.732.575,96	—	17.732.575,96	—	—	17.732.575,96	
Integrazione deficiente manutenzione	22.863.670,12	—	—	—	22.863.670,12	22.863.670,12	—	22.863.670,12	—	—	22.863.670,12	
Aumento dotazione di magazzino	836.223.143,34	—	—	—	836.223.143,34	836.223.143,34	—	836.223.143,34	—	—	836.223.143,34	
Spese per terremoto del 28 dicembre 1908.....	25.000.000 —	—	—	—	25.000.000 —	25.000.000 —	—	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —	
Totale.....	15.343.391.765,12	2.470.825.582,82	112.261.081,17	—	17.701.956.264,77	12.611.452.657,80	950.351.420,91	13.361.804.078,71	—	—	13.361.804.078,71	

(a) Comprende anche i lavori approvati a carico della Cassa aumenti patrimoniali e del 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) 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.
 (e) 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.
 (f) Comprende gli impegni autorizzati in dipendenza del Regio decreto-legge 27 ottobre 1936, n. 1472, e 7 agosto 1936, n. 1680, per l'estensione della trazione elettrica, per complessive L. 2.400.000.000

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie,
asegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.**

(Vedere Relazione a pag. 12, Capo II e pagg. 27 e seguenti, Capo III, Allegato 9).

Spese ordinarie al lordo.

	Esercizio 1938-39	Esercizio 1937-38
Direzione generale	L. 73.922.946,49	L. 73.640.007,26
Servizio Movimento	» 794.814.767,15	» 731.939.411,86
Servizio Commerciale e del Traffico.....	» 35.396.612,06	» 34.007.946,55
Servizio Materiale e Trazione ..	» 342.421.758,99	» 336.425.262,16
Servizio Lavori e Costruzioni.....	» 336.805.094,59	» 321.419.354,35
Linee a scartamento ridotto della Sicilia	» 7.227.720,33	» 7.094.991,31
Navigazione dello stretto di Messina ...	» 3.603.500,64	» 3.320.770,66
	————— L. 1.549.192.400,25	————— L. 1.507.847.744,15

Spese generali attinenti al personale.

Contributi dell'Amministrazione ai fondi pensioni e sussidi e contributo per l'assicurazione degli avventizi ordi- nari, ecc.....	L. 216.650.789,53	L. 200.093.616,78
Spese per assegni e indennità diverse...	» 27.812.655,46	» 31.302.351,88
Gratificazioni.....	» 9.235.000 —	» 9.270.000 —
Premio di operosità	» 8.000.000 —	» 8.000.000 —
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie.....	» 2.999.652,85	» 2.799.648,20
Spese per il servizio sanitario.....	» 5.799.587,25	» 5.564.384,22
Contributo per il Dopolavoro ferroviario.	» 2.138.800 —	» 2.087.130 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	» 1.915.994,68	» 1.756.084,48
	————— L. 274.552.479,77	————— L. 260.873.935,56
TOTALE ...	L. 1.823.744.880,02	L. 1.768.721.679,71

Gestione officine.

Officine di grande riparazione.....	L. 113.489.645,75	L. 110.625.867,83
Officine dei depositi e squadre di rialzo	» 107.491.332,07	» 104.320.066,94
Officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni.....	» 5.134.139,75	» 4.909.467,81
Centrali elettriche	» 1.924.768,32	» 1.788.158,77
Tipolitografia.....	» 884.540,15	» 801.808,07
	————— L. 228.924.426,04	————— L. 222.445.369,42
TOTALE GENERALE ...	L. 2.052.669.306,06	L. 1.991.167.049,13

Situazione generale del
(Vedere Relazione a

IMPIANTI			Numero Progressivo	DIREZIONE		COMPARTIMENTI																
				GENERALE		TORINO		MILANO		VENEZIA		TRIESTE		GENOVA		BOLOGNA		FIRENZE		ANCONA		
				Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	Sl. P.	Avv.	
Personale della Direzione Generale	Servizio Personale e Affari generali	uffici	1	617	2	82	—	82	—	58	—	48	—	51	—	55	—	81	—	54	—	
		subalterno	2	162	1	14	—	22	—	22	—	14	—	11	—	18	—	24	—	19	—	
		esecutivo	3	31	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	»	Approvvigionamenti	uffici	4	183	10	71	—	55	—	60	—	16	—	37	—	41	—	76	—	11	—
			subalterno	5	62	9	14	—	6	—	8	—	1	—	3	—	4	—	6	—	1	—
			esecutivo	6	40	35	83	2	53	—	75	1	15	—	40	—	49	—	89	1	25	—
	»	Ragioneria	uffici	7	216	—	30	—	41	—	4	—	24	—	1	—	30	—	88	—	4	—
			subalterno	8	33	—	8	—	11	—	—	—	6	—	1	—	9	—	19	—	—	—
	»	Movimento	uffici	9	338	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			subalterno	10	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	Commerciale e del traffico	uffici	11	149	—	391	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	432	13	—	—
			subalterno	12	19	—	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106	—	—	—
			esecutivo	13	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
	»	Materiale e trazione	uffici	14	515	10	28	—	34	—	—	—	—	—	12	—	—	—	13	—	—	—
			subalterno	15	105	—	4	—	7	—	—	—	—	—	3	—	—	—	2	—	—	—
			esecutivo	16	111	9	65	—	71	1	—	—	—	—	22	—	—	—	30	—	—	—
	»	Lavori e costruzioni	uffici	17	581	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59	26	21	1	—	—
			subalterno	18	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	3	—	—	—
			esecutivo	19	48	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	237	154	37	—	—
	TOTALE PERS. DELLA DIREZ. GEN.	uffici	20	2.899	122	602	25	212	—	122	—	87	—	104	—	188	26	711	14	69	—	
		subalterno	21	520	10	137	—	46	—	30	—	21	—	18	—	46	—	160	—	20	—	
		esecutivo	22	230	58	149	2	124	1	75	1	15	—	62	—	126	237	274	38	25	—	
		Totale	23	3.649	190	888	27	382	1	227	1	123	—	184	—	360	263	1.145	52	114	—	
»	Uffici dei Capi compartimento	uffici	24	—	—	12	—	8	—	13	—	10	—	7	—	14	—	15	—	10	—	
		subalterno	25	—	—	1	—	2	—	3	—	4	—	2	—	4	—	5	—	3	—	
»	Servizio Movimento	Uffici	26	—	—	144	—	152	—	98	—	83	—	91	—	130	1	122	—	91	—	
		Subalterno	27	—	—	23	—	38	—	12	—	16	—	25	—	17	—	21	—	17	—	
		Esecutivo	28	—	—	3.137	644	3.909	957	2.670	615	1.572	505	2.169	408	2.877	549	3.147	558	1.424	239	
		stazioni, treni	29	—	—	1.231	—	1.182	—	878	—	660	—	895	1	955	—	1.458	6	797	—	
»	Servizio Commerciale e del traffico	Uffici	30	—	—	63	—	58	—	38	—	37	—	31	—	54	—	54	—	37	—	
		Subalterno	31	—	—	5	—	14	—	6	—	7	—	4	—	7	—	6	—	4	—	
		Esecutivo	32	—	—	810	4	1.054	12	545	4	362	—	487	4	514	1	585	7	334	—	
»	Servizio Materiale e Trazione	Uffici	33	—	—	131	—	140	—	120	—	71	—	94	—	91	—	126	1	75	—	
		Subalterno	34	—	—	18	—	22	—	11	—	11	—	15	—	36	—	47	—	11	—	
		Esecutivo	dep. loc.	35	—	—	347	179	437	177	429	75	124	53	137	17	208	52	393	60	327	26
			condotta loc.	36	—	—	630	104	1.154	126	870	90	236	31	90	—	373	41	504	56	517	44
			officine dep.	37	—	—	215	57	359	120	262	98	74	25	41	5	123	53	186	47	183	43
		Esecutivo	dep. loc.	38	—	—	147	9	84	5	48	35	80	7	198	14	72	—	46	1	2	—
			condotta loc.	39	—	—	508	—	259	5	160	3	316	16	862	—	328	1	431	7	49	—
			officine dep.	40	—	—	140	46	131	85	51	22	59	33	183	102	127	109	162	86	16	6
		Esecutivo	Squadre di rialzo	41	—	—	354	50	542	96	309	84	220	35	280	40	172	28	265	31	106	1
			Verifica, pulizia, untura	42	—	—	212	21	229	48	226	14	74	33	123	8	82	—	105	18	52	—
Navi traghetto-Stretto di Messina	43		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
»	Officine di grande riparazione	Uffici	44	—	—	51	—	24	—	84	—	—	—	24	—	56	1	69	—	19	—	
		Subalterno	45	—	—	7	—	3	—	15	—	—	—	3	—	10	—	13	—	4	—	
		Esecutivo	locom. vapore	46	—	—	112	20	—	—	846	121	—	—	—	—	567	45	580	55	217	97
			locom. elettr.	47	—	—	432	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			motori	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
veicoli	49	—	—	371	39	377	212	439	76	—	—	—	—	—	—	41	240	—	—			
»	Servizio Lavori e Costruzioni	uffici	50	—	—	180	5	186	29	209	34	103	8	107	32	153	13	106	14	134	23	
		subalterno	51	—	—	19	—	30	—	26	—	22	—	20	—	29	—	29	—	20	1	
		esecutivo	52	—	—	1.154	64	1.433	111	1.512	264	724	182	731	72	1.234	139	1.611	113	759	114	
»	Uffici I. E. S.	uffici	53	—	—	100	8	76	12	62	7	52	5	68	4	77	6	70	14	50	9	
		subalterno	54	—	—	10	—	11	—	6	—	7	—	10	—	4	—	9	—	7	—	
		esecutivo	55	—	—	840	269	548	439	326	191	175	261	731	243	508	444	534	515	114	84	
TOTALE PERS. DEI COMPARTIMENTI	uffici	56	—	—	690	13	644	41	624	41	356	13	482	36	575	21	658	29	416	32		
	subalterno	57	—	—	83	—	120	—	79	—	67	—	79	—	107	—	130	—	75	1		
	esecutivo	58	—	—	10.640	1585	11.772	2306	9.574	1692	4.676	1184	7.236	1025	8.540	1539	10.521	1828	4.897	654		
	Totale	59	—	—	11.413	1598	12.536	2437	10.277	1733	5.099	1197	7.797	1061	9.231	1560	11.309	1857	5.388	687		
TOTALE COMPLESSIVO DEL PERSONALE	uffici	60	2.899	122	1.292	38	856	41	746	41	443	13	586	36	783	47	1.369	43	485	32		
	subalterno	61	520	10	220	—	166	—	109	—	88	—	97	—	153	—	290	—	95	1		
	esecutivo	62	230	58	10.789	1587	11.896	2397	9.649	1693	4.691	1184	7.298	1025	8.675	1776	10.795	1866	4.922	654		
	Totale	63	3.649	190	12.301	1625	12.918	2438	10.504	1734	5.222	1197	7.981	1061	9.591	1823	12.454	1909	5.562	687		

personale al 30 giugno 1939.

pag. 25. Capo III).

E DELEGAZIONE														TOTALE GENERALE			ANNO PRECEDENTE			Differenza	Numero progressivo	Annotazioni
ROMA		NAPOLI		BARI		REGGIO CALABRIA		PALERMO		CAGLIARI		TOTALE		St. P.	Avv.	Totale complessivo	St. P.	Avv.	Complessivo			
St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.		St. P.	Avv.				
71	19	81	17	51	13	47	13	67	20	50	24	878	250	1.495	6	1.501	1.512	6	1.518	17	1	
45	7	78	12	19	—	—	—	38	6	12	—	562	68	1.045	10	1.055	1.022	18	1.040	15	4	
47	1	82	—	21	—	—	—	43	—	6	14	628	19	1.130	9	1.139	128	4	132	7	5	
35	9	41	9	3	—	3	—	24	9	6	—	336	83	552	—	552	558	—	558	6	7	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	338	—	338	325	—	325	13	9	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	823	38	972	38	1.010	979	80	1.059	49	11	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	203	—	222	—	222	232	—	232	10	12	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	2	1	—	1	1	13	—
—	—	12	—	—	—	—	—	11	—	—	—	110	—	625	10	635	647	—	649	14	14	
—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	20	—	125	—	125	122	—	122	3	15	
—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	209	1	320	10	330	292	—	300	3	16	
89	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169	53	750	153	903	741	115	856	47	17	
10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	1	101	1	102	98	1	99	3	18	
75	319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	306	593	354	601	955	415	847	1.262	307	19	
240	27	212	—	73	—	50	1	140	2	68	—	2.878	95	5.777	217	5.994	5.784	221	6.005	11	20	
45	1	40	—	13	—	13	—	37	—	26	—	652	1	1.172	11	1.183	1.159	5	1.164	19	21	
122	329	103	—	21	—	—	—	43	—	6	14	1.145	613	1.375	671	2.046	1.441	908	2.349	303	22	
407	348	355	—	107	—	63	1	220	2	100	14	4.675	709	8.324	899	9.223	8.384	1.134	9.518	295	23	
12	—	12	—	11	—	7	—	9	—	4	—	144	—	144	—	144	147	—	147	3	24	
4	—	3	—	3	—	3	—	4	—	—	—	41	—	41	—	41	41	—	41	—	25	
136	—	118	—	66	—	78	—	108	—	13	—	1.430	1	1.430	1	1.431	1.398	1	1.399	32	26	
26	—	32	—	15	—	14	—	17	—	1	—	274	—	274	—	274	269	—	269	5	27	
2.461	818	2.450	395	1.442	177	1.419	113	1.768	346	288	35	30.814	6.359	30.814	6.359	37.173	31.179	6.254	37.433	260	28	
909	—	1.124	—	602	—	537	—	872	—	108	3	12.208	10	12.208	10	12.218	12.440	41	12.481	263	29	
50	—	57	—	23	—	30	—	48	—	7	—	587	—	587	—	587	606	—	606	19	30	
5	—	9	—	4	—	6	—	9	—	—	—	86	—	86	—	86	81	—	81	5	31	
463	12	438	6	197	—	146	—	350	—	47	—	6.332	50	6.332	50	6.382	6.315	3	6.318	64	32	
112	—	117	—	88	—	70	—	94	—	14	—	1.343	1	1.343	1	1.344	1.355	2	1.357	13	33	
12	—	32	—	16	—	11	—	18	—	1	—	261	—	261	—	261	252	—	252	9	34	
328	129	469	1	341	51	195	32	426	61	47	48	4.207	961	4.207	961	5.168	4.366	955	5.321	153	35	
566	57	568	40	521	35	234	57	765	83	134	12	7.222	779	7.222	779	8.001	8.271	755	9.026	1.025	36	
172	66	221	35	237	46	83	33	351	88	131	54	2.632	770	2.632	770	3.402	2.844	773	3.617	215	37	
29	2	36	—	—	—	111	—	—	—	—	—	853	73	853	73	926	709	68	777	149	38	
465	—	488	—	97	—	187	—	—	—	—	—	4.150	32	4.150	32	4.182	3.425	6	3.431	751	39	
101	132	125	52	27	14	41	17	—	—	—	—	1.166	704	1.166	704	1.870	1.121	577	1.698	172	40	
354	48	206	17	188	10	57	1	191	13	73	40	3.317	494	3.317	494	3.811	3.382	381	3.763	48	41	
192	38	279	24	139	9	97	—	152	—	1	5	1.963	218	1.963	218	2.181	2.129	216	2.345	164	42	
—	—	—	—	—	—	191	103	—	—	—	—	191	103	191	103	294	179	95	274	20	43	
15	—	56	—	17	—	—	—	26	—	—	—	441	1	441	1	442	451	1	452	10	44	
4	—	15	—	5	—	—	—	6	—	—	—	85	—	85	—	85	85	—	85	—	45	
—	—	631	24	—	—	—	—	—	—	—	—	2.953	362	2.953	362	3.315	3.443	305	3.748	433	46	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	741	190	741	190	931	392	158	550	381	47	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	240	41	240	281	33	157	190	91	48	
237	17	428	17	329	30	—	—	456	41	—	—	3.459	537	3.459	537	3.996	3.545	492	4.037	41	49	
228	75	201	14	124	15	124	18	184	43	29	7	2.227	330	2.227	330	2.557	2.257	191	2.448	109	50	
28	—	40	—	19	—	27	—	47	2	—	—	305	3	305	3	368	341	27	343	25	51	
1.466	206	1.503	92	921	147	840	143	1.604	193	252	74	15.744	1.917	15.744	1.917	17.661	16.298	1.860	18.158	497	52	
70	18	79	9	—	—	44	27	—	—	—	—	754	119	754	119	873	705	75	780	93	53	
6	—	13	—	—	—	10	—	—	—	—	—	93	—	93	—	93	86	2	88	5	54	
484	418	387	382	—	—	217	369	—	—	—	—	4.864	3.615	4.864	3.615	8.479	4.677	2.816	7.493	986	55	
623	93	640	23	329	15	353	45	469	43	67	7	6.926	452	6.926	452	7.376	6.919	270	7.189	189	56	
85	—	144	—	62	—	71	—	101	2	2	—	1.205	3	1.205	3	1.208	1.155	4	1.159	49	57	
8.227	1943	9.353	1085	5.041	519	4.164	765	7.126	928	1.081	271	102.857	17.414	102.857	17.414	120.271	104.748	15.912	120.660	389	58	
8.935	2036	10.137	1108	5.432	534	4.588	810	7.696	973	1.150	278	110.988	17.869	110.988	17.869	128.857	112.822	16.186	129.008	151	59	
863	120	852	23	402	15	403	46	609	45	135	7	9.804	547	12.703	669	13.372	12.703	491	13.194	178	60	
130	1	184	—	75	—	84	—	138	2	28	—	1.857	4	2.377	14	2.391	2.314	9	2.323	68	62	
8.349	2263	9.456	1085	5.062	519	4.164	765	7.169	928	1.087	285	104.002	18.027	104.232	18.085	122.317	106.189	16.820	123.009	692	62	
9.342	2384	10.492	1108	5.539	534	4.651	811	7.916	975	1.250	292	115.693	18.578	119.312	18.768	138.080	121.206	17.320	138.526	446	63	

Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1939.

(Vedere Relazione a pag. 46, Capo IV).

COMPARTIMENTI DELEGAZIONE	LINEE ESERCITATE DALLE FERROVIE DELLO STATO DI PROPRIETÀ						LINEE DI PROPRIETÀ DELLO STATO esercitate da Enti privati (nazionali o esteri) (2)		TOTALE delle linee di proprietà dello Stato colonne 2+3+8+9
	dello Stato		di Enti privati (nazionali o esteri) (1)		TOTALE colonne 2 a 5	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	9	10
Chilometri									
A) a scartamento normale:									
Torino	1.416,689	484,007	31,613	11,332	1.943,641	1.941,152	—	—	1.900,696
Milano	909,590	580,860	—	0,238	1.490,688	1.491,352	38,643	19,066	1.548,159
Venezia	435,444	478,541	330,775	195,674	1.440,434	1.434,118	7,442	0,518	921,045
Trieste	429,418	62,760	90,484	143,261	725,930	725,930	9,334	10,198	511,710
Genova	255,541	261,542	—	—	517,083	517,083	—	7,286	524,369
Bologna	739,421	493,005	66,138	—	1.298,564	1.298,564	—	—	1.232,426
Firenze	769,282	526,018	32,693	—	1.327,993	1.325,273	—	—	1.295,300
Ancona	973,070	92,954	—	—	1.066,024	1.066,024	—	—	1.000,024
Roma	846,546	632,029	—	—	1.478,575	1.482,869	—	—	1.478,575
Napoli	885,403	316,669	—	—	1.202,072	1.200,819	—	—	1.202,072
Bari	955,874	159,600	6,983	—	1.122,457	1.092,994	169,105	—	1.284,579
Reggio Calabria	979,510	0,785	—	—	980,295	980,295	—	—	980,295
Palermo	1.373,388	—	—	—	1.373,388	1.364,361	—	—	1.373,388
Cagliari	417,789	—	—	—	417,789	407,081	—	—	417,789
TOTALE ...	11.386,965	4.088,770	558,686	350,512	16.384,933	16.327,915	224,524	37,068	15.737,327
B) a scartamento ridotto:									
Venezia	32,359	—	—	—	32,359	32,359	157,765	—	190,124
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	—	—	—	595,602	595,602	237,053	—	832,655
TOTALE GENERALE ...	11.982,567	(*) 4.088,770	558,686	350,512	16.980,535	16.923,517	461,577	37,068	16.569,982
	16.071,337		909,198				498,645		

1) Dettaglio delle linee esercitate dalle F. S. di proprietà di Enti privati (nazionali o esteri):

LINEE	Società nazionali		Società estere		TOTALE	LINEE	Società nazionali		Società estere		TOTALE
	Semplice	Doppio	Semplice	Doppio			Semplice	Doppio	Semplice	Doppio	
Torino:						Trieste:					
Busca-Dronero	12,532	—	—	—	12,532	Trieste-Monfalcone	—	27,236	—	—	27,236
Confine Francese-Breil	—	—	19,081	—	19,081	Bivio Viadotto-B. d'Aurisina	—	0,639	—	—	0,639
Modane-Confine Francese	—	—	—	11,332	11,332	Gorizia C.le-ex Confine Austriaco	—	13,439	—	—	13,439
Milano:						Cervignano-ex Confine Austriaco	—	2,968	—	—	2,968
Chiasco-Confine Svizzero	—	—	—	0,238	0,238	Postumia-Grotte-B. Galleria	—	67,630	—	—	67,630
Venezia:						Monfalcone-Cervignano	—	16,404	—	—	16,404
Calalzo-Pieve di Cadore-Belluno	45,188	—	—	—	45,188	Gorizia-Aldussina	13,065	7,652	—	—	20,717
Motta-Portogruaro	17,716	—	—	—	17,716	Monfalcone-Gorizia C.le	15,000	7,300	—	—	22,300
S. Vito-Motta	26,809	—	—	—	26,809	Trieste-Scalo Barcole	1,551	—	—	—	1,551
Trento-Primolano	67,004	—	—	—	67,004	Monfalcone-P. Rosega	3,332	—	—	—	3,332
Brunico-Campo Tures	15,240	—	—	—	15,240	S. Pietro del Carso-Fiume	55,536	—	—	—	55,536
S. Candido-Portezza	64,510	—	—	—	64,510	Bologna:					
Boisano-Merano	92,308	—	—	—	92,308	S. Antonio Mantovano-Modena	64,496	—	—	—	64,496
Merano-Malles	—	—	—	—	—	Ferrara-Darsena di Burano	1,648	—	—	—	1,648
Mezzocorona-Mezzolombardo	3,000	—	—	—	3,000	Firenze:					
Brennero-Ala	—	184,859	—	—	184,859	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	32,693	—	—	—	32,693
Ala-ex confine	—	10,815	—	—	10,815	Bari:					
						Cerignola-Campagna-Cerignola Città	6,983	—	—	—	6,983

2) Dettaglio delle linee di proprietà dello Stato esercitate da Enti privati (nazionali o esteri):

LINEE	Società nazionali		Società estere		TOTALE	LINEE	Società nazionali		Società estere		TOTALE
	Semplice	Doppio	Semplice	Doppio			Semplice	Doppio	Semplice	Doppio	
Milano:						Genova:					
Brescia-Iseo	23,786	—	—	—	23,786	Confine Francese-Ventimiglia	—	—	—	7,286	7,286
Confine Svizzero-Luino	—	—	14,857	—	14,857	Bari:					
Iselle-Domodossola	—	—	—	19,066	19,066	Lecco-Novoli-Francavilla	61,766	—	—	—	61,766
Venezia:						Novoli-Nardò	25,380	—	—	—	25,380
S. Candido-Confine Austriaco	—	—	7,442	—	7,442	Lecco-Gallipoli	53,887	—	—	—	53,887
Confine Austriaco-Brennero	—	—	—	0,518	0,518	Zollino-Otranto	28,072	—	—	—	28,072
Calalzo-Cortina-Dobbiaco	65,335	—	—	—	65,335	Altamura-Matera	24,994	—	—	—	24,994
Villa Santina-Conegliano	14,034	—	—	—	14,034	Reggio Calabria:					
Cividale-Caporetto	27,900	—	—	—	27,900	Spezzano-Castrovillari	25,265	—	—	—	25,265
Ora-Predazzo	50,496	—	—	—	50,496	Cosenza-Pietrafitta-Rogliano	23,848	—	—	—	23,848
Trieste:						Delegazione di Cagliari:					
Tarvisio - Porticiua km. 4,338 ;	—	—	—	—	—	Monteponi-Iglesias	5,181	—	—	—	5,181
Fiume - Confine Jugoslavo - Km.	—	—	—	—	—						
1,478 ; Pledicelle - Confine Jugoslavo - Km. 3,518	—	—	9,334	—	9,334						
Postumia-Confine Jugoslavo	—	—	—	10,198	10,198						

(*) Da aggiungere km. 15,5 per quadruplicamento binari e cioè km. 4,7 da Mestre al Bivio Laguna; e km. 10,8 da Firenze S.M.N. a Firenze Rifredi.

Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni d'esercizio.

(Vedere Relazione a pag. 49, Capo IV).

COMPARTIMENTO	LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	DURATA DELL'INTERRUZIONE DEL SERVIZIO
TORINO	Torino-Milano	Rottura dell'argine del torrente Stura	Nessuna
Id.	Ivrea-Aosta	Alluvione del rio Septimian	Nessuna
Id.	Fossano-Ceva	Smottamento della scarpata al km. 3	Ore 30
MILANO	Lecco-Colico	Frana al km. 3,138	Giorni 2
VENEZIA	Verona-Brennero	Frana al km. 3,138	15 ore treni disp.
Id.	Id.	Frana al km. 3,138	Nessuna
Id.	Mestre-Udine	Pericolo di rovesciamento del muro di sostegno fra i km. 47,032 e 47,445	Nessuna
Id.	Chiusa-Plan Val Gardena	Frana al km. 232,300	72 o. e treni pari
GENOVA	Sampierdarena-Ventimiglia	Smottamento terra	Ore 2
Id.	Id.	Smottamento terra	Nessuna
BOLOGNA	Bologna-Verona	Asportazione e scalzamenti del rilevato	Nessuna
FIRENZE	Firenze-Chiusi	Smottamento del rilevato al km. 14,915	Nessuna
Id.	Id.	Frana al km. 232,300	Ore 12
Id.	Firenze-Faenza	Rotazione del muro di sostegno al km. 292,750	Giorni 3
ANCONA	Id.	Abbassamento del rilevato fra i km. 32,893 e 33,912	Giorni 1
Id.	Orte-Falconara	Frana sul Vallone Camminata al km. 77,363	Giorni 24
Id.	Id.	Smottamento della trincea al km. 114	Nessuna
Id.	Id.	Smottamento della trincea al km. 112	Nessuna
Id.	Id.	Smottamento della trincea al km. 118	Nessuna
Id.	Id.	Frana galleria S. Cassiano	15
ROMA	Roma-Grosseto	Smottamento della trincea al km. 115	Giorni 1
Id.	Roma-Orte	Frana al km. 15,036	Ore 6
Id.	Roma-Cassino	Frane tra Fara Sabina e Poggio Mirteto	Ore 6
Id.	Id.	Alluvione del fiume Sacco a Colferro	Ore 3
Id.	Id.	Dissesto F. V. di Colferro per l'esplosione del polverificio B. P. D.	Nessuna
Id.	Roma-Avezzano	Alluvione e frana al km. 65,308	Nessuna
Id.	Id.	Alluvione al km. 30,147	Nessuna
Id.	Ro-casocca-Avezzano	Lesioni galleria S. rime	Nessuna
Id.	Id.	Dissesto galleria Tronconi	Nessuna
Id.	Sulmona-Isernia	Lesioni galleria Montepagano	Nessuna
NAPOLI	Cervaro-Napoli	Sprofondamento della sede stradale	Ore 17
BARI	Foggia-Bari	Lesioni al ponte sul fiume Ofanto al km. 586,663	Nessuna
Id.	Id.	Asportazione del rilevato per rottura dell'argine del fiume Fortore	Nessuna
Id.	Foggia-Potenza	Smottamento della trincea al km. 73	Giorni 1
Id.	Id.	Smottamento della trincea al km. 51	Nessuna
Id.	Foggia-Termol	Asportazione del rilevato al km. 466,316 per rottura dell'argine del fiume Fortore	Giorni 2
Id.	Potenza-Metaponto	Asportazione della scogliera fra i km. 231,855 e 232,331	Nessuna
Id.	Id.	Crollo del muro di difesa del fiume Basento al km. 183	Nessuna
Id.	Rocchetta-Spinazzola	Smottamento della trincea al km. 44	Nessuna
Id.	Varie	Danni vari causati dal nubifragio del 16-3-1939	Ore 12 su tutte le linee
REGGIO CALABRIA	Battipaglia-Reggio	Caduta massi al km. 69	Ore 13
Id.	Id.	Interramento del binario presso Pizzo	Ore 17
PALERMO	Castelvetrano-P. Empedocle	Sospendimento della sede stradale fra i km. 64 e 69	Giorni 4
Id.	Id.	Asportazione della massicciata fra i km. 95 e 102	Ore 7½
Id.	Id.	Asportazione della massicciata fra i km. 100 e 101	Ore 7½
Id.	Id.	Asportazione della massicciata fra i km. 83 e 84	Ore 7½
Id.	Dittaino-Caltagirone	Smottamento della trincea	Ore 12

Elenco dei raddoppiamenti e quadruplicamenti di binari attivati, in corso di lavoro o approvati nell'esercizio 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 47 e 50, Capo IV).

LINEA	TRONCHI	Lunghezza di costruzione in chilometri	STATO DEL LAVORO AL 30 GIUGNO 1939
Arona-Domodossola	Raddoppiamento della linea.	54,825	In corso.
Milano-Rogoredo	Raddoppiamento della linea Milano I. Bivio Trec a.	2,652	Ultimato.
Genova-Pisa	Quadruplicamento Galleria Traversata.	1,143	In corso
S. Remo-Bordighera	Raddoppiamento.	8,534 88	In corso per km. 0,814.
Loano-Albenga	Completamento raddoppiamento.	—	—
Pegli-Voltri	Completamento raddoppiamento.	—	—
Narni-Terzi	Raddoppiamento binari.	12,700	In corso.
Orte Nera-Montoro	Raddoppiamento binari.	9,300	In corso.
Nera-Montoro Narni	Raddoppiamento binari.	6,900	In corso.
Roma e Scali	Raddoppiamento binari tra Roma Termini e Roma Prenestina.	1,910	In corso.
Id.	Nuovo raccordo e doppio binario tra Roma Termini e Roma Prenestina.	2,224	In corso.
Id.	Quadruplicamento binario tra Roma Tiburtina e Mandrione.	3,892	In corso.
Id.	Quadruplicamento binario tra Roma Tuscolana e Roma Ostiense.	2,102	In corso.
Id.	Nuovo raccordo a doppio binario fra Roma Prenestina e Roma S. Lorenzo.	0,480	In corso.

Elenco delle opere d'arte in muratura e in cemento armato e dei lavori relativi alle gallerie e al corpo stradale ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.

(Vedere Relazione a pag. 50, Cap. IV).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
A) Elenco delle opere d'arte in muratura e in cemento armato	
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Torino-Milano	Lavori per impedire l'infiltrazione di acqua attraverso le murature del ponte sul Sesia al km. 79,083 (ultimato).
Torino-Genova	Cavalcavia di S. Salvario in stazione di Torino P. N. (in corso).
Ceva-Ormea	Sostituzione travata con 2 archi in muratura al km. 7,717 (in corso).
Id.	Impalcatura in cemento armato luce m. 5 al km. 21,051 e luce m. 7 al km. 27,391 (in corso).
Id.	Sostituzione travate con archi in muratura ed impalcature in cemento armato al km. 33,501 (in corso).
Id.	Piattabande in cemento armato ai km. 3,958; 21,725; 23,012; 29,258; 29,330 e 30,093 (ultimato).
Id.	Piattabande a travi portalongherine ai km. 18,631; 19,039; 26,275 e 32,937 (ultimato).
Id.	Volto in muratura al ponte km. 29,107 (ultimato).
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano e Seali	Costruzione di due cavalcavia in cemento armato rispettivamente ad una luce di m. 9 e a due luci di m. 8,99 per sistemare la viabilità in localita Ortica a Milano (ultimato).
Milano-Chiasso	Costruzione sottovia carraio al km. 6,300, nella stazione di Sesto San Giovanni (ultimato).
Id.	Costruzione di un sottovia nella stazione di Seregno in sostituzione del passaggio a livello di Via Milano (in corso).
Id.	Demolizione e ricostruzione a quota più alta dei manufatti ai km. 41,107; 42,452; 42,900 e 43,536 (in corso).
Id.	Costruzione di un sottopassaggio viaggiatori nella stazione di Monza (in corso).
Id.	Costruzione di un sottovia nella stazione di Monza in sostituzione del passaggio a livello di Via Marconi (in corso).
Id.	Costruzione di un sottovia carraio al km. 6,300 nella stazione di Sesto San Giovanni (in corso).
Id.	Sostituzione di due travate metalliche con piattabanda formata con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo (in corso).
Milano-Greco	Allargamento del sottovia in cemento armato al km. 1,100 (in corso)
Milano-Lambrate	Allargamento dei manufatti, costruzione di muri di sostegno e di controripa, sistemazione delle gallerie, per l'impianto del 2° binario (in corso).
Arona-Domodossola	Costruzione sottopassaggio viaggiatori e pensilina, allungamento marciapiedi e impianto binario delle precedenze in stazione di Stresa (in corso).
Id.	Ricostruzione di una passerella e di un cavalcavia e rimangeggiamento di binari in stazione di Arquà in dipendenza dell'impianto del secondo binario (in corso).
Alessandria-Arona	Costruzione di un sottovia con volto in calcestruzzo al km. 28,788 (in corso).
Alessandria-Piacenza	Sostituzione di un tratto del volto della galleria di Porta Cairoli a Pavia, con impalcatura di cemento armato (ultimato).
Pavia-Casalpusterleno	
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Milano-Venezia	Lavori di sistemazione del sottopassaggio al km. 146,254 in stazione di Verona P. N. (ultimato).
Treviso-Calalzo P. C.	Sostituzione con impalcature in cemento armato del cavalcavia in ferro al km. 20,815 della Treviso Calalzo P. C. (ultimato).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Trieste-Postumia Grotte	Sistemazione di due ponticelli ai km. 9,885 e 10,585 fra Grignano e S. Croce (in corso).
San Pietro del Carso-Fiume	Ricostruzione di un ponticello in muratura al km. 23,280 sul torrente Locca (ultimato).
Trieste C. M. - Piedicolle	Ricostruzione del ponticello al km. 103,250 danneggiato in seguito a movimento franoso (ultimato).
Portogruaro-Bivio S. Polo	Sistemazione del ponticello km. 28,757 fra Muzzana e San Giorgio di Nogaro (in corso).
Id.	Opere murarie per la sistemazione del ponte ferro sulla Roggia Zumella al km. 34,362 (in corso).
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna-Padova	Ricostruzione parte del ponticello al km. 77,297 fra le stazioni di Arquà e Rovigo (ultimato).
Bologna-Rimini	Riparazione e difesa del ponte sul torrente Savona al km. 6,156 in seguito ai danni provocati dalla piena dei primi di maggio 1939 (in corso).
Rovigo-Chioggia	Abbassamento platea dei ponti al km. 32,368 e km. 33,712 (ultimato).
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Torino-Genova	Rifacimento dell'arco centrale del cavalcavia al km. 115,814 (in corso).
Genova-Pisa	Allargamento del ponte nel torrente Bisagno in stazione di Genova Brignole (in corso).
Id.	Prolungamento del sottovia Canevari in s'azione di Genova Brignole (in corso).
Sampierdarena-Ventimiglia	Passerella pedonale in cemento armato nella stazione di Genova Pegli (in corso).
B. Polcevera-Ovada-Acqui	Consolidamento del viadotto sul torrente Ceresolo km. 19,860 (in corso).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Pisa-Roma	Costruzione di una passerella pedonale in cemento armato sulla Via Leopoldo Pilla a Pisa Centrale (ultimato).
Id.	Costruzione di una passerella in cemento armato in stazione di Viareggio (ultimato).
Pisa-Livorno (Nuovo raccordo) e Pisa-Firenze	Costruzione di cavalcavia in cemento armato ai km. 79,459 Pisa-Firenze; 82,200; 83,250; 84,400; 85,320 e 88,150 per la sistemazione viabilità (ultimato).
Pisa-La Spezia e Viareggio-Lucca	Costruzione delle murature per le spalle e la pila su cui poggiano le travate metalliche per 4 binari sul canale Burlanacca a km. 119,249 Pisa-La Spezia (ultimato).
Pistoia-Pisa	Costruzione sottovia al km. 8,489 per soppressione passaggio a livello 8,543 fra Serravalle e Montecatini (in corso).
Pisa-La Spezia	Costruzione di un sottovia al km. 139,816 in sostituzione del passaggio a livello km. 140,063 e per l'ampliamento dello Scalo Merci della stazione di Apuania Massa (in corso).
Nuovo Raccordo del Porto Mercantile di La Spezia	Costruzione della parte in elevazione del cavalcavia sul Viale Carducci al km. 1,812 (in corso).
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Rimini-Ancona	Sottopassaggio per viaggiatori in stazione di Falconara M. (ultimato).
Orte-Falconara	Costruzione cavalcavia in muratura al km. 140,983 in sostituzione del cavalcavia al km. 140,968 demolito per far luogo all'ampliamento della stazione di Spoleto (ultimato).
Id.	Costruzione sottopassaggio interessante 5 binari nella stazione di Foligno (ultimato).
Id.	Sistemazione di 5 ponticelli con volti o piattabanda in cemento armato tra Raddoppio Galleria di Fossato e Fabriano (ultimato).
Id.	Sistemazione con volti e piattabande conglomerate di 44 ponticelli fra le stazioni di Orte e Foligno (in corso).
Id.	Sistemazione di 37 ponticelli fra le stazioni di Foligno e Fabriano (in corso).
Id.	Sistemazione di 69 ponticelli in volti e piattabande in cemento armato tra Fabriano e Fossato di Vico (in corso).
Orte-Falconara	Sistemazione di 5 ponticelli come sopra tra Nocera e Gaifana (in corso).
Id.	Sistemazione di 7 ponticelli tra Gaifana e Gualdo Tadino (in corso).
Id.	Sistemazione di 7 ponticelli tra Gualdo e Raddoppio Galleria di Fossato (in corso).
Id.	Costruzione cavalcavia di luce m. 10 al km. 212,089 a Gualdo Tadino (in corso).
Id.	Costruzione ponticello della luce di m. 2 a lato di quello di eguale luce al km. 112,932 fra Terni e Giuncano (ultimato).
Foligno-Terontola	Costruzione di un ponte obliquo in muratura a tre luci di m. 3,40 al km. 3,407 in dipendenza della sistemazione del torrente Cliona (lavori eseguiti a cura e spese del Consorzio idraulico del fiume Topino) (in corso).
Fabriano-Urbino	Costruzione cappe di asfalto sui primi nove volti del viadotto ai km. 6,127 (ultimato).
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma-Formia	Costruzione di un nuovo ponte in muratura a tre luci al km. 55,584 (in corso).
Roma-Grosseto	Cavalcavia km. 19,094 e 23,087 il primo ad una luce di m. 9,50 il secondo a due luci: una di m. 4,50 e l'altra di m. 9,50 con volti in muratura di mattoni e le spalle e pile in pietrame (ultimato).
Id.	Cavalcavia km. 39,583 in cemento armato e cavalcavia km. 65,167 e 70,272 di luce m. 9,50 con volto a mattoni e spalla e pile in murature di pietrame (ultimato).
Roma-Grosseto	Cavalcavia km. 72,772 e 73,964 di luce m. 9,50 con volto a mattoni e spalle e pile in muratura di pietrame; cavalcavia km. 76,689 in cemento armato, luce m. 9 (ultimato).
Id.	Cavalcavia km. 78,175 di luce m. 9,50 con volto a mattoni e spalle e pile in muratura di pietrame (ultimato).
Id.	Ricostruzione degli archetti di scarico al ponte in muratura sul fiume Fevra al km. 118,248 (ultimato).
Id.	Ampliamento sottovia di Trastevere km. 8,594 (in corso).
Id.	Abbassamento delle impalcature del cavalcavia esistente al km. 81,184 e sistemazione con nuova impalcatura del cavalcavia al km. 81,205 (in corso).
Roma-Chiusi	Cavalcavia Tiburtina al km. 4,158 (in corso).
Id.	Cavalcavia in muratura a tre luci con volti in muratura di mattoni, spalle e pile in muratura di pietrame al km. 79 (ultimato).
Id.	Ponte a due luci (costruzione) km. 2,527 (ultimato).
Roma-Sulmona	Costruzione sottovia strada militare di Portonaccio (ultimato).
Id.	Ponticello a piattabanda km. 21,615 per attraversamento sifoni acqua marcia (lavoro eseguito per conto e cura della Società acqua marcia) (ultimato).
QUADRUPPLICAMENTI.	
Tuscolana-Ostiene	Costruzione cavalcavia Via Latina km. 4,482 (ultimato).
Id.	Costruzione cavalcavia Via dei Cartoni km. 4,828 (ultimato).
Id.	Prolungamento sottovia Appia Antica km. 5,221 (ultimato).
Tiburtina-Mandrione	Prolungamento cavalcavia del Pigneto al km. 2,578 (ultimato).
Id.	Costruzione cavalcavia dei Canneti al km. 2,958 (ultimato).
Id.	Cavalcavia Mandrione al km. 3,449 (in corso).
NUOVA LINEA.	
Roma-Tiburtina-Sette Bagni	Cavalcavia Nomentano di luce m. 9 al km. 6,900 (ultimato).
Id.	Ponte di 40 metri di luce sul fiume Aniene al km. 7,580 (ultimato).
Id.	Sottovia di luce m. 3 al km. 7,980 (ultimato).
Id.	Ponticello obliquo di luce netta m. 5 al km. 8,842 (ultimato).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Roma-Tiburtina-Sette Ba ni..... Id. Id. Id. Id.	Sottovia obliquo di luce netta di m. 8 al km. 8,889 (ultimato). Cavalcavia a 3 luci (di m. 9 e uno di m. 7) al km. 9,022 (ultimato). Cavalcavia al km. 11,451 (ultimato). Cavalcavia in cemento armato di luce m. 9,50 al km. 13,991 (ultimato). 16 ponticelli di luce da m. 1 a m. 5 (ultimati).
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Napoli-Potenza Id. Id. Cassino-Napoli	Ricostruzione dei volti lesionati dei ponti ai km. 50,087; 50,056 tra Vietri sul Mare e Salerno (in corso). Ricostruzione della platea corrosa del ponte al km. 62,085 sul fiume Picentino fra Salerno e Pontecagnano (in corso). Ricostruzione della platea corrosa del ponte al km. 71,476 sul fiume Tusciano fra Montecorvino e Battipaglia (in corso). Costruzione cavalcavia al km. 215,862 sopra passante il Piazzale della stazione di Caserta (in corso).
COMPARTIMENTO DI BARI	
Bari-Lecce	Costruzione di un ponticello in muratura ad una luce di m. 2,70 al km. 725,639, in sostituzione di quello a longherine in legno a tre luci di m. 0,65 ciascuna (ultimato).
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA	
Battipaglia-Reggio Calabria..... Id. Id. Metaponto-Reggio Calabria..... Id. Paola-Cosenza Id.	Sostituzione travate metalliche in 5 ponti fra Guardia P. e Vibo Valentia, mediante impalcature di travi in ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato). Sostituzione travate metalliche in 31 ponticelli fra Ricadi e Palmi, mediante impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato). Sostituzione di travate metalliche in 3 ponticelli, fra Ioppolo e Nicotera mediante impalcature di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato). Sistemazione del ponte sul torrente San Nicola al km. 75,749 fra Nova Siri e Rocca Imperiale (in corso). Ampliamento del ponticello al km. 199,157 e consolidamento del rilevato fra Cruscoli e Cirò (in corso). Ricostruzione del volto sulla 4ª arcata del viadotto sul torrente Pesce al km. 11,561 fra Falconara e San Fili (in corso). Consolidamento del viadotto sul vallone Acquabianca al km. 11,100 fra Falconara e San Fili (in corso). Sistemazione del viadotto in muratura al km. 19,175 fra le stazioni di San Fili e Rende (ultimato).
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Palermo-Messina Id. Id. Palermo-Trapani Siracusa-Licata Canicattì-Siracusa Id. Roccapalumba-Aragona-Caldare C. Vetrano P. Empedocle	Prolungamento dell'opera d'arte al km. 170,627 della luce di m. 2,50 e sostituzione della travatella preesistente con impalcatura in cemento armato in occasione del lavoro del prolungamento binario incrocio stazione Oliveri Tindari (ultimato). Sostituzione delle travatelle metalliche con impalcatura in cemento armato in 6 ponticelli fra le stazioni di Campofelice e Cefalù (ultimato). Costruzione di 6 impalcature in cemento armato in sostituzione di travate metalliche di luce inferiore a m. 10 fra le stazioni di Lascari e Castelbuono (in corso). Costruzione di 2 impalcature in cemento armato in sostituzione di 2 travate metalliche ai km. 70,534 e 37,554 (ultimato). Rialzamento linea fra Santa Teresa Long. ed Avola ed ampliamento ponte km. 323,035 (ultimato). Ampliamento ponte al km. 181,258 nei pressi della stazione di Favarotta (in corso). Sostituzione di 2 travate metalliche e 2 ponticelli con altrettante impalcature in cemento armato per le stazioni di Licata e Falconara per il rialzamento del binario fra i km. 202,3; ponticelli km. 202,170; 202,537; 202,770 e 202,382 (in corso). Costruzione di 3 impalcature in cemento armato in sostituzione delle travatelle metalliche dei tre ponticelli rispettivamente di m. 5, m. 9 e m. 8 ai km. 110,974, 116,301 e 117,445, (in corso). Costruzione ponte di ml. 15 di luce sul Belicotto (lavori sospesi) in dipendenza della graduale soppressione della linea a sartiamento ridotto (in corso).
B) Elenco dei lavori relativi alle gallerie e al corpo stradale	
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Vignale-Varallo	Scogliera a difesa del viadotto S. Anirico (ultimato).
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano-Chiasso Id. Id.	Sistemazione della massicciata (dal km. 13,984 al km. 21,000 e dal km. 25,264 al km. 36,172), sistemazione dei binari e abbassamento della cunetta (ultimati). Sistemazione della galleria di Monte Olimpino e di quella di Cuccia (in corso). Sistemazione della galleria di Monza (ultimato).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Mestre-Udine	Sistemazione del muro di sostegno fra i km. 47,032 e 47,445 (ultimato).
Casarsa-Genova	Impermeabilizzazione della galleria del Gercia fra i km. 50,996 e 51,130 (ultimato).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Trieste-Postumia	Ricostruzione del muro di sostegno fra i km. 6,195 e 6,313 fra Trieste C. e Miramare (ultimato).
Trieste C. M. Zaule.....	Costruzione binario diretto (in corso).
San Pietro del Carso-Fiume.....	Spostamento del tracciato in seguito alla costruzione del sottovia nell'abitato di Fiume (ultimato).
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Genova-Succursale dei Giovi.....	Demolizione e ricostruzione muro controripa al km. 12,701 della linea 582 (ultimato).
Sampierdarena-Confini Francese.....	Sistemazione delle zone franose al km. 119,200 a 119,500 fra le stazioni di San Lorenzo e Riva Santo Stefano. Costruzione di scogliere e ripari (ultimato).
B. Polcevera-Acqui.....	Sistemazione viabilità e costruzione cunette (in corso).
Id.	Sistemazione del muro controripa fra i km. 10,400/450 (ultimato).
Bordighera-San Remo	Costruzione del tratto intermedio della galleria « Mattone Rosso » (proposta esecutiva).
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Firenze-Bologna D. D.....	Rifacimento del rivestimento della galleria.
Firenze-Bologna	Monte Adone (ultimato).
Bologna-Padova	Risanamento della massicciata per km. 20 fra Castelmaggiore e Poggio Renatico (ultimato).
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Firenze-Chiusi	Consolidamento del rilevato (ultimato).
Pisa-Spezia.....	Sistemazione della galleria Cappuccini (ultimato).
Parma-Spezia	Ricostruzione del rivestimento della Galleria del Borgallo (in corso).
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Orte-Falconara	Sistemazione del muro di sostegno al km. 87,500 (in corso).
Id.	Sistemazione delle gallerie: Eremitella, Fraticciola, Lavarino, Balduini, La Anercia, La Rossa per l'elettrificazione (in corso).
Id.	Costruzione del muro di sostegno fra i km. 247,529 e 247,781 (ultimato)
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma-Chiusi	Galleria artificiale al km. 2.779 (in corso).
Roma Tiburtina-Mandrione	Galleria artificiale al km. 2.818 (ultimato).
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA	
Battipaglia-Reggio.....	Ricostruzione del rivestimento della galleria Spina (in corso).
Id.	Sistemazione frana fra i km. 70.200 e 70.456 (ultimato).
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Bicocca-Messina	Costruzione pennelli fra Tremestici e Messina (in corso).

Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.

(Vedere Relazione a pag. 50, Capo IV).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Torino-Milano	Sostituzione delle travate metalliche in corrispondenza ai due binari di corsa nel sottopassaggio al km. 6,274 (ultimato)
Milano-Vigevano	Sostituzione della travata metallica sul cavo Sforzesco al km. 36,463 (ultimato)
Ceva-Ormea	Sostituzione della travata al ponte km. 9,926 (ultimato)
Id.	Sostituzione delle travate ai ponti al km. 11,140, 12,043, 26,776, 32,497, 33,840, 34,775 (in corso)
Id.	Rafforzamento delle travate ai ponti km. 23,284 e 25,459 (in corso)
Ivrea-Aosta	Rafforzamento delle travate ai km. 0,424, 36,052, 50,205 e 55,142 (ultimato)
Id.	Sostituzione della travata al ponte in ferro al km. 11,705; rafforzamento della travata al km. 14,664 (in corso)
Pinerolo-Torre Pellice	Sostituzione della travata al ponte sul canale Moirano km. 1,066 (in corso)
Asti-Mortara	Sostituzione della travata sul rio Valsesia km. 39,575 (in corso)
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano e Scali	Sostituzione con travata metallica dell'impalcatura in cemento armato di un binario della rampa di lancio a Milano Smistamento (ultimato)
Monza-Molteni-Oggiono	Rafforzamento della travata metallica sullo scaricatore Lambretto (in corso)
Arona-Domodossola	Sostituzione di sei travate metalliche indipendenti a semplice binario per il ponte a tre luci di cui la centrale di m. 45,60 e le laterali di m. 38,30 sul fiume Toce al km. 25,734 (in corso)
Id.	Sostituzione di sei travate metalliche a semplice binario per i sottovia ai km. 8,026, 8,434, 9,281 (in corso)
Id.	Sostituzione di otto travate metalliche a semplice binario per i sottovia ai km. 29,071, 32,938, 33,471, 36,016 (in corso)
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Milano-Venezia	Sistemazione della travata metallica continua del ponte a tre luci sul canale Scenzenera in stazione di Venezia per aumentare la sottostante altezza libera (in corso)
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Trieste-Campomarzio-Piedicolle	Sostituzione della travata metallica a passaggio inferiore al km. 86,147 fra Auzza e Santa Lucia d'Isonzo (in corso)
Id.	Rafforzamento della travata metallica del cavalcavia di Sant'Andrea presso Trieste C. M. (ultimato)
Portogruaro-Bivio San Polo	Rafforzamento della travata sulla Roggia Zuniella al km. 34,382 (in corso)
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Sampierdarena-Ventimiglia	Sostituzione dei volti del ponticello a due luci sul Rio Ballada al km. 46,110 tra le stazioni di Vado Ligure e Savona, con due travate a travi gemelle (ultimati)
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna-Padova	Costruzione di una nuova travata metallica e rafforzamento di quella esistente nel ponte di luce m. 60 sul Bacchiglione al km. 117,838 presso Padova (in corso)
Bologna-Rimini	Sostituzione delle travate metalliche del ponte sul Marecchia presso Rimini (in corso)
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Orte-Falconara	Costruzione della travata metallica per il 2° binario al ponte retto sul Tevere al km. 83,168 su tre luci di m. 33 ciascuna (in corso)
Id.	Sostituzione della travata metallica sul fiume Topino al ponte del km. 174,517 di luce obliqua m. 30 (in corso)

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Orte-Falconara	Sostituzione della travata metallica sul torrente Galdognola al ponte al km. 187,675 di luce m. 20 (ultimato)
Id.	Sostituzione della travata metallica sul torrente Galdognola al ponte al km. 190,581 di luce m. 20 (ultimato)
Sulmona-Aquila	Sostituzione della travata metallica al ponte sul fiume Aterno al km. 84,309 di luce obliqua di ml. 20 (in corso)
Id.	Sostituzione della travata metallica al ponte sul fiume Aterno al km. 84,977 a due luci oblique di ml. 20 (in corso)
Id.	Sostituzione della travata metallica al ponte sul fiume Aterno al km. 92,029 di luce obliqua di ml. 20 (in corso)
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma-Formia	Costruzione di un ponte a travata metallica della luce di m. 13 sulla deviazione della linea al km. 55,584 (ultimato)
Pontegaleria-Fiumicino	Sistemazione del ponte a due luci sul Rio Galeria al km. 22,998 mediante sostituzione dell'attuale travata continua con due travate provvisorie (ultimato)
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Avellino-Rocchetta S. A.	Sostituzione del volto in muratura sul fiume Calore al km. 21,249 presso Lapiro con una travata metallica di m. 23 di luce (in corso)
Cervaro-Napoli	Sostituzione del volto in muratura del ponte sul torrente Cervaro al km. 53,357 con una travata metallica della luce di m. 20 (in corso)
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA	
Metaponto-Reggio Calabria	Travate metalliche per il nuovo ponte sul fiume Ancinale al km. 314,091 fra Soverato e S. Sostene di lunghezza complessiva m. 250 (ultimato)
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Palermo-Trapani	Sostituzione della travata metallica al ponte retto da m. 47 di luce sul fiume « Freddo » al km. 70,879 (ultimato)
Id.	Sostituzione della travata metallica al ponte retto da m. 40 di luce sul torrente « Zucco » al km. 44,116 (ultimato)
Id.	Sostituzione delle travate metalliche nei ponti di luce m. 28 a m. 25 rispettivamente ai km. 69,335 e 69,326 (in corso)
Palermo-Messina	Sostituzione delle travate metalliche nei tre ponti sui torrenti « Guriolo » di luce m. 45 al km. 198,116, « Muto » di luce m. 24,42 al km. 202,671 e « Spadafora » di luce m. 20 al km. 207,528 (in corso)
Id.	Sostituzione delle travate metalliche nei ponti sui torrenti « Roccella » di luce m. 19,50 al km. 53,928 e « Piletto » di luce m. 20,50 al km. 57,423 (in corso)
Id.	Sostituzione delle travate metalliche del ponte obliquo di luce m. 24,70 sul torrente « Longano » al km. 186,815 e del ponte retto a tre luci da m. 36 ciascuna sul torrente « Mela » al km. 190,332 (in corso)
Id.	Sostituzione delle travate metalliche nei ponti a due luci da m. 45 sui torrenti « Caronia » e « Zappulla » rispettivamente ai km. 105,182 e 139,578 (in corso)
Id.	Sostituzione delle travate metalliche sul ponte retto a 4 luci da m. 49,85 ciascuna sul torrente « Termini » al km. 183,267 (in corso)
Id.	Sostituzione delle travate metalliche al ponte in 4 luci di m. 49,88 ciascuna sul torrente Mazzarà al km. 179,125 (in corso)
Id.	Sostituzione delle travate metalliche in corrispondenza dei ponti ai km. 92,347; 128,846; 129,722; 157,598; 158,421; 94,598; 125,027; 174,089; 188,394 (in corso)
Id.	Costruzione di 4 ponti mobili metallici della portata di m. 30, di cui 2 destinati alle invasature per approdo navi traghetto di Messina Marittima e gli altri due alle invasature di Villa San Giovanni (in corso)
Id.	Sistemazione delle 2 invasature e del molo foraneo in dipendenza della costruzione di nuove navi traghetto (in corso)
Id.	Costruzione di una 4ª invasatura e sistemazione della 3ª in conseguenza dei nuovi tipi di navi traghetto e costruzione, in rustico, dei moli della marittima (in corso)
Bicocca-Catania-Messina	Sostituzione di due travate a travi gemelle al ponte a 2 binari da m. 5,10 di luce sul « Rivo S. Antonio » al km. 282,178 (ultimato)
Id.	Sostituzione di due travate a travi gemelle al ponte retto da m. 12 di luce sul torrente « Mazzeo » al km. 293,217 (ultimato)
Alcano D.-Marsala-Trapani	Sostituzione di una travata metallica nel ponte di luce m. 20 al km. 171,797 (in corso)

**Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate,
ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1939.**

(Vedere Relazione a pag. 51, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Torino P. N.	Edificio per servizi postali e ferroviari (in corso)
Id.	Costruzione di tre tettoie con piano caricatore nel Magazzino Approvvigionamenti di Via Nizza (ultimato).
Alessandria	Ampliamento del F. V. (in corso)
Asti	Ampliamento del F. V. (in corso)
Vercelli	Ampliamento del F. V. (in corso)
Bardonecchia	Ampliamento del F. V. (in corso)
Chivasso	Ampliamento del F. V. (in corso)
Chivasso Parco	Binario di raccordo dello Stabilimento S. A. Processi Privative Industriali con la stazione (ultimato).
Ceva	Nuova stadera a ponte di 40 tonnellate in sostituzione di quella esistente (ultimato).
Savona Fornaci	Impianto di 4 binari tronchi (in corso).
San Giuseppe di Cairo	Impianto di 4 binari tronchi (in corso).
Casale Monferrato	Soppressione del bivio fra le linee per Alessandria ed Asti (ultimato).
Id.	Raccordo con la Soc. an. Eternit (ultimato).
Santhià	Prolungamento del P. C. (ultimato).
Cairo Mont.	Ampliamento F. V. (ultimato).
Omegna	Ampliamento F. V. (ultimato).
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano Sinistamento	Ampliamento capannone riordino misti (ultimato).
Monza	Ampliamento e sistemazione della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea Milano-Chiasso (in corso).
Chiasso (territorio Italiano)	Sistemazione degli impianti in dipendenza dell'elettrificazione della linea Milano-Chiasso (in corso).
Voghera	Sistemazione della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea Milano-Voghera e del cambio dei mezzi di trazione (in corso).
Como San Giovanni	Sistemazione della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea Milano-Chiasso (ultimato).
Pallanza	Costruzione sottopassaggio e sistemazioni varie (in corso).
Cassano d'Adda	Deposito petardi (in corso).
Marano Ticino (fermata)	Costruzione del F. V. (in corso).
Vogogna	Costruzione sottopassaggio e sistemazioni varie (in corso).
Baveno	Sistemazione degli impianti (in corso).
Seregno	Ampliamento e sistemazione della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea Milano-Chiasso (in corso).
Belgirate	Impianto binario delle precedenze e allungamento dei marciapiedi (in corso).
Momo	Sistemazione del marciapiede e costruzione del sottopassaggio (in corso).
Lesa	Allungamento del marciapiede (in corso).
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Venezia S. L.	Sistemazione servizi viaggiatori e merci 6° Gruppo (ultimato).
Id.	Sistemazione del palazzo Compartimentale (in corso).
Bolzano	3° Gruppo di lavori per la sistemazione generale della stazione comprendente la costruzione del nuovo piano caricatore bestiame, della nuova platea di lavaggio carri e della nuova fossa letame, nonché la demolizione di un fabbricato di 12 alloggi e la costruzione di un altro, in sostituzione del precedente, in Via del Macello (in corso).
Padova	Prolungamento del marciapiede (ultimato).
Verona P. V.	Sistemazione dei piani caricatori e accessi carraio e ferroviario al piazzale del Magazzino Approvvigionamenti (ultimato).
Mestre	Costruzione del fabbricato uffici del porto industriale (in corso).
Calalzo P. C.	Ampliamento del F. V. (ultimato).
Dobbiaco	Costruzione del marciapiede lungo il F. V. (in corso).
San Candido	Ampliamento e sistemazione generale della stazione - Completamento casermetta M. F. (in corso).
San Lorenzo in Pusteria	Sopraelevazione del F. V. (ultimato).
Vandoies	Ampliamento del piazzale merci (ultimato).
Gargazzone	Impianto binario di carico e scarico diretto (ultimato).
Lison	Ampliamento del F. V. (ultimato).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Trieste C.	Sistemazione impianti per ricevimento a partenze treni merci (in corso).
Piedicolle	Ampliamento F. V. (ultimato).
Tarvisio Città	Ampliamento F. V. e sistemazione del marciapiede (in corso).
Bivio D'Aurisina	Sistemazione impianti per il servizio viaggiatori (ultimato).
Gradisca San Marco (fermata)	Sistemazione della fermata e nuovo F. V. (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Genova P. P.	Pozzi Scandaglio (in corso).
Id.	Galleria San Rocco - Sistemazione del piazzale fino alla galleria San Lazzaro (in corso).
Id.	Sistemazione provvisoria servizi accessori in dipendenza dell'ampliamento della stazione (ultimato).
Genova Brig.	Ampliamento del piazzale, costruzione marciapiede e scandagli (in corso).
Id.	Sistemazione provvisoria servizi accessori in dipendenza dell'ampliamento della stazione (ultimato).
Bordighera	Nuovo F. V. (in corso).
Id.	Sistemazione provvisoria dei servizi in dipendenza della costruzione del nuovo F. V. (in corso).
San Remo	Impianto binari per ricovero materiali treni viaggiatori in località San Bernardo (1° e 2° gruppo lavori) (in corso).
Ventimiglia	Costruzione capannone provvisorio (ultimato).
Id.	Demolizione e ricostruzione F. V. e ampliamento piazzale della stazione (in corso).
Albenga	Impianto di un fascio di binari per ricovero materiali (in corso).
Alassio	Costruzione sottopassaggio (in corso).
Finale Ligure	Costruzione nuovo F. V. (in corso).
Taggia	Ampliamento della stazione (in corso).
Capo Verde	Impianto di un binario d'incrocio (in corso).
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Modena	Sistemazioni varie (ultimato).
Reggio Emilia	Costruzione del fabbricato postale (ultimato).
Rimini	Costruzione pensilina m. i. (in corso).
Ravenna	Impianto di un binario per servizio automotrici (ultimato).
Abano	Ampliamento del F. V. (in corso).
Porretta Terme	Sistemazione binari di accesso e scarico nella Cava Madonna (in corso).
Noceo	Impianto di un binario di carico e scarico (ultimato).
Occhiobello	Impianto di un tronchino di sicurezza nel binario dei treni dispari (ultimato).
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Firenze C. M.	Sistemazione impianti per il trasbordo (in corso).
Pisa C.	Sistemazione dell'atrio e delle sale d'aspetto (ultimato).
Id.	Costruzione di 2 cabine A. C. E. (ultimato).
Siena	Prolungamento di un binario tronco e suo allacciamento all'asta di manovra dello scalo merci (in corso).
Viareggio	Costruzione di 2 cabine A. C. E. (ultimato).
Apuania Carrara	Esecuzione di un 1° gruppo di lavori per l'ampliamento della stazione in dipendenza degli impianti ferroviari in servizio della zona industriale di Apuania Massa e di Apuania Carrara (in corso).
Forte dei Marmi	Sistemazione del F. V. (ultimato).
Apuania Massa	Sistemazione del F. V. (ultimato).
Campiglia Marittima	Sistemazione del F. V. (in corso).
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Ancona	Costruzione fabbricati per S. A. Ufficio I. E. S. (in corso).
Terni	
Giuncano	
Baiano	
Foligno	
Pieve F.	Ampliamento e sistemazione del piazzale interno in dipendenza della elettrificazione della linea Orte-Falconara (ultimato).
Fossato	
Nocera Umbra	
Castelplano	
Chiaravalle	
Fabriano	Sistemazione e ampliamento F. V. (in corso).
Spoleto	Sistemazione e ampliamento F. V. (in corso).
Iesi	Sistemazione e ampliamento F. V. (in corso).
Albacina	Sistemazione del F. V. (ultimato).
San Benedetto del Tronto	Sistemazione del F. V. (in corso).
Fabriano e Spoleto	Ampliamento e sistemazione del piazzale interno in dipendenza della elettrificazione della linea Orte-Falconara (ultimati).
Narni Amelia	Impianto del 4° binario (in corso).
Bussi	Ampliamento del F. V. (in corso).
Nera Montoro	Sistemazione del piazzale interno (in corso).
Genga	Sistemazione del F. V. (ultimato).
Vigliano	Sistemazione del F. V. (ultimato).
Marmore	Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato).
Valtopina	Nuovo F. V. (in corso).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma Termini.....	Ampliamento e sistemazione generale in dipendenza dell'E. 42 (in corso).
Id.	Ampliamento della sede in località 3 Archi (ultimato).
Roma Trastevere.....	Ampliamento e sistemazione generale in dipendenza dell' E. 42 (in corso).
Id.	Sistemazione ingresso lato Grosseto in dipendenza della correzione dei tracciati (ultimato).
Roma Tiburtina.....	Ampliamento e sistemazione generale in dipendenza dell'E. 42 (in corso).
Roma Ostiense.....	Nuovo F. V. (in corso).
Id.	Nuovo Scalo Merci (ultimato).
Id.	Ampliamento e sistemazione generale in dipendenza dell'E. 42 (in corso).
Roma Prenestina.....	Nuovo piazzale (ultimato).
Id.	Nuovo F. V. (in corso).
Id.	Parco deposito e pulizia vetture e nuova stazione (ultimato).
Roma Littorio.....	Formazione della sede ed armamento binari (in corso).
Id.	Fabbricati accessori (in corso).
Civitavecchia P.....	Impianto fasci di binari per deposito materiale treni (in corso).
Cassino.....	Sistemazione impianti D. L. (ultimato).
Colleferro-Segni.....	Prolungamento asta di manovra (in corso).
Ciampino.....	Allacciamento linea per Albano (in corso).
Bagni di Tivoli.....	Impianto 2° binario di Scalo (ultimato).
Cerveteri-Ladispoli.....	Impianti definitivi per la nuova fermata (in corso).
Montalto di Castro.....	Impianti per carico pietrisco (in corso).
Castiglione T.....	Impianto asta di manovra (in corso).
Alviano.....	Sistemazione impianti Scalo Merci (ultimato).
Lunghezza.....	Impianti per carico pietrisco (ultimato).
Settebagni.....	Nuovo F. V. (in corso).
Aprilia.....	Nuovo F. V. (in corso).
Id.	Nuova stazione (in corso).
Colonna.....	Ampliamento della stazione per creare nuovi impianti per carico pietrisco (ultimato).
Capannelle.....	Nuovo F. V. (in corso).
Civitella Cesi.....	Costruzione P. C. (in corso).
Divino Amore.....	Nuova fermata (ultimato).
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Napoli Smistamento.....	Sistemazione dei binari in dipendenza della costruzione della camionale per il Porto (in corso).
Salerno.....	Sistemazione del F. V. e del piazzale (in corso).
Battipaglia.....	Costruzione del nuovo F. V. (ultimato).
Amorosi.....	Impianto binario di carico diretto (in corso).
COMPARTIMENTO DI BARI	
Bari.....	Prolungamento dei binari e sistemazione G. V. (ultimato).
Id.	Raccordo definitivo fra lo stabilimento dell'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili e la stazione di Bari (in corso).
Barletta.....	Costruzione Scalo Merci (ultimato).
Incoronata.....	Impianto 3° linea in dipendenza del raddoppio Barletta-Incoronata (ultimato).
San Severo.....	Ampliamento del F. V. (ultimato).
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA	
Reggio Calabria.....	Sistemazione impianti merci (ultimato).
Paestum.....	Impianto servizio merci (ultimato).
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Messina.....	Costruzione fabbricati nuova stazione (in corso).
Trapani.....	Impianto di una piattaforma da m. 21,50 (in corso).
Siracusa C.....	Ampliamento del F. V. (in corso).
Id.	Costruzione di una casermetta per la M. F. (ultimato).
Catania.....	Costruzione di una casermetta per la M. F. (ultimato).
Milazzo.....	Sistemazione del F. V. (ultimato).
Letoianni.....	Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato).
Canicatti.....	Modifica agli impianti di armamento (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Fildidonna Roccalumera Barcellona Oliveri Tindari Zappulla Scarlata Alcantara Guardia Mangano Floristella San Filippo Pace del Mela Agnone Brucoli Priolo Melilli C.le Na. Furnari Roccavaldina Ponte Schiano	Costruzione del F. V. (ultimato). Impianto di un binario d'incrocio (in corso). Impianto di un binario per carico diretto (in corso). Prolungamento del binario d'incrocio (in corso). Prolungamento del binario d'incrocio (in corso). Impianto di un posto d'incrocio (in corso). Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato). Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato). Sistemazione dei binari dello scalo (ultimato). Impianto di un binario di carico diretto (ultimato). Impianto di un binario di carico diretto (ultimato). Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato). Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato). Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato). Prolungamento del binario d'incrocio (ultimato). Impianto di un binario per carico diretto (ultimato). Costruzione del F. V. (in corso).
DELEGAZIONE DI CAGLIARI	
Terralba M.	Sistemazione F. V. (in corso).

**Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc. ultimati o in corso di esecuzione
al 30 giugno 1939.**

(Vedere Relazione a pag. 51, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Torino P. N.	Gruppo di fabbricati ad uso officine e magazzino I. E. S. (in corso).
Asti	Costruzione della rimessa locomotori (in corso).
Ormea	Ampliamento della rimessa locomotori (ultimato).
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano Greco	Nuovi impianti per il magazzino approvvigionamenti (in corso).
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Verona P. N.	Impianto di riscaldamento per il nuovo D. L. (ultimato).
Id.	Impianto di riscaldamento e distribuzione acqua, vapore e aria compressa nella S. R. (ultimato).
Bolzano	Ampliamento della rimessa locomotori (in corso).
Id.	Costruzione nuova S. R. (capannone lavorazioni e fabbricati accessori) (in corso).
Merano	Opere murarie per impianto elevatore (ultimato).
Belluno	Trasporto impianti D. L. (in corso).
Treviso	Impianto di riscaldamento per uffici D. L. e rimessa automotri (ultimato).
Chiusa Val Gardena	Opere murarie per impianto elevatore (ultimato).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Trieste C.	Costruzione di nuova rimessa per elettromotrici (ultimato).
Trieste C. M.	Sistemazione della Sq. R. (ultimato).
Tarvisio Vecchia	Ampliamento della R. L. (in corso).
Aurisina	Impianto del riparto olii, infiammabili e carburanti di calcio per il magazzino approvvigionamenti (in corso).
Postumia Grotte	Prolungamento della R. L. (ultimato).
Prestrane M.	Platea di lavaggio e completamento pavimentazione P. C. (ultimato).
Genova del Fr.	Prolungamento della R. L. (ultimato).
COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Genova Trasta	Costruzione nuova Sq. R. (in corso).
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna	Prolungamento dei piani di scorrimento gru S. T. delle Officine M. M. (in corso).
Id.	Ampliamento delle officine veicoli (in corso).
Bologna Smistamento	Capannone per S. R. (in corso).
Bologna	Ampliamento officina tachimetri del D. L. (ultimato).
Faenza	Ampliamento della rimessa automobili (ultimato).
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Firenze S. M. N.	Ampliamento dell'officina automotrici e impianto prove motori (in corso).
Id.	Ampliamento della rimessa elettromotrici (ultimato).
Firenze P. P.	Sistemazione officine M. M. (in corso).
Pontassieve	Officine costruzione rondelle elastiche (ultimato).
Id.	Impianto cantiere saldature rotaie (in corso).
COMPARTIMENTO DI ANCONA.	
Ancona	Costruzione nuove rimesse T. E. e T. V. (ultimato).
Id.	Sistemazione delle officine (ultimato).
Id.	Sistemazione S. R. (ultimato).
Aquila	Prolungamento della rimessa locomotive (ultimato).
Possato	Prolungamento della rimessa locomotive (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma Trastevere	Costruzione S. R. (ultimato).
Roma Tuscolana	Costruzione del fabbricato squadra ponti (ultimato).
Id.	Sistemazione deposito meccanismi (in corso).
Id.	N. 8 fosse a fuoco (in corso).
Roma Tiburtina	Costruzione nuovo magazzino approvvigionamenti (in corso).
Roma Ostiense	Costruzione del magazzino merci e fabbricato ufficio movimento (ultimato).
Roma Porta Maggiore	Sistemazione della S. R. (in corso).
Roma Littorio	Costruzione D. L. (in corso).
Id.	Costruzione S. R. (in corso).
Sulmona	Ampliamento delle rimesse T. E. e T. V. e Officina (in corso).
Id.	Sistemazione degli impianti per il Servizio Trazione (ultimato).
Cassino	Ampliamenti e sistemazioni varie (ultimato).
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Napoli	Nuovo deposito olii al Molo Vigliena (in corso).
Benevento	Sistemazione D. L. (in corso).
Poggioreale	Sistemazione del Magazzino Approvvigionamenti (in corso).
Torre Annunziata	Nuove officine I. E. S. (in corso).
Id.	Sistemazione S. R. (in corso).
Pietrarsa	Officine (ultimato).
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA	
Reggio Calabria	Costruzione S. R. (in corso).
Id.	Costruzione rimessa elettromotrici (in corso).
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Trapani	Impianti distribuzione nafta al D. L. (ultimato).
DELEGAZIONE DI CAGLIARI	
Cagliari	Sistemazione D. L. e S. R. (ultimato).

Elenco dei lavori relativi agli impianti di rifornimento acqua, estinzione incendi, pulizia carrozze, lavaggio carri, riscaldamento treni e fabbricati, depositi infiammabili ecc., ultimati od in corso di esecuzione, al 30 giugno 1939.

(Vedere Relazione a pag. 51 Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO	
Torino-Milano	Impianto acqua potabile nelle C. C. 22 e 23 (ultimato).
Chivasso-Asti	Impianto acqua potabile nella C. C. 38 (ultimato).
Asti-Casale	Impianto acqua potabile nelle C. C. 32 e 41 (ultimato).
Savigliano	Impianto acqua potabile nel F. V. e nel F. A. (ultimato).
Saliceto	Impianto servizio acqua potabile (ultimato).
Acqui	Impianto meccanico di pompatura per il rifornitore (in corso).
Strambino	Impianto del servizio acqua alle latrine (ultimato).
Caluso	Impianto del servizio acqua alle latrine (ultimato).
COMPARTIMENTO DI MILANO	
Milano Greco	Costruzione di due pozzi tubolari per servizio acqua per gli impianti del Magazzino Approvvigionamenti dell'ufficio I. E. S. (in corso).
Id.	Impianto di riscaldamento nella nuova rimessa elettrotreni (ultimato).
Voghera	Impianto di 4 colonne idr. e di 11 idranti sul piazzale della stazione (in corso).
COMPARTIMENTO DI VENEZIA	
Mestre-Trento	Impianto pozzi in muratura per rifornimento acqua potabile alle C. C. km. 62,072, 72,775, 75,123, 77,952, 81,553 e 81,983 (in corso).
Id.	Approfondimento esistenti pozzi per maggiore rifornimento acqua potabile alle C. C. km. 82,114, 96,064 e 113,647 (in corso).
Verona P. N.	Impianto distribuzione acqua potabile, con derivazione dall'acquedotto di Verona, negli alloggi del fabbricato in località «Vento» (in corso).
Verona-Brennero	Dotazione acqua alle C. C. fra Verona P. N. e Verona Parona (in corso).
Bolzano	Nuovi idranti per pulizia carrozze (in corso).
Treviso-Belluno	Fornitura acqua potabile alla C. C. km. 87,228 con derivazione acquedotto di Belluno (in corso).
Id.	Fornitura acqua potabile alle C. C. km. 56,189, 84,184, 86,431 mediante derivazione da acquedotti comunali di Feltre e Belluno (ultimato).
Id.	Fornitura acqua potabile alla C. C. km. 97,629 con derivazione da sorgente naturale (ultimato).
Treviso P. S. Q.	Impianto acqua potabile in 28 alloggi patrimoniali di Via 15 luglio con derivazione acquedotto comunale (ultimato).
Dolo	Impianto pozzo artesiano ed elettropompa a servizio del F. V. (ultimato).
Lisiera	Approfondimento pozzo artesiano (ultimato).
Postioma	Fornitura acqua potabile alla stazione e alla C. C. km. 9,939 con allacciamento alla condotta comunale di Paese (ultimato).
Motta di Livenza	Impianto pozzo artesiano (ultimato).
Maracco	Impianto fontanella per acqua potabile con derivazione acquedotto comune di Mogliano (in corso).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE	
Trieste C.	Impianto di riscaldamento a termosifone nel palazzo della Direzione compartimentale (ultimato).
Tarvisio C.	Impianto di riscaldamento a termosifone nei locali della casermetta della Milizia ferroviaria (ultimato).
Id.	Impianto di riscaldamento a termosifone nel dormitorio del P. V. (ultimato).
Id.	Impianto di pompatura per portare l'acqua ai lavatoi (ultimato).
Tarvisio Vecchia	Allacciamento della condotta d'acqua potabile alla condotta comunale (ultimato).
Fiume	Costruzione di una platea di lavaggio carri (ultimato).
San Pietro del Carso	Allacciamento delle condotte idriche all'acquedotto comunale (ultimato).
Aurisina	Impianto di un reparto olii ed infiammabili e carburato di calcio per il magazzino approvvigionamento (in corso).
Grignano	Rifacimento parziale della condotta in stazione (ultimato).
Venezia	Allacciamento delle condotte del F. V. all'acquedotto comunale (ultimato).
Lesece Aureliano	Ricostruzione dell'acquedotto con soppressione della condotta fra S. Croce di Trieste e Trieste C. e allacciamento con la condotta dell'acquedotto di Trieste per fornitura d'acqua agli impianti ferroviari (ultimato).
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Genova San Benigno	Impianto di serbatoi per olii minerali alla calata Giaccone del Porto di Genova (ultimato).
Genova Brignole	Impianto acqua potabile alla C. C. n. 5 della linea Ronco Arquata (ultimato).
Arquata	Impianto acqua potabile alla C. C. 115 (vecchia) della linea Torino-Genova (ultimato).
Albenga	Impianto di due nuove colonnine idrauliche per alimentazione dei locomotori (in corso).
Ovada San Gaudenzio	Impianto acqua potabile con derivazione dall'acquedotto Ovadese (ultimato).
Molare	Impianto acqua potabile con derivazione dall'acquedotto Ovadese (ultimato).
Ovada N.	Impianto acqua potabile con derivazione dall'acquedotto Ovadese (ultimato).
B. Polcevera-Acqui	Impianto acqua potabile con derivazione dall'acquedotto Ovadese in alcune C. C. (ultimato).
Alessandria-Ovada	Impianto acqua potabile con derivazione dall'acquedotto Ovadese in alcune C. C. (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA	
Bologna C.	Sistemazione impianti per la ordinaria pulizia e la corrente manutenzione delle carrozze, compresi i lavori di armamento (in corso).
Id.	Sistemazione impianti per servizio di pulizia, rifornimento acqua ecc., alle carrozze (ultimato).
Id.	Impianto colonnine idrauliche per la rifornimento d'acqua ai carri riscaldatori (ultimato).
Bologna Smistamento	Costruzione nuova condotta in tubi di cemento per attraversamento idraulico (in corso).
Mantova-Cerea	Sostituzione pozzo ordinario per uso della C. C. km. 95,489 con pozzo tubolare (ultimato).
Ferrara	Impianto fontanella di acqua potabile nel 1° marciapiede intermedio (ultimato).
Piacenza	Impianto colonnine idrauliche per la rifornimento d'acqua ai carri riscaldatori (ultimato).
Parma	Impianto colonnine idrauliche per la rifornimento d'acqua ai carri riscaldatori (ultimato).
Modena	Impianto colonnine idrauliche per la rifornimento d'acqua ai carri riscaldatori (ultimato).
Rimini	Impianto colonnine idrauliche per la rifornimento d'acqua ai carri riscaldatori (ultimato).
Forlì	Impianto colonnine idrauliche per la rifornimento d'acqua ai carri riscaldatori (ultimato).
Id.	Impianto serbatoio di «eter» di litri 1000 per l'acqua per gli usi degli uffici di segreteria del Duce (ultimato).
Fidenza	Impianto colonnine idrauliche per la rifornimento d'acqua ai carri riscaldatori (ultimato).
Porretta Terme	Impianto 4 prese d'acqua dell'acquedotto comunale (ultimato).
Cervia	Costruzione pozzo tubolare per ricerca acqua per gli usi della stazione (ultimato).
Id.	Impianto conduttura acqua potabile nelle Colonie Marine «Dante» con derivazione dall'acquedotto comunale (in corso).
Cesena	Costruzione pozzo tubolare (in corso).
Forlimpopoli	Costruzione pozzo tubolare a 100 ml. (ultimato).
Samoggia	Costruzione pozzo tubolare di scandaglio (ultimato).
Bellaria	Impianto riscaldamento a termosifone nella Colonia Marina.
COMPARTIMENTO DI FIRENZE	
Firenze Rifredi	Impianto servizio acqua (ultimato).
La Spezia	Impianto prese d'acqua per la pulizia delle carrozze (ultimato).
Viareggio e Viareggio Scalo	Impianto riscaldamento a termosifone nelle cabine A. C. E. (cabina A e B) (ultima o).
Viareggio Scalo	Impianto riscaldamento a termosifone per il nuovo dormitorio del personale di macchina (ultimato).
Pontassieve	Costruzione nuovo impianto pompatura acqua (ultimato).
Navacchio	Impianto servizio acqua nella stazione (ultimato).
San Frediano	Impianto servizio acqua nella stazione (ultimato).
Cascina	Impianto servizio acqua nella stazione (ultimato).
Bucine	Impianto servizio acqua nella stazione e dipendenze (ultimato).
Riparfatta	Impianto del servizio acqua (ultimato).
COMPARTIMENTO DI ANCONA	
Ancona	Sistemazione condotte ed impianto acqua (ultimato).
Id.	Impianto per lavaggio carrozze (ultimato).
Id.	Impianto riscaldamento nei diversi fabbricati della stazione (ultimato).
Pescara C.	Impianto riscaldamento nel F. V. (ultimato).
Id.	Impianto per lavaggio carrozze (ultimato).
Foligno	Sistemazione condotte ed impianto acqua (ultimato).
Id.	Impianto lavaggio carri (ultimato).
Id.	Impianto lavaggi carrozze (ultimato).
Terni	Impianto nuovo rifornitore (ultimato).
Id.	Sistemazione condotte ed impianto d'acqua in dipendenza dell'elettrificazione (in corso).
Pesaro	Sistemazione condotte ed impianto acqua (ultimato).
Fabriano	Sistemazione condotte e impianto acqua (ultimato).
Senigallia	Sistemazione condotte e impianto acqua (ultimato).
Falconara	Sistemazione condotte e impianto acqua (ultimato).
Id.	Impianto acqua potabile nelle cabine I. E. S. (in corso).
Fossato	Sistemazione condotte e impianto acqua (in corso).
Id.	Impianto riscaldamento nel F. V. (ultimato).
Porto San Giorgio	Impianto acqua potabile nelle Colonie Marine (ultimato).
Chiaravalle	Sistemazione condotte e impianto acqua (ultimato).
Castelplanio	Sistemazione condotte e impianto acqua (ultimato).
Spoleto	Sistemazione condotte e impianto acqua in dipendenza dell'elettrificazione (in corso).
Vigliano	Impianto riscaldamento nel F. V. (ultimato).
San Demetrio	Impianto acqua potabile (in corso).
Pile (Aquila)	Impianto sollevamento acqua dalla condotta di Pile (ultimato).
Palombina	Impianto servizio acqua nella cabina I. E. S. (ultimato).
Marotta	Impianto servizio acqua nel F. V. (ultimato).
COMPARTIMENTO DI ROMA	
Roma-Termini	Prolungamento sifone acquedotto «Felice ai Tre Archi» (ultimato)
Roma Prenestina	Rete di distribuzione per lavaggio vetture, rifornimento locomotive e servizi vari nel parco vetture (ultimato).
Id.	Costruzione 2 avampozzi in c. a. e costruzione rifornitore (ultimato)
Roma Tiburtina	Costruzione 3 rifornitori da mc. 2000 Rete tubazione per servizio acqua nei piazzali magazzini approvvigionamenti (in corso).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Roma Tuscolana	Impianto lavaggio vetture (ultimato).
Roma Ostiense	Rete per rifornimento acqua alle locomotive di manovra e impianti estinzione incendi nel M. M. (ultimato).
Id.	Rete distribuzione per lavaggio vetture, rifornimento acqua ai carri riscaldamento e servizi vari (in corso).
Roma San Lorenzo	Impianto per il servizio riscaldamento carri V. I. R. (ultimato).
Roma Littorio	Costruzione impianto servizio d'acqua con tre centrali di pompatura collegate con tubazioni di ghisa posto in cunicolo praticabile e con tre vasche di riserva della capacità complessiva di mc. 800 (in corso).
Id.	Impianto di depurazione d'acqua per locomotive e caldaie in genere con due rifornitori da mc. 250 (in corso).
Id.	Servizio di fontanelle, idranti per incendio e di lavaggio (in corso).
Aprilia	Pozzo tubolare del diam. 260 profondo ml. 40 (in corso).
COMPARTIMENTO DI NAPOLI	
Napoli Porto	Impianto grande serbatoio per oli minerali (in corso).
Avellino	Impianto lavaggio carri serbatoi di vino, fosse di lavaggio e tettoia in c. a. e modifica all'esistente piano caricatore (in corso).
Villa Literno	Costruzione pozzo tubolare e impianto di pompatura acqua potabile (in corso).
COMPARTIMENTO DI BARI	
Foggia	Impianto condotta per lavaggio carri serbatoi con acqua del Sele nella S. R. (ultimato).
Taranto	Costruzione fognatura (1° gruppo lavori) (in corso).
Metaponto	Costruzione fognature (ultimato).
Potenza Inf.	Impianto serbatoio da mc. 100 (in corso).
Mesagne	Impianto derivazione acqua del Sele per la stazione e per le C. C. km. 54,203, 54,870 della linea Taranto-Brindisi (in corso).
COMPARTIMENTO DI PALERMO	
Catania C.	Impianto distributore carburante per autotratrici (in corso).
Catania Acquic.	Impianto condotta per platea di lavaggio (ultimato).
Messina	Costruzione due rifornitori monolitici in c. a. della capacità di mc. 200 ciascuno (in corso).
Trapani	Allacciamento della condotta del rifornitore ai nuovi locali del D. U. e dormitorio personale (in corso).
Caltanissetta C.	Impianto serbatoio da mc. 1000 (in corso).
Ragusa	Impianto stufa di cotto per il riscaldamento Ufficio capo gestione del nuovo M. M. (ultimato).
Porto Empedocle	Impianto tre idranti in stazione di Porto Empedocle per lavaggio del pavimenti delle carrozze e il rifornimento acqua alle ritirate (ultimato).
Pirato	Impianto distribuzione acqua potabile nei 10 alloggi della palazzina bassa (in corso).
Roccapalumba	Impianto nuova condotta in eternit fra Lercara Bassa e il serbatoio di Roccapalumba per rifornire quest'ultima stazione (ultimato).
DELEGAZIONE DI CAGLIARI	
Cagliari	Costruzione rifornitore in c. a. (ultimato).
Decimo	Costruzione rifornitore in c. a. (ultimato).
Oristano	Impianto dell'acqua potabile con derivazione acquedotto comunale (in corso).

**Consistenza del parco rotabili al 30 giugno 1938 e 1939
e varianti intervenute durante l'esercizio 1938-39.**

(Vedere Relazione a pag. 71, Capo V).

SPECIFICAZIONE DEI ROTABILI	Quantità al 30 giugno 1938	ENTRATI IN SERVIZIO			USCITI DI SERVIZIO			Quantità al 30 giugno 1939
		per nuove co- struzioni	per riscatto o acquisto da altre Ammini- strazioni	per variazioni e giri inven- tariali	per alienazione o demolizione		per variazioni e giri inven- tariali	
					materiale F. S.	materiale proveniente dalla guerra		
A SCARTAMENTO NORMALE								
Locomotive a vapore.....	4.231	—	—	2	51	15	2	4.165
Automotrici a vapore (1).....	2	—	—	—	—	—	—	3
Automotrici a vapore (2).....	3	1	—	—	—	—	—	3
Locomotive elettriche.....	1.246	75	—	—	5	—	—	1.516
Elettromotrici (1).....	53	—	—	—	—	—	—	51
Elettromotrici (2).....	34	58	—	—	1	—	—	91
Automotrici con motore Diesel elettriche.....	2	—	—	—	—	—	—	2
Automotrici con motore a combust. interna (1).....	3	—	—	—	—	—	—	3
Automotrici con motore a combust. interna (2).....	489	157	—	—	—	—	—	646
Autofurgoni con motore a combust. interna (2).....	4	—	—	—	—	—	—	4
Elettrotreni.....	6	8	—	—	—	—	—	14
Gru automobile a benzina.....	1	—	—	—	—	—	—	1
TOTALE LOCOMOTIVE ...	6.074	299	—	2	57	15	2	6.301
Carrozze ...	223	65	—	—	9	—	—	(3) 279
{ Per servizio del pubblico { a 2 sale ..	241	—	—	—	—	—	—	241
{ a 3 " ..	6.338	411	—	19	—	—	23	6.775
{ a 4 " ..	7	—	—	5	—	—	—	12
{ Per servizio interno ... { a 2 " ..	5	—	—	—	—	—	—	5
{ a 3 " ..	10	—	—	2	—	—	—	12
{ a 4 " ..	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE CARROZZE ...	6.824	476	—	26	9	—	23	7.294
Postali.....	330	—	—	—	6	—	—	324
{ a 2 sale ..	52	—	—	—	1	—	—	51
{ a 3 " ..	144	—	—	—	—	—	1	143
{ a 4 " ..	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE POSTALI ...	526	—	—	—	7	—	1	518
Bagagliai ...	3.520	—	—	1	1	1	3	3.517
{ Per servizio del pubblico { a 2 sale ..	462	—	—	—	—	—	11	451
{ a 3 " ..	17	—	—	—	—	—	4	13
{ Per servizio interno ... { a 2 " ..	1	—	—	—	—	—	—	1
{ a 3 " ..	—	—	—	—	—	—	—	—
{ a 4 " ..	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE BAGAGLIAI ...	4.000	—	—	1	1	1	18	3.982
Carri.....	118.717	2.922	—	935	347	110	1.009	121.108
{ Per il traffico..... { a 2 sale ..	28	—	—	—	—	—	—	28
{ a 3 " ..	2.032	—	—	16	—	1	2	2.045
{ a 4 " ..	4.448	—	—	102	40	1	26	4.483
{ Per servizio interno... { a 2 " ..	197	—	—	—	2	—	—	195
{ a 3 " ..	137	14	—	—	1	—	—	150
{ a 4 " ..	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE CARRI ...	125.556	2.936	—	1.053	390	112	1.037	128.009
TOTALE GENERALE VEICOLI ...	136.909	3.412	—	(4) 1.080	407	112	(4) 1.079	139.803
A SCARTAMENTO RIDOTTO								
Locomotive a vapore { per la Sicilia.....	95	—	—	—	11	—	—	84
{ " le altre linee.....	28	—	—	—	—	—	—	28
Elettromotrici.....	14	—	—	—	—	—	—	14
Automotrici con motore Diesel elettriche.....	3	—	—	—	—	—	—	3
TOTALE LOCOMOTIVE...	140	—	—	—	11	—	—	129
Carrozze.....	195	—	—	—	—	—	—	195
Bagagliai.....	36	—	—	—	—	—	—	36
Carri.....	743	—	—	—	—	—	—	743
TOTALE GENERALE VEICOLI ...	974	—	—	—	—	—	—	974

(1) Con organi di trazione e repulsione normali. — (2) Destinati a circolare isolatamente o accoppiati fra loro. — (3) Compresi due rimorchi per Automotrici. — (4) La differenza fra queste due cifre è data dal fatto che un carro già scaricato in precedente esercizio è stato ripreso in carico.

**Dati tecnici generali relativi alle locomotive a vapore a scartamento normale F. S.
ed ai loro apparecchi speciali.**

Confronto delle situazioni al 30 giugno del 1905, del 1938 e del 1939.

(Vedere Relazione a pag. 71 Capo V).

DATI TECNICI	Situazione	Situazione	Variazioni %	Situazione	Variazioni %	
	al 30 giugno 1905	al 30 giugno 1938	al 30 giugno 1938 rispetto al 30 giugno 1905	al 30 giugno 1939	al 30 giugno 1938	al 30 giugno 1905
Quantità di locomotive a vapore in dotazione	3.079	4.231	+ 37,4	4.165	— 1,5	+ 35,2
Quantità di tender.....	2.691	3.053	+ 13,4	3.020	— 1,1	+ 12,2
Sala di macchine	1.882	3.601	+ 91,7	3.557	— 1,2	+ 89,0
portanti.....	10.504	18.656	+ 77,6	12.407	— 1,2	+ 75,2
totale.....	7.342	10.318	+ 40,4	10.100	— 1,2	+ 38,8
Sala di tender.....	17.846	28.064	+ 62,3	22.597	— 1,2	+ 60,2
Sala di locomotive (macchine e tender).....	2.80	3.55	+ 26,7	3.56	+ 0,2	+ 27,1
Quantità media di sala per locomotiva {	3,41	4,40	+ 29,0	4,41	+ 0,2	+ 29,3
di macchine e tender.....	2,73	3,37	+ 23,4	3,37	—	+ 23,4
Quantità media di sala per tender.....	3.042	3.496	+ 14,9	3.430	— 1,9	+ 12,7
Quantità di locomotive.....	6	735	+ 2.270,9	735	—	+ 2.270,9
a tre cilindri.....	6.226	9.932	+ 59,5	6.800	— 1,3	+ 57,4
a quattro cilindri.....	2,02	2,34	+ 15,8	2,35	+ 0,4	+ 16,3
Proporzione di locomotive a quattro cilindri sul totale.....	305	833	+ 173,1	816	— 2,04	+ 167,5
Numero totale dei cilindri di locomotive.....	9,0%	19,67%	+ 98,6	19,59%	— 0,4	+ 97,8
Quantità media di cilindri per locomotiva.....	—	2,648	—	2,637	— 0,4	—
Locomotive a doppia espansione.....	—	300	—	300	—	—
proporzione sul totale.....	866	1.432	+ 438,3	1.403	— 2,02	+ 427,4
Locomotive a vapore surriscaldato.....	8,6%	33,82%	+ 293,2	33,68%	— 0,41	+ 291,0
Locomotive a doppia espansione ed a vapore surriscaldato.....	539	206	— 61,2	193	— 6,31	— 64,2
Locomotive con caldaia a pressione maggiore di 12 kg. cm ²	617	3.475	+ 463,2	3.425	— 1,41	+ 455,3
solo automatico.....	1.156	3.681	+ 218,6	3.69	— 1,68	+ 213,1
automatico e moderabile.....	37,5%	87,01%	+ 132,0	86,9%	— 0,14	+ 131,7
Proporzione di locomotive con freno Westinghouse sul totale.....	3.079	3.877	+ 26,6	3.331	— 1,69	+ 24,4
Locomotive con distribuzione a settore.....	100%	92,11%	— 7,9	91,9%	— 0,14	— 8,0
quantità.....	—	334	—	331	—	—
proporzione sul totale.....	—	7,89%	—	8,01%	+ 1,52	—
Locomotive con distribuzione a valvole.....	—	435	—	432	— 0,68	—
quantità.....	—	10,27%	—	10,37%	+ 0,97	—
proporzione sul totale.....	957	4.031	+ 321,5	3.975	— 1,38	+ 315,4
Locomotive con apparecchio di preriscaldamento dell'acqua di alimentazione.....	31,1%	95,20%	+ 208,3	95,43%	+ 0,14	+ 206,8
quantità.....	488	1.741	+ 256,7	1.728	— 0,74	+ 254,1
proporzione sul totale.....	15,7%	41,14%	+ 161,9	41,48%	+ 0,87	+ 164,2
Locomotive con riscaldamento a vapore.....	—	1.092	—	1.095	+ 2,74	—
quantità.....	—	25,8%	—	26,30%	+ 1,93	—
proporzione sul totale.....	341	3.575	+ 948,9	3.532	— 1,20	+ 935,7
Locomotive con lancia-sabbia ad aria compressa.....	11,1%	84,5%	+ 661,2	84,8%	+ 0,30	+ 663,9
quantità.....	5.824	11.132	+ 91,1	10.887	— 1,30	+ 88,6
proporzione sul totale.....	1,88	2,62	+ 39,3	2,63	+ 0,38	+ 39,9
Superficie totale di griglia delle locomotive..... m ²	356,467	209.181	— 41,2	202.472	— 3,20	— 43,2
a vapore saturo.....	—	410.958	—	409.143	— 0,44	—
a vapore surriscaldato.....	356,467	620.139	+ 74,0	611.605	— 1,33	+ 71,5
totale.....	115,77	132	+ 14	132,5%	+ 0,37	+ 14,4
Superficie media di riscaldamento per locomotiva (S) {	—	155,05	—	155,15	+ 0,06	—
a vapore saturo.....	—	127,720	—	127,191	— 0,41	—
a vapore surriscaldato.....	—	48,23	—	48,23	—	—
Superficie totale di surriscaldamento.....	—	—	—	—	—	—
Superficie media di surriscaldamento per locomotiva (S').....	—	—	—	—	—	—
Rapporto (S).....	—	3,21	—	3,21	—	—
Rapporto (S').....	—	—	—	—	—	—
Peso a vuoto, totale delle macchine..... tonn.	118.767	227.660	+ 102	224.688	— 1,31	+ 99,2
Id. medio per macchina.....	36,6	53,8	+ 46,9	53,94	+ 0,26	+ 47,3
Id. totale dei tender.....	37.007	54.620	+ 47,5	53.933	— 1,25	+ 45,7
Id. medio per tender.....	13,7	17,8	+ 29,9	17,85	+ 0,28	+ 30,2
Id. totale delle locomotive.....	149.774	282.280	+ 88,5	278.601	— 1,30	+ 86,0
Id. medio per locomotiva.....	48,8	66,7	+ 37,0	66,89	+ 0,28	+ 37,0
Peso in servizio, totale delle macchine (2).....	128.500	260.117	+ 102,5	256.600	— 1,33	+ 99,7
Id. medio per macchina (2).....	41,8	61,4	+ 46,8	61,61	+ 0,34	+ 47,4
Id. totale dei tender (2).....	81.500	124.873	+ 53,2	123.314	— 1,22	+ 51,3
Id. medio per tender (2).....	30,0	40,8	+ 36,0	40,84	+ 0,09	+ 36,1
Id. totale delle locomotive (2).....	210.000	384.989	+ 83,3	379.000	— 1,29	+ 80,9
Id. medio per locomotiva (2).....	68,2	90,9	+ 33,2	91,21	+ 0,36	+ 33,7
Peso aderente in servizio, totale delle locomotive.....	108.134	221.587	+ 105,0	218.592	— 1,35	+ 102,1
Id. medio per locomotiva.....	35,1	52,3	+ 49,0	52,48	+ 0,34	+ 49,5
Potenza complessiva delle locomotive (3)..... HP.	1.466.714	3.827.136	+ 160,8	3.784.700	— 1,10	+ 158,0
Id. media per locomotiva (3).....	476	904	+ 89,9	908	+ 0,44	+ 90,7
Id. massima per locomotiva (3).....	950	1.750	+ 84,0	1.750	—	+ 84,0
Peso in servizio medio per HP. (4)..... kg.	87,60	67,9	— 22,4	67,8	— 0,01	— 22,6

(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 elettriche a scartamento normale ed ai loro apparecchi speciali al 30 giugno 1938 ed al 30 giugno 1939.

(Vedere Relazione a pag. 71, Capo V).

DATI TECNICI	Situazione al 30 giugno 1938	Situazione al 30 giugno 1939	Variazioni % al 30 giugno 1939 rispetto al 30 giugno 1938
Quantità locomotive elettriche	1.316	1.246	+ 5,6
Locomotive elettriche a corrente continua a 650 Volt..	24	24	—
Locomotive elettriche a corrente continua a 3000 Volt.....	572	497	+ 15,1
Locomotive elettriche ad accumulatori per manovre	1	1	—
Locomotive elettriche trifasi a bassa frequenza (tensione 3600 Volt)	695	700	— 0,7
Locomotive elettriche trifasi a frequenza industriale (tensione 10.000 Volt)	24	24	—
Asse di locomotive elettriche { motori ed accoppiati	6.548	6.185	+ 5,9
{ portanti	1.026	902	+ 13,7
TOTALE...	7.574	7.087	+ 6,9
Quantità media assi per locomotive elettriche { motori ed accoppiati	4,97	4,96	+ 0,2
{ portanti	0,78	0,72	+ 8,3
TOTALE...	5,75	5,68	+ 1,2
Quantità di locomotive elettriche { a due motori	737	742	— 0,7
{ a quattro motori	5	5	—
{ a sei motori	439	395	+ 11,1
{ a otto motori	135	104	+ 29,8
Numero totale dei motori di trazione per locomotive elettriche....	5.208	4.706	+ 10,7
Numero dei motori di trazione di scorta per locomotive elettriche.	127	120	+ 5,8
Quantità di locomotive elettriche { con lancia sabbia ad aria compressa.....	1.299	1.229	+ 5,7
{ con tachimetro	732	657	+ 11,4
{ con freno Westinghouse	1.316	1.246	+ 5,6
Peso totale delle locomotive elettriche	114.695 Tonn.	106.880	+ 7,3
Peso medio " " " "	87,1	85,7	+ 1,6
Potenza oraria complessiva dei motori delle locomotive elettriche	2.528.270 Kw.	2.369.770	+ 6,7
Potenza oraria media dei motori	1921,2	1901,9	+ 1,0
Potenza massima unitaria	2,800	2,800	—

Dati tecnici generali relativi a elettrotreni, elettromotrici ed automotrici, a scartamento normale e situazione al 30 giugno 1939

(Vedi Relazione a pag. 71 Capo V)

TIPO DEI ROTABILI	Quantità	Rotabili a						Potenza complessiva del motore in P.D.	Numero degli assi per rotabile			Quantità complessiva assi	con freno ad aria compr.	RISCALDAMENTO					POSTI PER VIAGGIATORI							
		1		2		4			3		4			8		elettrico	a vapore	ad aria riscaldata da		con illuminazione elettrica	1° classe	2° classe	3° classe	classe unica	Totale posti	
		1	2	3	4	5	6		7	8	gas di scarico			acqua di raffredd.	ad aria			illuminazione elettrica								
Elettrotreni	(1) 14	—	—	—	—	—	14	16.800	—	—	—	—	14	—	—	—	—	14	1.316	—	—	—	1.316			
Elettromotrici a c. c. 650 volt	{ (A)... (B)...	—	(3) 15	(4) 28	—	—	—	27.348	—	43	—	—	43	—	—	—	—	43	1.168	—	1.568	—	2.736			
Automotrici a c. c. 800 volt ..	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Automotrici a c. c. 3000 volt.	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Automotrici a vapore.....	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	7.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Automotrici a benzina.....	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	36.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Automotrici a nafta.....	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Automotrici Diesel-elettriche ... (A)...	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Autofurgoni	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Gru automobile a benzina	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Rimorchi per automotrici a benzina (15)	{ (A)... (B)...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
TOTALE.....	822	81	598	127	—	—	14	213.048	—	7	801	14	3.330	821	160	6	469	186	821	3.074	1.488	9.254	35.000	48.756		

(A) Con orzani di trazione e repulsione normali. — (B) Destinate a circolare isolatamente o accoppiate fra loro.
 (1) Ogni unità è composta di 3 carrozze articolate fra loro e portanti sopra 8 assi.
 Potenza unitaria dei motori in H.P. — (2) da 150, H.P. — (3) da 200 H.P. — (4) da 204 H.P. — (5) N. 91 da 100 — (6) N. 1 da 170, N. 2 da 130. — (7) 3 da 120. — (8) N. 3 da 120. — (9) N. 2 da 75, N. 63 da 120. — (10) N. 49 da 75, N. 10 da 130, N. 9 da 120 — (11) 3 da 115, — (12) N. 208 da 75, N. 274 da 115, N. 3 da 125, N. 25 da 145 — (13) 2 da 180, (14) N. 2 da 100, N. 2 da 120 — (15) Detti rimorchi figurano quantitativamente anche fra le carrozze speciali (vedi alleg. 26).

Dati tecnici generali relativi al parco veicoli delle Ferrovie dello Stato a scartamento normale al 30 giugno 1939.
(Vedere Relazione a pag. 71, Capo V).

TIPO DEI VEICOLI	QUANTITÀ DEI VEICOLI		VEICOLI ADIBITI		VEICOLI		VEICOLI MUNITI DI						Posti per viaggiatori in complesso	Portata complessiva Tonnellate		
	In		al servizio interno		a 2 sale a 3 sale a 4 sale		Quantità complessiva delle sale	riscaldamento a vapore	sola condotta pel R. V.	sola condotta pel freno W.	sola condotta a vuoto	illuminazione elettrica				
	con freno a mano	senza freno a mano	al servizio interno	al traffico	a 2 sale	a 3 sale									a 4 sale	
Carrozze	speciali	(1) 90	3	93	3	1	89	365	(2) 92	—	91	39	16	93	—	—
	di 1ª classe	150	—	150	—	—	150	600	150	—	150	—	1	150	—	—
	» 2ª	1.211	—	1.211	—	1	7	4.835	(3) 1.211	—	1.210	1	—	1.211	71.373	—
	» 3ª	4.181	2	4.183	—	131	30	16.400	(4) 4.244	2 (5) 4.175	6	13	2	4.181	327.573	—
	» miste	1.555	3	1.558	—	54	203	5.921	(6) 1.636	—	1.558	45	1	1.558	86.600	—
» cellulari	10	60	70	—	70	—	140	—	70	—	1	—	70	—	—	
TOTALE carrozze	7.197	68	7.265	—	279	241	28.261	7.403	2	7.253	8	99	20	7.263	(7) 492.146	—
Postali	514	4	518	—	324	51	143	—	511	—	4	1	2	518	—	—
Bagagliai	3.982	—	3.982	14	3.968	—	432	8.868	(8) 3.061	9	3.084	35	7	3.261	—	—
Carrì	serie E	12.472	11.102	23.574	10	23.564	—	47.128	—	1.294	9.914	450	150	1	—	431.578
	» F	13.941	9.391	23.332	69	23.263	—	46.996	158	2.513	8.442	30	—	2.446	—	406.968
	» G	3.288	1.496	4.784	34	4.750	—	9.568	14	1.226	2.831	980	—	—	—	(11) 80.099
	» H	2.908	2.678	5.586	11	5.575	—	11.176	—	1.736	4.365	584	150	4	—	81.910
	» scoperti	29.587	38.470	68.057	2.483	65.574	23	1.911	(9) 139.979	—	454	6.409	—	—	—	1.374.537
	» serbatoio	1.386	312	1.698	1.243	455	130	2	3.510	—	157	665	—	—	—	23.879
	TOTALE carrì	63.582	63.449	127.031	3.850	123.181	153	2.071	238.337	172	6.769	26.183	1.064	300	2.451	—
Veicoli speciali	Carrozze	29	—	29	29	—	12	87	(12) 24	4	28	1	—	28	—	—
	Carrì coperti	565	3	568	568	—	114	1.364	—	541	497	49	—	417	—	—
	» scoperti	59	220	279	279	—	24	660	—	—	42	9	—	—	—	(14) 1.600
	» serbatoio	1	3	4	4	—	2	10	—	—	3	—	—	1	—	—
	» gru	—	127	127	127	—	82	300	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE veicoli speciali	654	353	1.007	1.007	—	75	136	2.421	26	345	59	—	446	—	—	1.600
TOTALE GENERALE	75.929	63.874	139.803	4.871	134.932	520	9.547	299.280	11.173	7.327	37.604	1.199	329	13.939	492.146	4.022.5

(1) Compresi 2 rimorchi per automotrici. — (2) Compresa 1 carrozza con riscaldamento elettrico e a vapore. — (3) Compresa 2 carrozze con riscaldamento elettrico. — (4) Compresa 135 carrozze con riscaldamento elettrico, 63 delle quali hanno anche il riscaldamento a vapore. — (5) Compresa 2 carrozze con freno elettrico. — (6) Compresi 119 carrozze con riscaldamento elettrico 79 delle quali hanno anche il riscaldamento a vapore. — (7) A detto quantitativo sono da aggiungere 48.589 posti appartenenti ad automotrici ed elettrotreni così ripartiti: 9.014 posti di I classe; 1.488 di II classe; 9.254 di III classe; 34.832 di classe unica. — (8) Compresi 6 bagagli con riscaldamento elettrico. — (9) Compresi 10 carrì accoppiati FDI/a. — (10) Compresi 6 carrì a 6 sale e 2 a 8 sale. — (11) N. 17 carrì scuderia non hanno portata. — (12) Compresa una carrozza con riscaldamento elettrico e a vapore. — (13) Compresi 30 carrì accoppiati con tramoggia Vta (tipo Talbot). (14) Carrì con tramoggia tipo Talbot (N. 20 di tom. 20 - N. 30 di Tom. 40).

Locomotive e veicoli ordinati ed in costruzione nell'esercizio 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 72 Capo V).

TIPO DEI ROTABILI	QUANTITÀ DEI ROTABILI				
	Gruppo o serie delle unità ordinate	ancora in costruzione al 30 giugno 1938	ordinati nell'esercizio 1938-39	consegnati nell'esercizio 1938-39	rimasti in costruzione al 30 giugno 1939
Locomotive elettriche	{ E 428 E 625 E 636	99 68 —	39 — 108	31 44 —	107 24 108
TOTALE ...		167	147	75	239
Elettromotrici	{ ALSe ALe	(1) 1 122	(2) — 86	— 58	1 150
TOTALE ...		123	86	58	151
Automotrici a vapore	ALv	1	—	1	—
Automotrici a carburante	{ ALn ALg ATS	276 3 1	100 — —	157 — —	219 3 1
TOTALE ...		281	100	158	223
Elettrotreni	ETR	8	4	8	4
Autotreni a carburante	ATR	9	—	—	9
TOTALE ...		17	4	8	13
Carrozze salone	Sz	3	1	3	1
Carrozze ordinarie	{ ABz Cz BCDI CI	571	(2) 620	473	718
Bagagliai	Dz	2	—	—	2
Carri	{ EE.FI. F. Hg. Mg. Mp. Vrz	2.488	2.590	2.936	2.142
TOTALE ...		3.064	3.211	3.412	2.863
TOTALE COMPLESSIVO ...		3.652	(3) 3.548	(4) 3.711	3.489

(1) Proviene dalla trasformazione di 2 elettromotrici ALe — (2) N.º 40 Elettromotrici e 20 carrozze rimorchio compongono 20 treni bloccati elettrici ordinati nell'esercizio. — (3) Sono stati inoltre ordinati 2 carri per trasporto eliche per conto del Ministero della Marina e 6 carri speciali per trasporto carri ferroviari su strada ordinaria. — (4) Sono stati inoltre consegnati: 6 locomotive a vapore per le ferrovie Eritree, 39 carrelli automotori per manovra e 28 carri speciali carri ferroviari su strada ordinaria.

Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1938 ed al 30 giugno 1939.

(Vedere Relazione a pagg. 73 e 77, Capo V).

	al 30 giugno 1938				al 30 giugno 1939			
	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza
A. — Locomotive e automotrici a vapore.								
1) <i>Atte al servizio:</i>								
nei depositi	1.209	2	1.201	37,3	1.495	3	1.498	35,4
{ pel servizio ordinario dei treni	377	—	377	21,2	956	—	956	22,5
{ pel servizio straordinario dei treni	411	—	411	9,8	394	—	394	9,3
{ per manovre	19	—	19	0,2	13	—	13	0,3
date a nolo	1.092	—	1.092	26,2	954	—	954	22,3
accantonate	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	3.000	2	3.001	88,7	3.812	3	3.815	89,8
2) <i>Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	105	1	106	3,9	205	—	205	4,9
in corso di demolizione nelle officine F. S.	10	—	10	0,2	3	—	3	0,4
in riparazione nelle officine F. S.	112	—	112	2,7	105	—	105	2,5
in attesa di entrare in riparazione	100	—	100	3,8	82	—	82	1,9
in attesa di entrare in riparazione	29	—	29	0,7	24	—	24	0,5
in riparazione nelle officine private	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	476	1	477	11,3	419	—	419	10,2
Consistenza complessiva.....	4.105	3	4.105	100 -	4.231	3	4.234	100 -

	Locomotive	Elettrotreni	Elettromotrici	In complesso	% sulla consistenza	Locomotive	Elettrotreni	Elettromotrici	In complesso	% sulla consistenza
	B. — Locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici									
1) <i>Atte al servizio:</i>										
nei depositi	730	3	77	821	55,7	653	2	48	703	52,5
{ pel servizio ordinario dei treni	314	2	23	339	23 -	246	3	20	269	20,1
{ pel servizio straordinario dei treni	10	—	—	10	1,1	10	—	—	10	0,7
{ per manovre	1	—	—	1	0,1	1	—	—	1	0,1
adibite alle manovre di officina	(1) 14	—	(1) 11	(1) 25	1,7	(1) 13	—	(1) 6	(1) 19	1,4
in collaudo	112	1	6	119	8 -	197	—	4	201	15 -
accantonate	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	1.103	11	117	1.321	89,6	1.120	5	78	1.203	89,8
2) <i>Fuori servizio:</i>										
in riparazione nelle officine dei depositi	91	3	24	120	8,1	101	1	8	110	8,2
in riparazione nelle officine F. S.	22	—	2	24	1,5	20	—	1	21	1,6
in attesa di entrare in riparazione	1	—	—	1	0,1	3	—	—	3	0,2
in ricostruzione nelle officine private	—	—	—	—	—	2	—	—	2	0,2
in attesa di trasformazione o demolizione	3	—	—	3	0,2	—	—	—	—	—
in cor o di demolizione	4	—	—	4	0,3	—	—	—	—	—
in collaudo	—	—	1	1	0,1	—	—	—	—	—
TOTALE...	123	3	27	153	10,4	126	1	9	136	10,2
Consistenza complessiva.....	1.316	14	144	1.474	100 -	1.246	6	87	1.339	100 -

	Automotrici	% sulla consistenza	Automotrici	% sulla consistenza
	C. - Automotrici con motore a combustione interna e autofurgoni.			
1) <i>Atte al servizio:</i>				
nei depositi per servizio ordinario dei treni	412	64,5	322	64,6
nei depositi per servizio straordinario dei treni	106	16,6	70	14 -
accantonate	3	0,5	—	—
TOTALE...	521	81,6	392	78,6
2) <i>Fuori servizio:</i>				
in riparazione nelle officine dei depositi	29	4,6	26	5,2
in riparazione nelle officine F. S.	64	10 -	57	11,4
in attesa di entrare in riparazione	20	3,1	16	3,2
in riparazione nelle officine private	5	0,7	8	1,6
TOTALE...	118	18,4	107	21,4
Consistenza complessiva.....	639 (2)	100 -	499 (2)	100 -

	al 30 giugno 1938					al 30 giugno 1939				
	carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza	carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza
D. — Veicoli.										
1) <i>Atte al servizio:</i>										
2) <i>Fuori servizio:</i>										
per riparazione	237	43	289	600	0,5	289	51	298	638	0,4
{ nelle officine F. S.	347	411	2.100	2.924	2,0	225	263	2.004	2.492	1,7
{ nelle officine private	185	190	2.981	3.300	2,2	164	130	2.955	3.249	2,3
{ nelle squadre rialzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	700	532	5.838	6.999	4,7	678	444	5.257	6.379	4,4
in attesa di invio in riparazione	12	60	1.192	1.270	0,9	17	55	1.505	1.577	1,1
{ alle officine	112	60	2.001	2.073	2,0	89	65	2.416	2.570	1,8
{ alle squadre rialzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	124	120	3.093	4.213	2,9	106	120	3.921	4.247	2,9
in attesa di demolizione o trasformaz.	—	—	7	7	—	—	—	78	78	0,1
{ sui binari del Movimento	20	11	19	50	0,2	56	2	13	71	0,2
{ nelle officine F. S.	22	10	200	304	—	2	15	234	251	0,2
{ nelle officine private	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	51	27	292	370	0,2	58	17	325	400	0,3
TOTALE DEI VEICOLI FUORI SERVIZIO.....	944	745	8.823	11.812	7,8	842	581	9.503	10.926	7,6
Consistenza complessiva.....	7.994	4.500	125.770	147.873	100,0	6.824	4.526	133.388	144.738	100,0

(1) Locomotive ed elettromotrici a 3000 volt in corso di collaudo.

(2) Sono comprese anche 5 automotrici con organi di trazione e repulsione normali.

**Rotabili riparati nelle officine, nei depositi e nelle squadre rialzo delle Ferrovie dello Stato
e nelle officine private.**

(Vedere Relazione a pag. 79 e seguenti, Capo V).

Tipo del rotabile e genere di riparazione	ESERCIZIO 1938-39					ESERCIZIO 1937-38				
	Officine dello Stato	Depositi locomotive	Squadre rialzo	Officine private	TOTALE	Officine dello Stato	Depositi locomotive	Squadre rialzo	Officine private	TOTALE
Locomotive e automotrici a vapore:										
in grande riparazione ..	427	—	—	(1) 88	515	515	—	—	(2) 97	612
in media riparazione ...	131	413	—	—	544	105	501	—	—	606
in piccola riparazione ..	6	1.483	—	—	1.489	5	1.484	—	—	1.489
TOTALE ...	564	1.896	—	(1) 88	2.548	625	1.985	—	(2) 97	2.707
Locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici:										
in riparazione generale ..	112	82	—	—	194	166	100	—	—	266
in riparazione generale di parte meccanica.....	119	20	—	—	139	—	8	—	—	8
in riparazione di riordino	—	305	—	—	305	—	284	—	—	284
in riparazione speciale ..	2	(3) 886	—	—	888	2	(3) 928	—	—	930
TOTALE ...	283	1.293	—	—	1.526	168	1.320	—	—	1.488
Automotrici con motori a combustione interna: (4)										
in riparazione generale.	149	—	—	—	149	62	—	—	—	62
in riparazione speciale..	—	151	—	7	158	—	83	—	—	83
in revisione generale ...	—	519	—	—	519	—	316	—	—	316
TOTALE ...	149	670	—	7	826	62	399	—	—	461
Carrozze:										
in grande riparazione ...	754	—	—	78	832	648	—	—	120	768
in media riparazione ...	2.275	—	108	1.587	3.920	2.083	—	102	1.419	3.604
in piccola riparazione ..	967	—	28.267	201	29.435	959	—	28.408	191	29.558
TOTALE ...	3.996	—	28.375	(5) 1.816	34.187	3.690	—	28.510	(5) 1.730	33.930
Bagagliai e postali:										
in grande riparazione ...	70	—	—	122	192	63	—	—	75	138
in media riparazione ...	204	—	108	1.670	1.982	215	—	91	1.917	2.223
in piccola riparazione ...	97	—	15.872	136	16.105	148	—	15.449	159	15.756
TOTALE ...	371	—	15.980	1.928	18.279	426	—	15.540	2.151	18.117
Carri:										
in grande riparazione ..	483	—	—	6.471	8.954	563	—	—	5.881	6.444
in media riparazione ...	821	—	1.612	10.501	12.934	1.088	—	1.815	12.435	15.338
in piccola riparazione ..	1.311	—	196.505	2.617	200.433	536	—	185.036	2.598	188.170
TOTALE ...	2.615	—	198.117	(6) 19.589	220.321	2.187	—	186.851	(7) 20.914	209.952

(1) Vi sono comprese 10 caldaie sciolte riparate.

(2) Vi sono comprese 17 caldaie sciolte riparate.

(3) Non vi sono comprese le riparazioni di giacenza in officina inferiori a 5 giorni nonchè 4 riparazioni di notevole entità eseguite nell'esercizio 1938-39, conseguenti ad incendio di locomotive elettriche a c.c. 3000 volt.

(4) Sono comprese le automotrici a vapore ALV 72 con caldaia ad alta pressione.

(5) Di cui 43 carrozze trasformate.

(6) Di cui 494 carri trasformati e 50 carri P modificati in carri con bilico.

(7) Di cui 463 carri trasformati e 100 carri F modificati in carri Fo per renderli atti al trasporto merci.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione delle locomotive a vapore a scartamento normale e relativa spesa.

ESERCIZIO 1938-39.

(Vedere Relazione a pagg. 66 e 70, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE	QUANTITÀ CONSUMATA				IMPORTO (1)			Prezzi medi per unità consumata	
	effettiva	ragguagliata (2)		Totale	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	Per tonnellate	Per tonnellate	Per tonnellate
		complessivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)						
Combustibile..									
{ litantrace	1.711.064.467	15.4584	20.9021	258.514.353	2.3356	3.1580	151,084	151,084	151,084
{ mattonelle	2.595.900	0,0235	0,0317	469.399	0,0042	0,0057	180,823	180,823	180,823
{ antracite nazon. (ovuli)	7.028	0,0000	0,0001	839	0,0000	0,0000	119,380	119,380	170,528
{ carbonella	90.080	0,0004	0,0005	14.343	0,0001	0,0002	119,225	119,225	318,450
{ lignite (mattonelle)	27.666.694	0,1250	0,1690	3.862.131	0,0349	0,0472	139,595	139,595	279,190
{ legna	14.461.668	0,0653	0,0883	834.256	0,0075	0,0102	57,687	57,687	115,375
TOTALE...	1.755.885.837	15,6726	21,1917	263.695.321	2,3823	3,2213	150,178	150,178	152,005
Materie grasse									
{ olio per cilindri	844.339	0,0076	0,0103	2.424.270	0,0219	0,0296	2,871	2,871	2,871
{ olio per mecc. e boccole	1.838.544	0,0083	0,0112	3.542.874	0,0320	0,0433	1,927	1,927	3,853
{ per ungimento	2.018	0,0001	0,0001	4.422	0,0000	0,0000	2,191	2,191	1,095
TOTALE...	2.684.901	0,0160	0,0216	5.971.566	0,0539	0,0729	2,224	2,224	3,378
Materie grasse									
{ olio vegetale e in miscela	169.414	0,0015	0,0021	690.023	0,0062	0,0084	4,073	4,073	4,073
{ per illuminaz. } petrolio	251.049	0,0023	0,0030	850.303	0,0077	0,0104	3,387	3,387	3,387
TOTALE..	420.463	0,0038	0,0051	1.540.326	0,0139	0,0188	3,663	3,663	3,663
In complesso..									
{ combustibili	1.755.885.837	15,6726	21,1917	263.695.321	2,3823	3,2213	150,178	150,178	152,005
{ materie grasse per un-	2.684.901	0,0160	0,0216	5.971.566	0,0539	0,0729	2,224	2,224	3,378
{ gimento	420.463	0,0038	0,0051	1.540.326	0,0139	0,0188	3,663	3,663	3,663
{ materie grasse per illu-									
{ minazione									

N.B. - I consumi e le percentuali esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con personale e con materie proprii su tutta la rete esercitata.

(1) In base agli addoppi del magazzino.

(2) A litantrace per i combustibili, ad olio per cilindri per i e 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. 45.517.

(4) La percentuale treni è costituita come segue con locomotive, su linee F. S. nell'intera rete esercitata Km. 81.906.623

(*) Sono treni per prove locomotive 45.517

TOTALE percentuale treni ... 81.861.106

(*) Costo 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 normale e relativa spesa.

ESERCIZIO 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 70, 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 unità consumata			
		completamente	per chilometro di treno				effettiva	ragguagliata		
	Chilogrammi				Lire					
I. — Locomotive										
Materie grasse per ungimento	75.161	75.161	0,0009	0,0011	218.134	68.751.365	82.778.836	0,0031	2,902	2,902
oli per dinamo....										
olio per meccani- smi e boccole...	1.211.108	605.554	0,0073	0,0087	2.333.342	0,0035	0,0282	0,0335	1,927	3,853
grasso e sevo.....	490	981	—	—	1.078	—	—	—	2,200	1,099
TOTALE...	1.286.759	681.696	0,0082	0,0098	2.552.554	0,0366	0,0308	0,0366	1,984	3,744
Materie grasse per illuminazione	25.274	25.274	0,0003	0,0004	102.941	0,0014	0,0012	0,0014	4,073	4,073
olio vegetale.....	59.246	59.246	0,0007	0,0008	200.666	0,0029	0,0024	0,0029	3,387	3,387
petrolio.....	84.520	84.520	0,0010	0,0012	303.607	0,0043	0,0036	0,0043	3,592	3,592
TOTALE...										
II. — Automotrici										
Materie grasse per ungimento	642	642	0,0001	0,0001	1.995	6.640.677	9.786.751	0,0003	2,967	2,967
olio per dinamo....										
olio per meccani- smi e boccole...	20.632	10.316	0,0010	0,0015	39.758	0,0060	0,0040	0,0060	1,927	3,853
grasso e sevo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	21.274	10.958	0,0011	0,0016	41.663	0,0063	0,0042	0,0063	1,958	3,802
Materie grasse per illuminazione	86	86	—	—	350	—	—	—	4,073	4,073
olio vegetale.....	310	310	—	0,0001	1.050	0,0002	0,0001	0,0002	3,387	3,387
petrolio.....	396	396	—	0,0001	1.400	0,0002	0,0001	0,0002	3,535	3,535
TOTALE...										
In complesso.....	1.308.033	692.654	0,0075	0,0091	2.594.217	(3) chilometri 98.565.387 76.402.002	(3) chilometri 98.565.387 0,0280	0,0339	1,983	3,745
materie grasse per ungimento.....										
materie grasse per illuminazione...	84.916	84.916	0,0009	0,0011	305.007	0,0040	0,0033	0,0040	3,592	3,592

(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 le trazioni a vapore.
 (3) Compresi le come di provvista per le locomotive, ferrovia km. 49.966 e per le automotrici km. 21.388. Compresi inoltre i percorsi sul tronco Modana-Covadonga francesi con locomotive F. S. km. 196.574, treni-km. 98.989 e quelli del tratto « Couaine Nord-Est-Couaine Sud » in territorio francese della linea « Couaine-Vestimiglia », con locomotive-km. 94.625, treni-km. 90.410.

N.B. — 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.

**Consumo di combustibili e materie d'ungimento per le automotrici a carburante,
a scartamento normale e relativa spesa. - ESERCIZIO 1938-39.**

(Vedere Relazione a pag. 70, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE		QUANTITÀ CONSUMATA				IMPORTO (1)			Prezzi medi per unità consumata	
		effettiva	ragguagliata (2)			TOTALE	per km. di		effettiva	ragguagliata
			complessiva- mente	per km. di			automotrice (includere le manovre)	treno		
				automotrice (includere le manovre)	treno					
Chilogrammi				Lire						
Combustibili	benzina colorata.....	3.674.662	3.674.662	Percorrenze Km. (3) 38.865.885	Percorrenze Km. (3) 33.635.697	3.723.885	Percorrenze Km. (3) 38.865.885	Percorrenze Km. (3) 32.635.697	per tonn. 1.013,390	per tonn. 1.013,390
	nafta	11.027.866	11.027.866	0,0946 0,2837	0,1092 0,3279		6.133.056	0,0918 0,1518	0,1107 0,1823	556,185
TOTALE...		14.702.528	14.702.528	0,3783	0,4371	9.856.941	0,2136	0,2030	670,425	670,425
Materie grasse per ungi- mento	olio per meccanismi e bo. sole	602.785	674.562	0,0174	0,0200	2.522.937	0,0649	0,0749	per Kg. 4,185	per Kg. 3,740
	grasso e sevo	3.713	12.718	0,0003	0,004		21.083	0,0006	0,0007	5,678
TOTALE...		606.498	687.280	0,0177	0,0204	2.544.020	0,0655	0,0756	4,195	3,701

(1) In base agli addebiti dei magazzini.

(2) A olio per cilindri per le materie d'ungimento, ed a petrolio per le materie d'illuminazione.

(3) Escluso le corse di prova che furono di km. 15.997. Compresi inoltre i percorsi sul tratto Confine Nord.-Brest - Confine Sud - della linea Cuneo-Ventimiglia: Loc. km. 1.940 - treni km. 1.880.

**Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive a vapore
a scartamento ridotto e relativa spesa. - ESERCIZIO 1938-39.**

(Vedere Relazione a pag. 70, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE		QUANTITÀ CONSUMATA				IMPORTO (1)			Prezzi medi per unità consumata	
		effettiva	ragguagliata (2)			TOTALE	per km. di		effettiva	ragguagliata
			complessiva- mente	per km. di			automotrice (includere le manovre)	treno		
				automotrice (includere le manovre)	treno					
Chilogrammi				Lire						
Combustibili	litantrace	18.729.000	18.729.000	Percorrenze Km. 1.487.970	Percorrenze Km. 1.387.428	2.815.365	Percorrenze Km. 1.487.970	Percorrenze Km. 1.387.428	per tonn. 150,321	per tonn. 150,321
	mattonelle	—	—	—	—		—	—	—	—
	carbonella	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	legna	599.740	299.870	0,2015	0,2161	34.537	0,0232	0,0249	57,586	115,173
TOTALE...		19.328.740	19.028.870	12,7884	13,7152	2.849.902	1,0153	2,0541	147,444	149,767
Materie grasse per ungi- mento	olio per cilindri.....	9.618	9.618	0,0065	0,0069	27.101	0,0182	0,0195	per Kg. 2,818	per Kg. 2,818
	olio per meccanismi e boccole	22.304	11.152	0,0075	0,0080		42.889	0,0288	0,0309	1,923
	grasso e sevo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...		31.922	20.770	0,0140	0,0140	69.990	0,0470	0,0504	2,192	3,370
Materie grasse per illu- minazione	olio vegetale	3.399	3.399	0,0023	0,0024	13.846	0,0093	0,0100	4,073	4,073
	petrolio.....	3.256	3.256	0,0022	0,0023		11.040	0,0074	0,0079	3,387
TOTALE...		6.655	6.655	0,0045	0,0047	24.886	0,0167	0,0179	3,739	3,739

(1) In base agli addebiti dei magazzini.

(2) A litantrace per i combustibili, a olio per cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione.

COMPARTIMENTI	VIAGGIATORI									
	Lusso Rapidi Direttissimi Diretti	Accelerati		(a + 3)	Omnibus e misti veri e propri	Straordinari		(6 + 7)	Totale treni viaggiatori (1+4+5+8)	
		verli e propri	tipo automotrice			in genere e riservati	popolari			
										1
Treni										
a) SCARTAMENTO NORMALE										
<i>Linee della Rete di Stato esercitate dalle F. S.</i>										
Torino	trazione a vapore	1.499.848	2.433.443	1.077.453	3.510.896	433.355	203.335	30.289	233.624	5.677.723
	» elettrica	1.737.313	2.600.906	117.933	2.718.899	705.506	152.251	33.339	185.595	5.347.313
	automotrici a carburante	820.937	973.020	—	973.020	—	323.260	—	323.260	2.117.217
Milano	trazione a vapore	4.160.450	2.869.896	821.054	3.690.950	1.065.032	240.259	62.160	302.419	9.218.851
	» elettrica	2.173.651	1.832.162	50.080	1.882.842	449.604	03.154	14.802	78.451	4.584.533
	automotrici a carburante	514.116	1.439.339	—	1.439.339	—	9.897	—	9.897	1.963.352
Venezia	trazione a vapore	3.066.625	2.055.211	1.368.686	3.423.897	311.097	205.356	47.660	253.016	7.054.635
	» elettrica	621.070	575.672	144.199	719.871	1.583	117.013	1.186	118.199	1.460.733
	automotrici a carburante Brunico-Campo Tures...	765.195	1.061.297	—	1.061.297	—	6.464	136	6.600	1.833.092
						104.722	—	—	—	104.722
Trieste	trazione a vapore	321.388	180.730	4.152	184.882	139.432	13.844	5.294	19.138	664.840
	» elettrica	1.194.158	1.185.749	68	1.125.817	149.807	40.579	10.118	50.697	2.580.479
	automotrici a carburante	243.675	1.602.563	—	1.602.563	—	42.492	214	42.706	1.888.944
Genova	trazione a vapore	187	370	—	370	30	106	—	106	693
	» elettrica	2.777.889	1.947.813	787	1.948.000	598.106	157.601	40.369	197.970	5.522.565
	automotrici a carburante	266.242	28	—	28	—	33.017	—	33.017	299.287
Bologna	trazione a vapore	2.176.175	1.278.346	695.867	1.974.213	480.607	133.981	44.281	178.262	4.809.257
	» elettrica	2.786.945	1.505.313	2.948	1.508.211	10.584	124.348	22.324	146.672	4.452.422
	automotrici a carburante	589.449	1.979.679	—	1.979.679	—	17.122	—	17.122	2.586.250
Firenze	trazione a vapore	976.804	1.595.207	786.396	2.381.603	333.465	21.856	24.935	46.791	3.738.663
	» elettrica	3.832.079	2.202.531	492.152	2.695.888	157.081	221.259	48.289	269.548	6.954.396
	automotrici a carburante	928.333	1.168.446	—	1.168.446	—	24.752	—	24.752	2.121.531
Ancona	trazione a vapore	1.453.809	1.178.256	605.326	1.783.582	18.921	55.766	32.054	87.820	3.344.132
	» elettrica	329.911	148.925	2.265	151.190	93	6.441	870	7.316	488.510
	automotrici a carburante	498.788	2.384.880	—	2.384.880	—	28.223	—	28.223	2.911.891
Roma	trazione a vapore	573.764	1.036.392	402.703	1.439.095	234.869	34.266	10.509	44.775	2.292.503
	» elettrica	5.437.807	3.042.483	31.607	3.074.090	14.880	287.609	80.314	317.973	8.894.750
	automotrici a carburante	832.424	2.776.994	—	2.776.994	—	32.222	50	32.272	3.641.690
Napoli	trazione a vapore	134.790	1.063.708	3.028	1.066.736	338.644	9.996	2.878	12.874	1.553.044
	» elettrica	2.559.562	1.692.980	9.391	1.702.371	537.543	138.865	30.847	169.712	4.909.188
	automotrici a carburante	294.505	2.926.915	—	2.926.915	360	27.896	—	27.896	3.249.676
Bari	trazione a vapore	1.744.127	1.299.533	545.612	1.845.145	459.480	18.955	14.147	33.102	4.081.854
	» elettrica	468.532	2.161.628	—	2.161.628	—	63.195	123	63.318	2.693.478
	automotrici a carburante	313.125	741.239	128.224	869.463	265.606	12.307	1.351	13.658	1.461.852
Reggio C.	trazione a vapore	1.916.490	1.029.845	92.127	1.121.372	102.067	69.426	9.949	79.375	3.219.304
	» elettrica	—	1.309.519	—	1.309.519	—	4.940	—	4.940	1.314.459
	automotrici a carburante	1.206.253	1.954.718	608.028	2.562.746	1.425.359	23.170	11.718	34.888	5.229.246
Palermo	trazione a vapore	2.118.250	986.944	—	986.944	—	8.197	—	8.197	3.113.391
	automotrici a carburante	230.248	486.785	29.911	516.656	71.214	18.242	6.222	24.464	842.622
Cagliari	trazione a vapore	215.067	1.528.073	—	1.528.073	—	—	—	—	1.743.140
TOTALE...	trazione a vapore	17.857.593	18.173.834	7.076.440	25.250.274	5.577.111	991.439	293.498	1.284.937	49.969.915
	» elettrica	25.316.675	17.704.844	944.157	18.649.001	2.831.576	292.453	1.379.000	1.671.513	48.518.915
	automotrici a carburante	8.555.513	22.299.325	—	22.299.325	300	621.677	523	622.200	31.477.398
In complesso		51.779.981	58.178.003	8.020.597	66.198.600	8.409.047	1.905.569	1.673.081	3.578.650	129.966.278
Linee esercitate dalle F. S. in territorio estero	T. E.	70.661	48.186	—	48.186	21.880	1.194	—	1.194	141.921
	A. T.	1.880	—	—	—	—	—	—	—	1.880
Totale scartamento normale		51.852.522	58.226.189	8.020.597	66.246.786	8.430.927	1.906.763	1.673.081	3.579.844	130.110.079
b) SCARTAMENTO RIDOTTO										
<i>Linee della Rete di Stato esercitate dalle F. S.</i>										
Venezia	trazione a vapore	—	—	—	—	97.370	437	—	437	97.807
Palermo	trazione a vapore	—	—	—	—	1.000.651	1.580	184	1.764	1.002.415
Totale scartamento ridotto		—	—	—	—	1.098.021	2.017	184	2.201	1.100.222
TOTALE GENERALE (a + b)		51.852.522	58.226.189	8.020.597	66.246.786	9.528.948	1.908.780	1.673.265	3.582.045	131.210.301
Esercizio 1937-38		44.001.013	49.036.979	7.701.874	56.738.853	9.549.110	3.566.933	582.842	4.149.775	114.438.751
Variazioni percentuali		+ 17,8	—	—	+ 16,7	— 0,2	—	—	+ 13,6	+ 14,6

dei treni.

1938-39.

Capo V e pagg. 92 e 96 Capo VI).

MERCÌ										TOTALE viaggiatori e merci (9+19)	Materiali spartineve e di servizio	TOTALE COMPLESSIVO (20+21)
con viaggiatori	in genere	rapidi (escluse derivate)	derrate	(11+12+13)	Straordinari			(15+16+17)	TOTALE treni merci (10+14+18)			
					in genere	derrate	militari					
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
chilometro												
206.187	1.054.687	1.299.469	—	2.354.156	165.052	—	21.814	186.866	2.747.209	8.424.932	42.345	8.467.277
182.848	812.841	1.347.879	69.547	2.230.257	205.208	960	28.150	234.318	2.647.433	7.994.746	11.598	8.006.344
—	—	—	—	—	—	—	90	90	90	2.117.307	152.274	2.269.581
258.690	1.485.106	2.625.687	181.282	4.292.075	647.784	64.073	27.378	739.235	5.289.000	14.507.851	42.040	14.549.891
78.925	319.297	514.247	46.787	880.331	178.023	38.589	8.242	224.854	1.178.110	5.762.663	21.664	5.784.327
—	—	—	—	—	—	—	96	96	96	1.963.448	273.995	2.237.443
170.597	916.281	1.720.378	125.982	2.762.641	610.964	150.009	63.391	824.364	3.757.602	10.812.237	179.751	10.991.988
13.112	164.618	309.363	70.894	544.875	227.983	202.712	8.918	439.613	997.600	2.458.323	29.146	2.487.469
—	—	—	—	—	32	—	—	—	32	1.833.092	133.487	1.966.579
186.931	310.250	156.402	15.246	481.898	94.771	609	16.242	111.622	780.451	1.445.291	10.244	1.455.535
113.087	294.431	—	50.459	939.504	272.138	25.656	20.206	318.000	1.370.591	3.891.070	18.033	3.909.103
—	21.898	421	181	22.500	13.060	—	4	13.064	36.564	1.888.944	46.265	1.935.209
187.453	1.254.954	1.309.601	73.983	2.638.548	418.197	31.144	27.443	476.784	3.302.785	8.825.350	25.861	8.851.211
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	299.287	20.558	319.845
276.090	995.839	809.213	231.510	2.036.562	688.716	239.335	65.931	993.976	3.306.628	8.115.885	55.478	8.171.363
235.557	428.180	1.099.973	180.093	1.708.246	557.071	254.894	62.507	874.472	2.818.275	7.270.737	108.554	7.379.291
—	36.458	—	—	36.458	31	—	147	178	36.636	2.622.886	268.175	2.891.061
146.280	724.035	450.786	40.375	1.215.196	406.001	6.536	16.789	429.326	1.790.802	5.529.465	156.029	5.685.494
251.134	554.279	1.754.724	161.153	2.470.156	1.202.413	395.995	104.500	1.703.908	4.425.198	11.379.594	79.556	11.459.150
—	773	—	—	773	181	—	—	181	954	2.122.485	247.984	2.370.469
373.628	1.284.579	595.458	97.754	1.977.791	920.570	91.668	67.345	1.079.583	3.431.002	6.775.134	63.123	6.838.257
93.973	69.252	127.227	21.229	217.708	127.831	24.233	15.261	167.325	479.006	917.516	2.765	920.281
—	117.536	—	—	117.536	247	—	—	247	117.783	3.029.674	152.606	3.182.280
44.983	646.537	421.370	20.611	1.088.518	395.261	6.591	25.536	427.388	1.560.889	3.853.392	176.341	4.029.733
159.087	633.493	1.495.825	316.124	2.446.442	1.564.989	627.118	163.551	2.355.663	4.961.192	13.555.942	86.600	13.642.542
—	—	—	—	—	—	—	97	97	97	3.641.787	147.166	3.788.953
66.569	1.015.653	194.635	4.942	1.215.230	104.433	5.491	23.780	133.704	1.415.494	2.968.538	170.045	3.138.583
58.192	680.501	716.623	141.591	1.538.715	706.302	309.675	79.792	1.095.769	2.692.676	7.661.864	48.923	7.710.787
—	—	—	—	—	—	—	47	47	47	3.249.723	186.845	3.436.568
229.195	924.315	646.836	75.909	1.647.060	585.742	24.406	99.523	709.671	2.585.926	6.667.780	54.838	6.722.618
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.693.478	140.144	2.833.622
69.987	728.033	25.452	—	753.485	217.639	8.749	29.521	255.909	1.079.381	2.541.233	43.359	2.584.592
89.631	595.149	345.627	139.934	1.081.710	448.065	614.751	51.765	1.114.581	2.285.922	5.505.226	20.832	5.526.058
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.314.459	113.629	4.428.088
225.818	1.564.588	293.982	136.478	1.995.048	271.444	97.256	18.395	381.095	2.601.961	7.831.207	87.647	7.918.854
—	—	—	—	—	—	—	847	847	847	3.114.238	74.206	3.188.444
—	318.816	—	9.900	328.716	40.292	—	10.832	51.124	379.840	1.222.462	21.341	1.243.803
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.743.140	42.535	1.785.675
2.254.946	11.989.617	9.241.089	940.170	22.170.876	5.161.723	688.723	486.481	6.336.927	30.762.749	80.732.664	1.128.442	81.861.106
1.450.999	5.808.005	9.616.703	1.271.794	16.696.502	5.908.252	2.526.727	570.340	9.005.319	27.158.280	75.677.785	463.468	76.141.253
—	154.767	—	—	154.767	459	—	1.324	1.783	156.550	31.633.948	1.999.869	33.633.817
3.711.945	17.952.389	18.857.792	2.211.964	39.022.145	11.070.434	3.215.450	1.058.145	15.344.029	58.078.119	188.044.397	3.591.779	191.636.176
—	44.652	—	—	44.652	2.826	—	—	2.826	47.478	189.399	—	189.399
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.880	—	1.880
3.711.945	17.997.041	18.857.792	2.211.964	39.066.797	11.073.266	3.215.450	1.058.145	15.346.855	58.125.597	188.235.676	3.591.779	191.827.455
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
156.475	45.560	586	—	46.146	1.098	—	—	1.098	1.098	98.905	155	99.060
—	—	—	—	—	57.821	—	186	58.007	260.628	1.263.043	25.325	1.288.368
156.475	45.560	586	—	46.146	58.919	—	186	59.105	261.726	1.361.948	25.480	1.387.428
3.868.420	18.042.601	18.858.378	2.211.964	39.112.943	11.132.179	3.215.450	1.058.331	15.405.960	58.387.323	189.597.624	3.617.259	193.214.883
4.438.656	17.787.476	17.328.007	2.150.544	37.266.027	13.418.973	2.408.047	876.980	16.704.000	58.408.683	172.847.434	3.013.155	175.860.589
—	12.8	—	—	4.9	—	—	—	—	—	0.04	9.7	9.9

Percorrenze dei veicoli.
ESERCIZIO 1938-39.

ALLEGATO N. 37.

(Vedere Relazione a pag. 62, Capo V e pagg. 92 e 96 Capo VI).

COMPARTIMENTI	Carrozze e cellulari cariche	Carrozze vuote	Bagagliai	Carri carichi		Carri vuoti	Carri per treni materiali e di servizio	Postali	TOTALE
				merce	bestiame				
				migliaia di assi-chilometri					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a) SCARTAMENTO NORMALE									
<i>Linee della rete di Stato esercitate dalle F. S.</i>									
Torino	214.209	2.348	40.018	183.805	2.146	85.251	856	6.427	535.060
Milano	278.020	7.330	47.224	276.925	2.758	113.802	2.359	10.432	738.850
Venezia	173.392	4.585	35.309	178.445	2.034	96.216	2.227	11.019	503.227
Trieste	68.558	1.845	13.803	72.679	776	43.227	257	2.673	203.808
Genova	144.012	2.074	24.615	141.493	810	47.665	460	5.399	366.528
Bologna	220.708	4.882	41.219	262.881	5.581	100.150	6.770	13.953	656.144
Firenze	247.606	3.907	44.620	282.871	3.979	115.268	3.947	11.377	713.275
Ancona	99.061	949	18.845	140.013	3.951	56.281	1.589	7.669	328.358
Roma	280.863	3.406	42.961	260.090	6.093	114.159	3.461	15.625	726.658
Napoli	148.206	1.683	24.480	143.374	1.869	56.795	904	8.091	385.402
Bari	93.415	1.777	17.708	89.224	1.965	43.823	1.474	6.738	256.124
Reggio di Calabria	104.816	2.687	17.007	127.001	1.751	58.920	686	6.632	319.500
Palermo	97.003	2.979	17.722	70.610	1.074	26.740	950	4.896	221.974
Cagliari	19.430	782	2.742	8.945	435	2.992	548	907	36.781
TOTALE	2.189.299	41.234	388.273	2.238.056	35.212	961.289	26.488	111.838	5.991.689
Linee esercitate dalle F. S. in territorio estero Trazione elettrica	2.703	—	702	885	12	577	—	203	5.052
Totale scartamento normale	2.192.002	41.234	388.975	2.238.911	35.224	961.866	26.488	112.041	5.996.741
b) SCARTAMENTO RIDOTTO									
<i>Linee della Rete Stato esercitate dalle F.S.</i>									
Venezia trazione a vapore.....	489	54	197	69	1	8	1	—	819
Palermo	7.427	818	577	2.939	21	345	114	—	12.241
Totale scartamento ridotto.....	7.916	872	774	3.008	22	353	115	—	13.060
TOTALE GENERALE (a + b)	2.199.918	42.106	389.749	2.241.919	35.246	962.219	26.603	112.041	6.009.801
Esercizio 1937-38	2.007.524	38.328	375.179	2.199.707	33.336	927.622	23.480	109.090	5.714.266
Variazioni percentuali	+ 9,6	+ 9,8	+ 3,9	+ 1,9	+ 5,7	+ 3,7	+ 13,3	+ 2,7	+ 5,2

**Percorrenza delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche
e con motore a combustione interna sull'intera rete esercitata.**

ESERCIZIO 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 62, Capo V).

GENERE DEI TRENI	LINEE A SCARTAMENTO NORMALE					LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO			
	Locomotive		Automotrici			Locomotive a vapore	Automotrici		
	a vapore	elettriche	a vapore	elettriche	con motore a combustione interna		elettriche	con motore a combustione interna	
	locomotive-km.					locomotive-km.			
Linee della rete di Stato									
Treni viaggiatori	direttissimi - diretti	19.123.958	25.596.851	—	3.964.896	9.863.079	—	—	—
	accelerati	26.490.207	17.360.682	—	4.630.480	16.038.728	—	—	—
	omnibus e misti	5.803.759	2.604.047	—	735.893	380	1.121.350	—	—
	speciali-bis-facoltativi	1.414.304	1.827.792	—	64.673	726.642	2.385	—	—
	TOTALE ...	52.832.228	47.389.372	—	9.395.942	36.628.829	1.123.735	—	—
Treni merci	con viaggiatori	2.431.060	1.665.657	—	—	—	174.612	—	—
	senza viaggiatori ...	23.917.076	18.742.836	—	—	154.762	47.491	—	—
	speciali e facoltativi	6.807.623	9.859.456	—	818	2.024	73.195	—	—
	TOTALE ...	33.155.759	30.267.949	—	818	156.786	295.298	—	—
Materiali-spartineve-di servizio	1.074.690	175.356	61.315	363.420	2.049.107	25.480	—	—	
Locomotive isolate	(1) 5.874.060	(1) 3.589.697	—	(2) 21.836	—	7.483	—	—	
Locomotive di manovra	17.666.497	1.105.263	23.808	4.735	—	35.974	—	—	
TOTALE COMPLESSIVO ...	110.603.234	82.527.637	85.123	9.786.751	(3) 38.834.722	1.487.970	—	—	
Linee esercitate dalle F.S. (A. T. in territorio estero (T. E.	100	—	—	—	1.940	—	—	—	
Percorrenza locomotive F. S. su altre reti	—	251.199	—	—	—	—	—	—	
TOTALE DELLA RETE ESERCITATA	110.603.334	82.778.836	85.123	9.786.751	38.865.885	1.487.970	—	—	
Percorrenza di terzi sulla rete	722.411	852.623	—	—	285.627	—	—	—	

(1) Escluse le corse di prova locomotive in km. 45.517. — (2) Compresse le corse di prova (locomotive-km. 49.962, Automotrici km. 21.388). — (3) Escluse le corse di prova km. 15.997.

Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro.

ESERCIZIO 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 90 Capo VI).

TARIFFE	QUANTITÀ VIAGGIATORI (1)						PRODOTTO VIAGGIATORI (5)				VIAGGIATORI-CHILOMETRO (4)				Prodotto per Viaggio (1) %	
	1ª classe		3ª classe		Totale		1ª classe		3ª classe		Totale		3ª classe			percentuale %
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
a) Differenziale	166.014	897.863	6.208.950	7.272.827	4.356.20	331.773	72.438.356	181.013.542	273.813.671	42.665.598	180.470.463	782.327.700	1.005.463.761	8.541	0,2723	
b) Vicinale	10.672	256.332	11.530.906	11.798.110	7.066	317.176	5.734.703	95.047.859	101.099.738	480.240	13.339.664	415.112.616	428.932.320	3.643	0,2357	
c) Andata-Ridotto	130.440	769.597	15.078.877	15.978.914	9.570	5.123.607	22.938.813	105.005.254	133.067.674	12.913.560	56.180.581	467.445.187	536.539.328	4.557	0,2480	
d) Riduzioni diverse (2)	898.690	6.627.086	57.230.332	64.736.108	38.772	55.554.537	200.714.613	530.895.801	787.164.951	255.668.790	1.378.433.888	5.598.785.102	7.232.917.780	61.438	0,1088	
e) Napoli Pozzuoli	26.398	—	1.284.712	1.311.110	0.785	36.183	—	1.005.881	1.042.064	158.388	—	8.992.984	9.151.372	0,078	0,1139	
f) Tariffa speciale impiegati, artigiani	—	704.472	47.390.892	48.095.364	28.805	—	1.361.169	52.718.093	54.079.262	—	16.907.328	1.184.772.300	1.201.679.628	10,207	0,0450	
Completivamente	1.212.214	9.255.550	138.724.669	149.192.433	89.354	81.363.276	303.187.654	965.716.430	1.350.267.360	311.916.576	1.645.331.924	8.457.435.889	10.414.684.389	88,464	0,1297	
g) Circolari: Chilometrici e Combinabili	2.824	15.010	14.756	34.590	0.019	931.436	3.572.248	2.580.012	7.083.696	3.150.714	19.199.565	18.428.514	40.878.793	0,347	0,1733	
h) Abbonamenti (3)	238.261	1.622.183	15.882.388	17.743.032	10.627	15.980.837	34.831.269	110.447.518	179.259.624	61.233.092	287.126.461	968.837.877	1.317.197.430	11,189	0,1361	
i) Carte di autorizzazione	—	—	—	—	—	765.875	1.181.189	405.247	2.352.311	—	—	—	—	—	—	
l) Carte libera circolazione	—	—	—	—	—	6.365.182	—	—	6.365.182	—	—	—	—	—	—	
m) Accessori (*)	—	—	—	—	—	10.276.514	18.239.986	3.180.671	31.697.171	—	—	—	—	—	—	
TOTALE GENERALE (6)	1.453.299	10.892.743	154.622.013	166.968.053	100	115.683.120	379.012.346	1.082.329.878	1.577.025.344	376.300.382	1.951.657.950	9.444.862.280	11.772.760.612	100	0,1340	

(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 andata e ritorno contati per due viaggiatori. Per i biglietti d'abbonamento per impiegati e artigiani (punto f) sono stati calcolati 12 viaggiatori per ogni biglietto venduto.

(2) Il traffico inerente ai treni popolari è stato compreso nelle riduzioni diverse.

(3) Il numero dei viaggi effettuati dai possessori dei biglietti di abbonamento nonché quello dei relativi viaggi-km., è stato calcolato, come nei precedenti esercizi, in base al prodotto dei biglietti stessi, dividendo il prodotto complessivo degli abbonamenti per il prezzo medio per viaggi-km., addebitato a tutte le altre specie di biglietti, fuse insieme, si sono ottenuti i viaggi-km., mentre il numero dei viaggi è stato calcolato dividendo il numero dei viaggi-km. per la percorrenza media effettuata da tutti i viaggiatori, in base ad ogni specie di tariffa, esclusa quella degli abbonamenti.

(4) I viaggi-km. sono stati calcolati, fatta eccezione per gli abbonamenti, in base ai risultati dello speciale studio statistico per l'esercizio 1937-38 opportunamente aggiornati.

(5) Il prodotto è al netto delle tasse erariali e di bollo.

(6) Questo quantitativo dei viaggiatori differisce da quello riportato al Capo VI della Relazione perché quest'ultimo non comprende i viaggi degli abbonamenti, 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	81.409	142.122	—	223.531
b) Supplementi treni rapidi ed automotrici	5.600.000	11.400.000	1.400.000	18.400.000
c) Marche a valore biglietti gratuiti	895.105	2.736.501	1.780.671	5.412.277
d) Quote vagoni letto	3.760.000	3.981.363	—	7.661.363
TOTALE	10.276.514	18.239.986	3.180.671	31.697.171

Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle tessere di autorizzazione.

ESERCIZIO 1938-39.

(Vedere Relazione a pagg. 90 e 91, Capo VI).

SPECIFICAZIONE DEGLI ABBONAMENTI	QUANTITÀ DEI BIGLIETTI				PRODOTTO DEI BIGLIETTI AL NETTO DELLE TASSE			
	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe	TOTALE	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe	TOTALE
	Numero				Lire			
Ordinari	1.312	8.127	41.875	51.314				
Intera rete	1.082	1.557	1.491	4.130				
Speciali.....	1.495	9.168	26.780	37.443				
Regionali	54	805	4.268	5.127	15.980.837	52.831.269	110.447.518	179.259.624
Studenti	10	5.262	38.634	43.906				
Impiegati	270	3.177	11.729	15.176				
Ferrovieri.....	5	1.472	30.693	32.170				
TOTALE...	4.228	29.568	155.470	189.266	15.980.837	52.831.269	110.447.518	179.259.624
	Cat. A.	Cat. B.	Cat. C.	TOTALE				
Tessere di autorizzazione per per- correnze non superiori a 100 km.	3	179	653	835	2.092	44.922	83.095	131.469
Tessere di autorizzazione senza limitazione di percorrenza	675	2.226	1.283	4.184	763.783	1.136.267	322.152	2.220.842
TOTALE...	678	2.405	1.936	5.019	765.875	1.181.189	405.247	2.352.311

Il prodotto è al netto delle tasse erariali e di bollo, nonché del deposito cauzionale e delle relative regolarizzazioni.

Traffico viaggiatori diviso per Compartimento
RETE A SCARTAMENTO NORMALE E RIDOTTO.
ANNO SOLARE 1938

COMPARTIMENTI	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	68.038	907.626	13.622.557	14.598.221	6.208.426	31.860.128	122.833.861	160.902.415
Milano	257.912	1.325.244	17.424.600	19.007.756	20.223.566	65.683.921	176.670.532	262.578.019
Venezia	73.467	736.770	7.637.813	8.448.059	5.385.350	25.361.741	83.991.533	114.738.624
Trieste	26.749	251.476	3.291.192	3.569.417	2.624.525	10.634.385	38.836.627	52.095.537
Genova	105.752	898.233	6.586.700	7.590.685	8.747.946	28.811.671	62.175.124	99.734.741
Bologna	54.550	563.780	6.838.363	7.456.693	3.897.936	21.956.413	77.591.750	103.446.099
Firenze	75.716	790.327	9.479.039	10.345.082	5.663.699	28.027.108	95.402.315	129.093.122
Ancona	21.492	241.915	4.109.187	4.372.594	1.170.438	9.768.042	44.306.744	55.245.224
Roma	139.741	717.149	7.896.305	8.753.195	30.653.670	42.498.248	101.425.085	174.577.003
Napoli	93.371	473.158	6.716.075	7.282.604	5.494.383	21.070.858	66.816.577	93.381.818
Bari	29.081	246.625	3.807.122	4.082.828	2.576.297	13.855.363	49.178.284	65.609.944
Reggio Calabria	12.667	199.188	2.607.840	2.819.695	1.088.601	5.858.746	26.436.971	33.384.318
Palermo	52.980	665.063	5.277.158	5.995.210	4.043.071	23.819.477	55.849.180	83.711.728
Cagliari	7.018	49.867	1.186.993	1.243.878	676.708	3.172.457	13.173.331	17.022.406
TOTALE...	1.018.543	8.066.430	96.480.944	105.565.917	98.454.616	332.378.558	1.014.687.914	1.445.521.088
<i>Totale dei biglietti distribuiti in conto corrente</i>	5.566	4.356	506.340	516.262	—	—	—	(3)
<i>Totale dei biglietti venduti dalle Ferrovie Secondarie</i>	19.160	331.998	668.552	1.019.710	334.316	3.023.918	12.149.746	15.507.980
<i>Totale dei biglietti venduti all'estero</i>	78.504	652.176	989.696	1.714.376	11.673.944	51.812.132	26.004.075	89.490.151
TOTALE...	1.121.773	9.054.960	98.639.532	108.816.265	110.462.876	387.214.608	1.052.841.735	1.550.519.219
<i>Somme accreditate alle Amministrazioni in corrispondenza...</i>					3.569.551	15.952.773	20.141.178	39.663.502
RIMANENZA...					106.893.325	371.261.835	1.032.700.557	1.510.855.717

(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 1938-39 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimento (Rete a scartamento normale).

(Vedere Relazione a pag. 94, Capo VI).

COMPARTIMENTI	Carro completo Tonn.	Collettame Tonn.	TOTALE Tonn.	DIFFERENZA PERCENTUALE FRA GLI ESERCIZI 1938-39 E 1937-38			
				Carro completo	Collettame	TOTALE	
Torino	esercizio 1938-39...	5.372.675	413.586	5.786.261			
	» 1937-38...	5.348.166	442.171	5.790.337			
	Differenza...	+ 24.509	- 28.585	- 4.076	+ 0,46	- 6,46	- 0,07
Milano	esercizio 1938-39...	5.230.618	505.756	5.736.374			
	» 1937-38...	6.395.435	527.229	6.922.664			
	Differenza...	- 1.164.817	- 21.473	- 1.186.290	- 18,21	- 4,07	- 17,14
Venezia	esercizio 1938-39...	3.518.711	224.346	3.743.057			
	» 1937-38...	3.979.768	235.477	4.215.245			
	Differenza...	- 461.057	- 11.131	- 472.188	- 11,58	- 4,73	- 11,20
Trieste	esercizio 1938-39...	3.824.903	70.207	3.895.110			
	» 1937-38...	5.141.839	77.805	5.219.644			
	Differenza...	- 1.316.936	- 7.598	- 1.324.534	- 25,61	- 9,76	- 25,37
Genova	esercizio 1938-39...	7.200.756	285.218	7.485.970			
	» 1937-38...	6.730.817	293.117	7.023.934			
	Differenza...	+ 469.939	- 7.899	+ 462.040	+ 6,98	- 2,69	+ 6,58
Bologna	esercizio 1938-39...	2.111.815	221.991	2.333.806			
	» 1937-38...	2.607.233	226.960	2.834.193			
	Differenza...	- 495.418	- 4.969	- 500.387	- 19,00	- 2,19	- 17,65
Firenze.....	esercizio 1938-39...	5.228.751	312.361	5.541.112			
	» 1937-38...	5.576.336	324.337	5.900.673			
	Differenza...	- 347.585	- 11.976	- 359.561	- 6,23	- 3,69	- 6,09
Ancona	esercizio 1938-39...	2.251.071	138.048	2.389.119			
	» 1937-38...	2.086.136	140.434	2.226.570			
	Differenza...	+ 164.935	- 2.386	+ 162.549	+ 7,91	- 1,70	+ 7,30
Roma	esercizio 1938-39...	2.234.432	135.522	2.369.954			
	» 1937-38...	2.094.480	137.125	2.231.605			
	Differenza...	+ 139.952	- 1.603	+ 138.349	+ 6,68	- 1,17	+ 6,20
Napoli.....	esercizio 1938-39...	2.564.336	190.298	2.754.634			
	» 1937-38...	2.423.398	196.266	2.619.664			
	Differenza...	+ 140.938	- 5.968	+ 134.970	+ 5,81	- 3,04	+ 5,15
Bari.....	esercizio 1938-39...	1.628.364	99.181	1.727.545			
	» 1937-38...	1.683.498	103.261	1.786.759			
	Differenza...	- 55.134	- 4.080	- 59.214	- 3,27	- 3,95	- 3,31
Reggio Calabria.	esercizio 1938-39...	772.934	80.661	853.595			
	» 1937-38...	713.320	83.897	797.217			
	Differenza...	+ 59.614	- 3.236	+ 56.378	+ 8,36	- 3,86	+ 7,07
Palermo.....	esercizio 1938-39...	1.981.748	169.438	2.151.186			
	» 1937-38...	1.877.808	177.539	2.055.347			
	Differenza...	+ 103.940	- 8.101	+ 95.839	+ 5,53	- 4,56	+ 4,66
Cagliari	esercizio 1938-39...	412.002	57.702	469.704			
	» 1937-38...	403.291	57.449	460.740			
	Differenza...	+ 8.711	+ 253	+ 8.964	+ 2,16	+ 0,44	+ 1,95
TOTALI...	esercizio 1938-39...	44.333.116	2.904.315	47.237.431			
	» 1937-38...	47.061.525	3.023.067	50.084.592			
	Differenza...	- 2.728.409	- 118.752	- 2.847.161	- 5,80	- 3,93	- 5,68

Carico complessivo per

ESERCIZI 1938-39

(Vedere Relazione a

ANNO	M E S E	MERCÌ 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								
1938	Luglio	3.584.239	238.110	776.733	4.599.082	—	17.650	—
»	Agosto	3.709.075	228.243	731.062	4.668.380	—	16.727	—
»	Settembre	3.921.417	262.500	738.093	4.922.010	—	22.127	—
»	Ottobre	3.875.951	277.136	613.006	4.766.093	—	21.736	—
»	Novembre	3.550.616	260.691	497.479	4.308.816	—	19.777	—
»	Dicembre	3.542.986	255.956	487.127	4.286.069	—	19.340	—
1938	2° semestre	22.184.314	1.522.636	3.843.500	27.550.450	— 8,57	117.357	+ 0,89
1937	2° semestre	25.815.311	1.608.650	3.425.066	30.849.027	—	116.321	—
1939	Gennaio	3.275.517	218.197	431.408	3.925.122	—	14.419	—
»	Febbraio	3.628.150	221.390	460.093	4.309.633	—	10.950	—
»	Marzo	4.030.378	257.242	561.450	4.849.070	—	11.830	—
»	Aprile	3.538.800	217.364	507.114	4.263.278	—	10.027	—
»	Maggio	3.813.663	235.266	562.516	4.611.445	—	13.225	—
»	Giugno	3.862.294	232.220	580.160	4.674.674	—	13.295	—
1939	1° semestre	22.148.802	1.381.679	3.102.741	26.633.222	+ 0,33	73.746	— 28,52
1938	1° semestre	21.246.214	1.414.417	3.881.849	26.545.480	—	103.169	—
Esercizio 1938-39		44.333.116	2.904.315	6.946.241	54.183.672	— 5,59	191.103	— 12,93
Esercizio 1937-38		47.061.525	3.023.067	7.309.915	57.394.507	—	219.490	—

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.

meze di merci e bestiame.

E 1937-38.

pag. 94, 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	carico medio per carro	in complesso	Percentuale rispetto all'esercizio precedente
completi	misti con merci		bestiame						
	di stazione	di transito		quantità					
275.823	73.389	49.229	6.125	56.248	460.814	—	11, 34	1.919	—
287.727	71.388	45.749	5.420	52.938	463.222	—	11, 33	1.924	—
297.941	76.221	50.532	6.191	54.403	485.288	—	11, 48	2.359	—
205.150	79.300	54.392	7.693	47.192	483.727	—	11, 30	2.276	—
265.757	75.412	50.523	6.045	39.660	437.397	—	11, 31	2.056	—
265.567	75.008	54.839	5.320	37.393	438.127	—	11, 34	1.996	—
1.687.965	450.718	305.264	36.794	287.834	2.768.575	— 7, 49	11, 35	12.530	— 3, 23
1.911.514	467.225	306.167	49.070	258.710	2.992.686	—	11, 70	12.949	—
252.118	68.672	45.855	4.866	34.332	405.843	—	11, 05	1.621	—
272.764	67.488	44.214	5.131	36.204	425.801	—	11, 45	1.229	—
300.978	77.054	49.859	5.735	43.593	477.219	—	11, 50	1.437	—
266.058	66.718	45.517	5.784	38.104	422.181	—	11, 50	1.206	—
279.569	71.867	46.800	6.656	42.674	447.566	—	11, 70	1.483	—
287.649	71.250	47.534	11.286	43.898	461.617	—	11, 60	1.419	—
1.659.136	423.049	279.779	39.458	238.805	2.640.227	+ 1, 04	11, 47	8.395	— 25, 73
1.575.381	431.292	287.541	33.332	285.431	2.612.977	—	11, 58	11.303	—
3.347.101	873.767	585.043	76.252	526.639	5.408.802	— 3, 51	11, 41	20.925	— 13, 72
3.486.895	898.517	593.708	82.402	544.141	5.605.663	—	11, 64	24.252	—

Carico complessivo per Compartimento, di merci e bestiame.
ESERCIZI DAL 1929 - 30 AL 1938 - 39.
(Vedere Relazione a pag. 94, Capo VI).

Lunghhezza media esercitata	COMPARTIMENTI	MERCÌ ACCETTATE PEL TRASPORTO										CARRI CARICATI									
		per il pubblico					IN					per servizio		IN		carico medio per					
		a carico		in collettane			per servizio		Totale					bestiame		Totale		carro		Km. di rete esercitata	
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	tonn.	tonn.	giorno e Km. di rete esercitata	tonn.	tonn.			
1	2	quantità										IN									
I. 944	Torino	5.372.675	413.586	456.312	6.242.573	422.769	120.599	87.314	9.114	34.669	674.465	10,80	8,80								
I. 490	Milano	5.230.618	505.756	692.288	6.428.662	390.458	136.760	104.443	7.118	40.556	688.344	11,14	8,82								
I. 429	Venezia	3.518.711	224.346	646.235	4.389.292	279.970	64.582	59.075	5.775	49.595	458.907	11,14	8,42								
32	a scart. ridotto...	19.646	2.663	13	22.322	1.791	471	—	1	1	2.264	9,86	1,91								
726	Trieste	3.824.903	70.207	168.724	4.063.834	279.240	27.632	12.094	4.131	14.068	337.165	12,66	15,33								
517	Genova	7.200.756	285.218	530.896	8.016.870	475.251	90.790	38.468	1.071	40.283	645.803	13,22	42,48								
I. 299	Bologna	2.111.815	221.991	665.229	2.999.035	185.264	75.531	88.888	11.324	55.005	416.912	9,47	6,33								
I. 325	Firenze	5.228.751	312.361	893.124	6.434.236	352.875	104.600	67.066	8.637	72.073	605.251	12,15	13,30								
I. 066	Ancona	2.251.071	138.048	426.541	2.815.660	173.334	39.768	30.187	11.555	30.440	204.293	11,51	7,24								
I. 479	Roma	2.234.432	135.522	645.050	3.015.004	150.773	38.466	20.044	7.695	46.424	272.402	12,32	5,59								
I. 201	Napoli	2.564.336	190.298	675.796	3.430.430	223.933	60.576	35.565	2.552	48.048	370.784	10,31	7,83								
I. 093	Bari	1.628.364	99.181	306.088	2.033.633	138.453	35.942	19.163	1.682	23.754	218.994	10,26	5,10								
980	Reggio Calabria	772.934	80.661	364.408	1.218.003	71.789	17.543	2.801	1.709	28.033	121.965	10,38	3,41								
I. 373	Palermo	1.981.748	169.438	425.518	2.576.704	165.205	48.583	10.995	2.364	30.061	257.118	10,57	5,14								
563	a scart. ridotto...	134.337	15.102	19.342	168.781	12.250	4.012	756	74	1.569	18.661	9,47	0,82								
418	Cagliari	412.002	57.702	50.032	519.736	28.727	12.386	—	1.525	3.761	46.399	11,58	3,41								
16.340	Eserc. a scart. normale...	44.333.116	2.904.315	6.946.241	54.183.672	3.347.101	873.767	585.043	76.252	526.639	5.408.802	11,29	9,09								
595	a scart. ridotto...	153.983	17.765	19.355	191.103	14.041	4.483	766	75	1.570	20.925	9,51	0,88								
16.297	Eserc. a scart. normale...	47.061.525	3.023.067	7.309.915	57.394.507	3.486.895	808.517	593.708	82.402	544.141	5.605.663	11,63	9,05								
595	a scart. ridotto...	181.228	19.320	18.942	219.490	16.718	4.954	867	70	1.643	24.252	9,41	1,01								
16.230	Eserc. a scart. normale...	42.165.838	2.958.094	6.357.570	51.481.502	3.172.282	895.578	558.465	89.251	491.809	5.207.385	11,29	8,69								
230	a scart. ridotto...	154.142	19.229	16.749	190.102	14.806	5.044	769	55	1.567	22.261	8,87	0,87								
16.232	Eserc. a scart. normale...	37.025.278	2.780.299	7.283.962	47.089.539	2.793.946	875.037	536.257	92.099	541.592	4.838.967	11,18	7,93								
673	a scart. ridotto...	123.349	23.137	20.755	167.241	13.269	6.804	1.039	76	2.121	23.309	7,54	0,68								
16.220	Eserc. a scart. normale...	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	a scart. ridotto...	158.197	28.272	27.275	213.744	15.845	9.236	1.147	103	2.974	29.305	7,61	0,75								

16.104	Eserc. 1933-34	a scart. normale... 184.478	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		a scart. ridotto....	26.523	31.848	26.523	242.849	18.809	10.177	1.743	60	2.838	33.627	7, 63	0, 86
16.123	Eserc. 1932-33	a scart. normale... 198.506	32.501.771	3.238.723	5.092.167	40.436.661	2.480.909	1.112.669	682.255	95.294	392.703	4.763.830	10, 14	6, 87
776		a scart. ridotto...	36.128	41.491	36.128	276.125	20.739	11.791	1.627	92	3.532	37.781	7, 65	0, 99
16.123	Esercizio 1931-32 (I).....		36.742.108	3.662.059	5.873.829	46.277.996	2.865.521	1.210.444	712.504	103.717	434.974	1.327.160	10, 26	7, 84
16.071	Esercizio 1930-31 (I).....		44.375.061	4.238.226	6.505.507	55.118.794	3.421.036	1.236.683	777.685	116.046	465.746	6.017.196	10, 76	9, 40
15.967	Esercizio 1929-30 (I).....		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

(1) Nei dati relativi a questo esercizio non è compreso il tonnellaggio trasportato sulle linee a scartamento ridotto.

Specificazione del carico dal 1929-30 al 1938-39

(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	%		
1938-39	34.435.426	4,40	14.333.495	4,54	5.414.751	29,48	54.183.672	5,59	4.050.668	2,18	853.526	3,76	404.608	25,83	5.408.802	3,51
1937-38	36.018.934	8,57	13.710.886	20,04	7.664.687	11,33	57.394.507	11,48	4.141.156	5,28	918.953	17,35	545.554	11,16	5.605.663	7,65
1936-37	33.175.258	16,44	11.421.494	11,84	6.884.750	22,03	51.481.502	9,33	3.933.489	10,10	783.119	8,35	490.777	19,18	5.207.385	7,61
1935-36	28.492.062	22,63	12.955.568	11,82	5.641.909	15,85	47.089.539	10,03	3.572.643	9,88	854.512	9,90	411.812	13,05	4.838.967	6,02
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	26.087.309	10,05	9.945.281	15,61	4.404.071	19,77	40.436.661	12,62	3.735.385	8,47	688.198	16,33	340.247	19,68	4.763.830	10,57
1931-32	29.003.580	13,66	11.785.119	14,65	5.489.297	28,87	46.277.996	16,04	4.080.950	9,52	822.574	12,78	423.636	24,88	5.327.160	11,47
1930-31	33.593.352	14,39	13.808.458	13,39	7.716.984	23,52	55.118.794	15,56	4.510.154	10,45	943.083	12,31	563.959	24,12	6.017.196	12,22
1929-30	39.240.434	3,12	15.944.159	1,64	10.089.541	1,32	65.274.134	1,22	5.036.450	4,23	1.075.478	3,63	743.257	2,76	6.855.185	2,13

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.

Utilizzazione dei carri utili al traffico sulla rete a scartamento normale.

ESERCIZI DAL 1929-30 AL 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 100, 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
1938	Luglio.....	125.566	5.477	131.043	8.823	10.209	9.786	840	29.658	101.385	17.724	17,48	5,17	—
»	Agosto.....	125.653	3.410	129.063	8.617	9.863	9.774	1.525	29.779	99.284	17.816	17,94	5,14	—
»	Settembre.....	125.844	3.753	129.595	6.469	8.967	9.804	3.160	28.400	101.195	18.665	18,44	5,10	—
»	Ottobre.....	126.100	3.946	130.046	6.972	8.449	9.833	3.762	29.016	101.030	18.970	18,77	5,8	—
»	Novembre.....	126.420	2.982	129.402	6.914	8.960	9.828	750	26.452	102.950	17.496	16,99	5,21	—
»	Dicembre.....	126.753	3.507	130.260	7.444	8.173	9.837	2.250	27.704	102.556	16.851	16,43	6,2	—
1938	2° Semestre.....	126.056	3.648	129.802	7.540	9.103	9.810	2.048	28.501	101.401	17.820	17,50	5,26	—
1937	2° Semestre.....	126.079	7.850	133.929	6.347	11.247	9.947	484	28.025	105.904	19.249	18,17	5,12	—
1939	Gennaio.....	127.023	4.171	131.194	8.929	8.639	9.827	3.000	30.395	100.799	15.915	15,79	6,8	—
»	Febbraio.....	127.202	3.310	130.512	10.756	9.511	9.828	—	30.095	100.417	17.742	17,67	5,16	—
»	Marzo.....	127.350	4.269	131.619	8.718	9.542	9.828	1.675	29.763	101.856	17.675	17,35	5,18	—
»	Aprile.....	127.520	3.657	131.177	7.565	10.010	9.828	2.700	30.103	101.074	17.591	17,40	5,18	—
»	Maggio.....	127.734	3.619	131.353	7.106	10.366	9.822	2.280	29.574	101.779	17.214	16,91	5,22	—
»	Giugno.....	127.931	3.536	131.467	7.319	10.271	9.834	1.450	28.874	102.593	18.464	18,00	5,13	—
1939	1° Semestre.....	127.460	3.760	131.220	8.390	9.723	9.822	1.851	29.801	101.610	17.433	17,16	5,20	—
1938	1° Semestre.....	125.782	5.325	131.107	6.030	10.416	10.298	992	27.736	103.371	17.596	17,02	5,21	—
Esercizio 1938-39.....		126.750	3.803	130.551	7.070	9.413	9.810	1.849	29.151	101.610	17.876	17,43	5,18	19,02
Esercizio 1937-38.....		125.930	6.588	132.518	6.188	10.832	10.122	738	27.880	104.638	18.422	17,61	5,16	19,02
Esercizio 1936-37.....		126.365	5.265	131.630	5.571	9.987	9.421	4.743	29.722	101.908	17.055	16,73	5,23	19,03
Esercizio 1935-36.....		127.497	5.007	132.504	4.823	13.869	8.595	9.754	37.041	95.463	15.783	16,53	6,1	19,00
Esercizio 1934-35.....		129.702	3.975	133.677	5.175	16.340	8.388	11.305	41.208	92.469	14.986	16,21	6,4	18,96
Esercizio 1933-34.....		137.948	4.031	141.979	4.503	16.445	8.226	19.453	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	40.122	118.044	19.801	16,77	5,23	18,28
Esercizio 1929-30.....		153.326	9.624	162.950	8.090	12.628	5.394	8.150	34.202	128.748	22.262	17,29	5,19	18,16

(1) Fra i carri F.S. sono compresi i carri esteri provenienti dalla guerra. Non sono compresi i carri a scartamento ridotto della rete Sicula, né 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.**

ESERCIZI DAL 1906-07 AL 1938-39. - (Rete a scartamento normale).

(Vedere Relazione a pag. 100, Capo VI).

ESERCIZI	Peso delle merci accettate pel trasporto (escluso il bestiame) Allegato 43 (col. 6) tonn.	Quantità degli assi di carri caricati con merci (escluso il bestiame) Allegato 43 (col. 12 - col. 9 e 10) x 2,0335 (*) assi	Carico medio per asse Col. 2 col. 3 tonn.	PERCORRENZA DEI CARRI SULLA RETE ESERCITATA				Percorso medio del carico medio per asse Col. 5 col. 3 km.	Tonnellate-chilometro approssimative di traffico merci (escluso il bestiame) Calcolate per mese moltiplicando le percorrenze carri per il carico medio per asse tonn.-km.	Intensità media del traffico merci per chilometro di rete esercitata Col. 10 Allegato 43 (col. 1) tonn.-km.
				a carico (escluso il bestiame)	a vuoto	Media per asse di carro circolante				
						a carico con merci e bestiame All. 37 (col. 5+6) All. 45 (col. 11 x 2,0335) (*) km.	a vuoto Col. 6 Allegato 45 (col. 11 x 2,0335) (*) km.			
				Allegato 37 (col. 5) assi-km.	Allegato 37 (col. 7) assi-km.	Allegato 37 (col. 5) assi-km.	Allegato 37 (col. 7) assi-km.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
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	425.684.871	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	8.599.969.715	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
1935-36.....	47.089.539	8.560.177	5,501	1.890.558.027	784.217.560	9.741	4.041	220,85	10.077.747.935	620.873
1936-37.....	51.481.502	9.271.175	5,553	2.050.418.831	864.503.047	10.074	4.172	221,16	11.141.969.798	686.485
1937-38.....	57.394.501	10.025.232	5,725	2.196.318.102	927.135.455	10.477	4.357	219,08	12.310.336.333	755.374
1938-39.....	54.183.672	9.654.055	5,613	2.238.910.544	961.866.232	10.857	4.664	231,91	12.338.474.096	755.108

(*) Numero medio degli assi per carro per l'esercizio 1938-39.

Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo.

ESERCIZIO 1938-39

(Vedere Relazione a pag. 99 Capo VI).

N. d'ordine	MERC I	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero	Tonnellate	Lire	
1	Acidi:				
	a) Cloridrico	P. V.	1.937	14.166	670.705
	b) Solforico	P. V.	7.984	101.761	4.368.990
	c) Altri	P. V.	3.726	44.274	4.328.126
2	Acque minerali, naturali ed artificiali	P. V.	1.834	16.226	1.419.877
3	Agrumi	G. V.	56.817	635.688	51.776.329
4	Alcool amilico, etilico, metilico	P. V.	3.035	34.663	4.552.717
5	Alluminio in pani, lastre, lavori e rottami	P. V.	2.804	29.651	2.914.091
6	Ambrogette di asfalto, cemento grès, terracotta, marmo pietra e vetro	P. V.	7.216	90.587	4.978.045
7	Ammonio:				
	a) nitrato	P. V.	5.553	60.522	4.305.497
	b) solfato	P. V.	22.543	280.197	15.707.071
8	Asfalto:				
	a) in pezzi od in polvere	P. V.	2.045	34.244	1.998.986
	b) mastice od in pani	P. V.	1.244	18.568	771.304
9	Automobili montati o smontati	P. V.	6.591	12.309	2.421.137
10	Barbabietole	P. V.	23.532	273.197	4.336.121
11	Benzina	P. V.	12.338	159.911	14.756.527
12	Bestiame vivo sciolto (capi) (vedi ultima pagina)				
13	Birra	G. V.	392	3.976	617.874
		P. V.	698	7.132	526.620
14	Bitume solido e liquido	P. V.	1.941	22.203	1.241.498
15	Burro naturale	G. V.	400	3.956	517.403
16	Caffè	P. V.	987	9.510	949.252
17	Calce viva o spenta	P. V.	21.579	368.680	7.993.388
18	Calcio cianamide	P. V.	10.716	129.311	9.993.886
19	Calcio (nitrato di)	P. V.	15.479	175.425	10.100.158
20	Caldaie	P. V.	351	3.399	467.821
21	Canapa indigena, esotica anche pettinata	P. V.	4.790	46.532	4.404.404
22	Caolino	P. V.	2.193	37.754	1.649.073
23	Carbone fossile:				
	a) litantrace e antracite in pezzi od in polvere	P. V.	330.293	5.932.692	167.048.660
	b) formelle	P. V.	5.959	95.227	3.394.613
24	Carbone vegetale	P. V.	28.081	224.449	11.156.692
25	Carni macellate (fresche o congelate)	G. V.	2.152	15.114	1.739.464
26	Carta:				
	a) bianca o tinta in pasta anche rigata, in fogli o in striscie	P. V.	4.312	43.529	3.681.771
	b) da involti e carta paglia	P. V.	3.861	31.900	1.708.843
	c) fuori uso e da macero	P. V.	3.835	31.697	1.584.892
27	Cartoni ordinari	P. V.	2.344	20.559	1.700.517
28	Catrame minerale liquido e solido	P. V.	2.884	40.916	2.594.071
	<i>A riportare...</i>		602.506	9.049.925	352.376.423

N. d'ordine	M E R C I	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero	Tonnellate	Lire	
	<i>Riporto ...</i>	1.514.458	21.973.397	839.904.002	
56	Lana :				
	a) naturale (sudicia o lavata) P. V.	6.778	46.353	4.411.437	
	b) filati o tessuti P. V.	1.165	7.592	661.305	
57	Latte fresco, sterilizzato o condensato G. V.	622	6.292	521.395	
58	Legna da ardere e fascine di minuta legna P. V.	18.320	217.744	4.925.972	
59	Legno comune :				
	a) tronchi P. V.	21.168	290.013	12.896.558	
	b) segato P. V.	69.376	900.320	58.353.819	
60	Legname da ebanisti greggio e segato: P. V.	922	9.571	599.274	
61	Legni altri P. V.	1.017	13.613	251.531	
62	Legumi secchi P. V.	15.640	182.962	7.747.436	
63	Lignite P. V.	80.080	1.402.961	23.974.431	
64	Macchine :				
	a) agrarie P. V.	4.720	25.702	3.229.871	
	b) altre P. V.	12.225	91.725	13.286.783	
65	Marmo :				
	a) blocchi P. V.	2.719	44.015	1.996.450	
	b) lastre P. V.	4.738	62.865	2.654.414	
	c) lavori P. V.	1.284	11.004	671.097	
	d) rottami P. V.	18.632	580.566	6.184.856	
66	Masserizie (sgomberi) P. V.	8.675	33.776	6.322.954	
67	Mattoni di argilla comune, pieni o forati P. V.	50.140	761.871	16.366.959	
68	Mattoni refrattari P. V.	8.502	126.581	7.744.515	
69	Melazzo P. V.	2.502	36.105	2.108.142	
70	Mercl varie a carro (groupages) P. V.	48.175	408.867	47.000.957	
71	Minerall :				
	a) di cromo, di manganese, di piombo, di zinco P. V.	9.304	171.959	6.753.807	
	b) di ferro (escluse le piriti di ferro) P. V.	7.310	112.486	2.364.743	
72	Oli minerali e residui della loro distillazione :				
	a) destinati ad essere impiegati direttamente ed esclusivamente quali combustibili.... P. V.	25.486	389.041	22.870.936	
	b) destinati ad altri usi..... P. V.	5.602	56.278	5.006.417	
73	Oli vegetall :				
	a) di oliva P. V.	11.380	132.620	13.966.627	
	b) altri P. V.	2.694	31.643	2.619.420	
74	Olive fresche e secche P. V.	740	5.867	343.136	
75	Ortaggi, legumi freschi, aglio, cipolle { G. V.	45.196	396.951	28.247.014	
 { P. V.	2.297	21.903	1.156.247	
76	Paglia comune P. V.	28.624	187.092	11.039.974	
77	Panelli di cereali o di semi oleosi P. V.	4.771	54.635	2.871.568	
78	Pasta da minestra P. V.	12.958	107.167	8.759.630	
79	Patate { G. V.	21.198	203.316	20.600.458	
 { P. V.	10.988	140.300	5.680.949	
80	Pelli di grossi animali fresche, secche ed anche conciate P. V.	3.476	23.476	1.688.343	
81	Pesci vivi o morti, freschi o congelati e pesci affumicati, salati, secchi, sott'olio e comunque conservati..... G. V.	1.539	11.409	1.800.923	
82	Pesci affumicati, secchi, sott'olio e comunque preparati P. V.	4.525	40.373	2.543.650	
83	Petrolio..... P. V.	6.018	75.093	6.200.451	
84	Pietre :				
	a) grezze o semplicemente squadrate..... P. V.	14.048	269.028	7.060.060	
	b) lastre P. V.	485	6.129	352.852	
	c) lavori..... P. V.	629	8.624	645.674	
85	Pietra da calce cruda P. V.	2.065	39.893	566.167	
86	Pietra da cemento cruda..... P. V.	6.519	148.973	2.202.618	
87	Pietra da gesso cruda P. V.	3.481	63.319	1.374.314	
88	Pietrisco P. V.	43.749	702.640	10.034.451	
	<i>A riportare ...</i>	2.166.940	30.694.110	1.228.554.577	

Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali.

ANNI DAL 1929 AL 1938.

(Vedere Relazione a pag. 100, Capo VI).

COMPARTIMENTI	CARRI CARICATI IN								TOTALE GENERALE
	SETTEMBRE		OTTOBRE		NOVEMBRE		TOTALE		
	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	
Torino	301	74	567	107	435	11	1.303	192	1.495
Milano	81	304	74	466	10	92	165	862	1.027
Venezia	281	56	356	62	73	14	710	132	842
Genova	83	53	109	35	143	49	335	137	472
Bologna	561	17	670	29	432	10	1.663	56	1.719
Firenze	634	48	619	84	485	85	1.738	217	1.955
Ancona	1.865	38	1.513	103	499	88	3.877	229	4.106
Roma	602	—	368	—	17	—	987	—	987
Napoli	159	4	447	11	781	31	1.387	46	1.433
Bari	2.255	215	4.916	196	2.622	39	9.793	450	10.243
Reggio Calabria	231	—	354	3	373	—	958	3	961
Palermo	395	9	437	38	326	9	1.158	56	1.214
Totale anno 1938	7.443	818	10.430	1.134	6.196	428	24.074	2.380	26.454
Totale anno 1937	9.392	1.646	10.339	1.129	6.307	461	26.038	3.236	29.274
Totale anno 1936	8.682	1.272	12.732	1.283	5.883	442	27.297	2.297	30.294
Totale anno 1935	6.718	1.064	11.012	1.501	5.853	427	32.583	2.992	26.575
Totale anno 1934	7.593	1.653	8.141	1.111	3.627	466	19.361	3.230	22.591
Totale anno 1933	6.894	1.192	12.502	2.041	6.053	538	25.449	3.771	29.220
Totale anno 1932	7.181	1.008	12.433	1.971	7.574	797	27.188	3.776	30.964
Totale anno 1931	9.504	2.119	13.484	1.998	5.484	623	28.472	4.740	33.212
Totale anno 1930	8.489	2.121	18.474	3.901	7.024	1.216	33.987	7.238	41.225
Totale anno 1929	8.898	3.596	18.819	4.693	6.654	1.284	34.371	9.573	43.944

Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria.

ESERCIZI DAL 1929-30 AL 1938-39

(Vedere Relazione a pag. 100, 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	Luino	Chiasso	Bren- nero	Tarvisio	Postu- mia	TOTALE					
1938	Luglio...	707	216	18	83	13	9	116	168	43	20	170	686	33	13	16
»	Agosto...	727	158	39	80	21	13	106	116	13	14	471	632	7	16	23
»	Settembre	516	88	31	49	12	8	99	101	30	10	310	428	10	23	33
»	Ottobre..	900	195	50	62	26	8	115	151	85	22	519	714	310	104	414
»	Novembre	1.070	470	83	128	10	7	221	286	115	35	804	1.373	437	133	570
»	Dicembre.	5.535	1.730	211	751	61	29	840	904	262	117	3.175	4.914	627	273	900
1939	Gennaio..	7.086	2.235	283	1.027	52	37	840	1.329	302	143	4.013	6.248	919	581	1.500
»	Febbraio.	6.513	1.994	338	936	30	3	970	1.115	188	150	3.730	5.724	1.167	752	1.919
»	Marzo....	6.186	2.010	322	500	92	58	1.067	1.100	221	225	3.585	5.604	1.423	680	2.103
»	Aprile....	4.814	1.873	253	151	52	4	892	871	183	132	2.538	4.411	1.459	608	2.067
»	Maggio...	3.100	1.170	137	105	19	2	617	621	122	85	1.708	2.878	810	330	1.140
»	Giugno...	1.784	671	144	133	15	—	281	267	130	42	1.012	1.683	133	93	226
Esercizio 1938-39		39.988	12.837	1.909	4.014	412	178	6.164	7.062	1.724	995	22.458	35.295	7.335	3.606	10.941
Esercizio 1937-38		31.815	10.022	72	1.608	810	475	4.218	6.146	2.367	1.098	16.784	26.806	5.468	2.409	7.977
Esercizio 1936-37		32.316	13.177	109	1.258	605	—	3.307	5.883	2.178	1.093	14.433	27.610	6.160	1.515	7.675
Esercizio 1935-36		29.483	12.818	13	563	526	—	2.727	4.375	1.717	1.194	11.115	23.933	6.066	461	6.527
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

PORTI	TONNELLATE CARICATE														TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	
	per il pubblico										per servizio						
	Carboni	Cereali		Cotoni		Oli minerali	Fosfati e concimi	Sale e tabacchi	Altre merci	TOTALE	% rispetto all'esercizio precedente	Carboni	Altre merci	TOTALE			% rispetto all'esercizio precedente
per l'interno		per l'estero	per l'interno	per l'estero													
Genova	2.346.548	301.114	138.475	41.275	3.086	68.302	117.785	104.065	1.619.052	4.739.702	—	141.381	20.562	161.943	—	4.901.645	—
Venezia	732.961	38.968	2.462	4.083	14.576	85.480	140.039	75.899	330.700	1.425.168	—	107.359	4.192	111.551	—	1.536.719	—
Trieste	32.883	6.203	216.866	7.202	44.263	199.183	20.816	—	761.863	1.289.279	—	3.962	14.653	18.615	—	1.307.894	—
Fiume	—	78	41	—	496	10.966	70.729	57	172.674	255.041	—	—	1.339	1.339	—	256.380	—
Savona	210.548	261	—	—	—	28.062	—	—	449.512	688.383	—	26.494	4.460	30.954	—	719.337	—
Staz. di S. Giuseppe di Cairo (1)	1.004.242	—	—	—	—	—	—	—	—	1.004.242	—	—	—	—	—	1.004.242	—
Livorno	543.400	26.351	85	—	—	7.883	68.547	22.275	143.635	812.176	—	106.624	—	106.624	—	918.800	—
La Spezia	252.288	—	—	—	—	443	65.933	—	91.187	410.151	—	43.472	3.216	46.688	—	456.839	—
Ancona	79.543	17.900	—	4.796	—	4.127	144.811	5.240	17.576	273.993	—	133.461	299	133.760	—	407.753	—
Civitavecchia ..	625.516	34.704	—	—	—	5.387	—	30.995	117.193	813.795	—	107.519	—	107.519	—	921.314	—
Napoli P. M. ...	201.854	31.796	—	11	—	392	11.803	942	93.758	340.556	—	123.256	6.514	129.770	—	470.326	—
Torre Annunziata	3.630	81	—	—	—	—	—	—	90.960	94.671	—	20.353	—	20.353	—	115.024	—
Bari	49.057	10	—	10	—	13	—	—	52.726	101.816	—	25.077	—	25.077	—	126.893	—
Brindisi	1.122	34	—	—	—	225	6.123	144	4.768	12.416	—	11	210	221	—	12.637	—
Altri Porti del Continente ...	114.744	9.135	—	—	—	7.058	114.264	4.318	108.966	358.485	—	161.863	167	162.030	—	520.515	—
Palermo	6.786	—	—	—	—	10.580	30.054	385	78.775	126.580	—	78.860	651	79.511	—	206.091	—
Catania	9.854	65	—	—	—	5.010	26.615	87	21.839	63.470	—	31.946	3	31.949	—	95.419	—
Messina	38.826	—	—	—	—	14.066	45	—	21.714	74.651	—	47.750	1.263	49.013	—	123.664	—
Siracusa	50	—	—	—	—	30	121	—	9.975	10.176	—	15.284	233	15.517	—	25.693	—
Altri porti della Sicilia	5.196	111	—	—	—	—	25.911	223	27.775	59.216	—	26.081	62	26.143	—	85.359	—
Porti della Sardegna	24.833	—	—	—	—	3.670	12.187	—	74.709	115.399	—	4.779	773	5.552	—	120.951	—
Esercizio 1938-39	6.223.881	466.811	367.929	57.377	62.421	450.877	855.783	244.630	4.229.657	13.069.386	+ 7,70	1.205.532	58.597	1.264.129	- 19,78	14.333.465	+ 4,54
Esercizio 1937-38	5.700.248	232.820	179.214	75.803	71.397	616.679	710.173	232.017	4.316.729	12.135.080	+ 11,50	1.498.882	76.924	1.575.806	+ 192,75	13.710.886	+ 20,04
Esercizio 1936-37	4.607.990	1.012.278	147.478	56.706	90.691	486.435	698.682	208.546	3.574.405	10.883.211	+ 0,38	411.822	126.461	538.283	- 74,52	11.421.494	- 11,84
Esercizio 1935-36	5.055.386	502.939	239.635	55.169	60.083	448.178	656.863	206.146	3.618.035	10.842.434	- 0,05	1.996.057	117.077	2.113.134	- 45,03	12.955.568	- 11,82
Esercizio 1934-35	5.752.731	324.986	175.482	65.953	77.545	468.173	582.703	199.980	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	63.234	70.045	492.164	588.292	189.410	2.935.890	9.787.955	+ 1,97	1.759.428	102.428	1.861.856	+ 137,84	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	- 15,61
Esercizio 1931-32	5.165.615	1.282.328	261.474	89.804	55.832	625.644	354.357	185.768	2.611.230	10.632.052	- 8,42	1.084.785	68.282	1.153.067	- 47,57	11.785.119	- 14,65
Esercizio 1930-31	5.233.589	1.694.609	218.513	148.342	60.767	636.454	540.373	195.836	2.880.754	11.609.237	- 11,97	2.126.005	73.216	2.199.221	- 20,22	13.858.458	- 13,39
Esercizio 1929-30	6.309.342	1.093.041	227.500	233.539	68.262	646.176	643.648	210.989	3.755.165	13.187.662	- 6,83	2.706.694	49.803	2.756.497	+ 34,10	15.944.159	- 1,64

(1) Merci trasportate dal porto di Savona a mezzo delle Funivie.

merci caricate ai porti.

1929-30 AL 1938-39

a pag. 99, 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																			
129.906	17.442	8.669	4.095	292	4.568	6.960	7.267	133.129	312.328	—	8.001	1.555	9.556	—	321.884	—	15,23	308	1.043				
48.455	3.138	292	337	1.322	5.849	8.529	6.229	29.812	103.963	—	5.954	360	6.314	—	110.277	—	13,93	307	359				
2.222	536	16.264	668	3.628	14.141	1.417	—	54.021	92.897	—	298	1.739	2.037	—	94.934	—	13,78	303	313				
—	6	4	—	45	697	4.211	8	13.522	18.493	—	—	171	171	—	18.664	—	14,25	305	61				
11.803	21	—	—	—	1.722	—	—	29.594	43.140	—	1.455	379	1.834	—	44.974	—	15,99	306	147				
68.413	—	—	—	—	—	—	—	—	68.413	—	—	—	—	—	68.413	—	14,68	300	228				
31.291	1.680	5	—	—	586	4.065	2.098	13.219	52.947	—	6.098	—	6.098	—	59.045	—	15,56	307	192				
13.745	—	—	—	—	24	3.473	—	6.079	23.321	—	2.327	205	2.532	—	25.853	—	17,67	304	85				
4.694	1.379	—	422	—	267	7.846	571	2.174	17.353	—	7.349	27	7.376	—	24.729	—	16,49	305	81				
33.969	2.073	—	—	—	323	—	2.477	7.268	46.110	—	5.782	—	5.782	—	51.892	—	17,75	304	172				
11.318	2.044	—	1	—	39	788	137	9.816	24.143	—	6.846	561	7.407	—	31.550	—	14,91	308	103				
247	5	—	—	—	—	—	—	10.132	10.384	—	1.035	—	1.035	—	11.419	—	10,07	307	37				
3.028	1	—	1	—	1	—	—	5.653	8.684	—	1.438	—	1.438	—	10.122	—	12,53	304	33				
61	2	—	—	—	20	620	18	776	1.497	—	—	45	45	—	1.542	—	8,19	296	5				
6.369	719	—	—	—	494	6.803	505	7.026	21.916	—	8.738	19	8.757	—	30.673	—	16,97	301	102				
474	—	—	—	—	778	1.934	66	7.885	11.137	—	4.415	63	4.478	—	15.615	—	13,20	306	51				
707	7	—	—	—	407	1.820	12	1.756	4.709	—	1.778	2	1.780	—	6.489	—	14,70	300	22				
2.177	—	—	—	—	1.185	—	—	1.258	4.620	—	2.510	219	2.729	—	7.349	—	16,83	302	24				
4	—	—	—	—	3	11	—	1.060	1.078	—	850	23	873	—	1.951	—	13,17	285	7				
378	7	—	—	—	—	1.858	16	2.073	4.332	—	1.400	7	1.407	—	5.739	—	16,87	306	19				
1.574	—	—	—	—	260	688	—	7.541	10.063	—	278	71	349	—	10.412	—	11,61	305	34				
370.838	29.060	25.234	5.524	5.287	31.364	51.023	10.404	343.794	881.528	+ 6,29	68.552	5.446	71.998	- 18,68	953.526	+ 3,76	15,05	—	—				
330.585	15.548	12.196	6.921	6.228	42.859	42.251	19.396	353.331	829.315	+ 10,51	82.904	6.734	89.638	+ 174,17	918.953	+ 17,35	14,95	—	—				
266.145	60.485	10.152	5.313	7.950	33.860	42.333	17.214	306.973	750.423	+ 2,03	23.272	9.422	32.694	- 77,54	783.119	- 8,35	14,59	—	—				
289.339	33.216	17.705	5.058	5.244	31.344	38.626	16.906	298.019	735.457	+ 0,03	110.185	8.871	119.055	- 44,17	854.512	- 9,90	15,16	—	—				
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	+ 208,87	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	667.332	+ 11,63	13.100	7.766	20.866	- 69,04	688.198	- 16,33	14,40	—	—				
294.950	91.179	20.971	8.003	4.908	45.894	22.828	15.841	250.601	735.177	- 7,50	61.085	6.312	67.397	- 46,80	822.574	- 12,78	14,33	—	—				
295.731	115.693	16.490	13.280	5.693	46.039	33.879	16.264	273.332	816.401	- 11,07	120.427	6.255	126.682	- 19,55	943.083	- 12,31	14,64	—	—				
358.157	76.824	16.885	21.050	6.314	48.443	38.983	17.509	334.041	918.006	- 7,89	152.966	4.506	157.472	+ 31,90	1.075.478	- 3,63	14,85	—	—				

Movimento delle merci nei principali porti. - Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione.

ESERCIZI 1937-38 E 1938-39.

(Vedere Relazione a pag. 99, 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-Novì Arquata-Torona	oltre Novì verso Alessandria ed oltre	oltre Novì verso Milano ed oltre	oltre Novì verso Piacenza ed oltre		Genova-Spezia ed oltre	Stazioni limitrofe	Genova-Ventimiglia	Ovada-Asti	Genova-Novì Arquata-Torona	oltre Novì verso Alessandria ed oltre	oltre Novì verso Milano ed oltre		oltre Novì verso Piacenza ed oltre	Genova-Spezia ed oltre
1938	Luglio	1.216	520	310	106	2.472	2.465	357	553	8.080	5.357	1.048	350	1.457	6.420	13.161	885	1.075	20.762
	Agosto	1.131	492	362	179	2.629	2.341	329	574	8.043	3.440	688	529	819	4.512	8.360	659	842	19.849
	Settembre	1.140	463	309	147	2.208	2.419	344	585	7.735	3.920	846	668	1.766	5.415	9.271	672	912	23.470
	Ottobre	1.326	499	412	173	2.790	2.465	505	591	8.761	4.170	1.003	247	746	4.658	11.020	986	966	23.805
	Novembre	1.420	589	559	201	2.869	2.498	374	632	9.142	4.734	868	250	489	4.260	11.764	767	886	24.018
	Dicembre	1.269	481	375	129	2.632	2.725	367	637	8.615	5.982	1.144	205	631	6.322	13.751	981	970	29.086
1939	Gennaio	1.055	482	403	144	2.322	2.206	570	580	7.762	4.795	1.089	284	555	4.776	11.075	757	1.145	24.476
	Febbraio	1.146	588	327	108	2.284	2.817	514	628	8.412	4.724	912	265	463	6.491	12.268	908	1.051	27.082
	Marzo	1.174	614	422	141	2.922	2.907	520	651	9.351	5.342	992	302	763	6.661	13.839	790	1.061	29.759
	Aprile	1.111	615	568	167	2.689	2.328	457	576	8.511	5.630	1.295	292	994	5.719	12.940	815	970	28.655
	Maggio	1.287	593	571	143	3.250	2.738	512	660	9.754	5.419	1.115	265	880	6.481	15.414	983	1.011	31.568
	Giugno	1.327	599	510	179	2.854	2.845	572	639	9.513	4.723	1.259	257	921	6.624	13.861	804	1.005	29.454
Esercizio 1938-39		14.605	6.526	5.158	1.877	32.011	30.787	5.421	7.303	103.688	58.236	12.259	3.923	10.484	68.339	146.733	10.016	11.894	321.884
<i>Percentuale in rapporto al totale</i>		<i>14,08</i>	<i>6,29</i>	<i>4,98</i>	<i>1,82</i>	<i>30,87</i>	<i>29,69</i>	<i>5,23</i>	<i>7,04</i>	<i>100 -</i>	<i>18,09</i>	<i>3,81</i>	<i>1,22</i>	<i>3,26</i>	<i>21,22</i>	<i>45,57</i>	<i>3,11</i>	<i>3,72</i>	<i>100 -</i>
Esercizio 1937-38		15.393	6.687	4.718	2.320	32.019	32.275	4.777	7.253	105.451	54.564	11.711	2.704	8.175	61.688	127.619	10.423	11.639	288.823
<i>Percentuale in rapporto al totale</i>		<i>14,59</i>	<i>6,34</i>	<i>4,47</i>	<i>2,21</i>	<i>30,36</i>	<i>30,61</i>	<i>4,53</i>	<i>6,89</i>	<i>100 -</i>	<i>18,89</i>	<i>4,06</i>	<i>0,94</i>	<i>2,93</i>	<i>21,36</i>	<i>44,19</i>	<i>3,61</i>	<i>4,02</i>	<i>100 -</i>

b) Porto di Trieste.

ANNO	MESE	CARRI SCARICATI							CARRI CARICATI													
		Provenienti dalle linee di						TOTALE	Destinati alle linee di									TOTALE				
		Cervignano	Udine	Prediccole	Postumia	Fiume	Pola		Traffico locale	Pola	Fiume	Postumia	Prediccole	Udine	Portogruaro	oltre Fiume	oltre Postumia		oltre Prediccole	oltre Tarvisio	oltre Portogruaro	Traffico locale
1938	Luglio	712	783	968	1.795	9	50	801	5.208	194	24	10	105	153	210	1	2.373	491	799	1.186	836	6.392
	Agosto	871	1.401	1.036	2.220	5	80	910	6.523	151	68	12	80	113	96	—	2.190	693	1.016	1.353	860	6.662
	Settembre	715	1.563	900	2.369	4	32	750	6.423	141	31	20	85	133	218	3	2.270	835	1.269	1.208	670	6.883
	Ottobre	815	1.577	392	1.276	6	34	723	4.823	160	23	20	85	154	179	—	3.526	1.416	1.966	1.590	778	9.897
	Novembre	773	1.443	911	2.018	8	40	714	5.907	161	33	24	79	146	197	9	3.563	1.260	1.745	1.821	815	9.853
	Dicembre	825	1.282	1.055	2.148	9	41	944	6.304	159	36	17	110	170	210	3	3.557	2.000	2.001	2.162	1.018	11.446
1939	Gennaio	813	1.366	868	1.933	12	38	882	5.912	136	37	10	86	164	189	1	4.398	1.495	1.210	1.633	888	10.247
	Febbraio	814	1.090	688	2.404	16	36	768	5.825	138	44	11	88	166	176	2	2.220	653	924	1.659	940	7.021
	Marzo	969	1.148	849	3.406	13	38	1.010	7.433	161	62	14	101	179	168	—	2.255	1.107	647	1.837	1.061	7.592
	Aprile	725	1.004	960	2.813	13	32	1.122	6.675	154	57	5	92	159	161	—	1.535	578	700	1.717	842	6.000
	Maggio	875	1.017	1.258	2.278	12	49	1.106	6.595	135	56	20	90	162	180	—	2.093	630	1.067	2.206	766	7.405
	Giugno	965	875	1.031	1.727	30	38	850	5.528	141	55	4	89	227	220	1	1.273	376	654	1.860	636	5.536
Esercizio 1938-39		9.872	14.568	11.012	26.387	143	508	10.676	73.156	1.831	536	167	1.090	1.926	2.204	20	31.283	11.534	14.031	20.232	10.110	94.934
<i>Percentuale in rapporto al totale</i>		<i>13,50</i>	<i>19,90</i>	<i>15,06</i>	<i>36,08</i>	<i>0,20</i>	<i>0,69</i>	<i>14,57</i>	<i>100 -</i>	<i>1,93</i>	<i>0,56</i>	<i>0,18</i>	<i>1,15</i>	<i>2,63</i>	<i>0,02</i>	<i>32,92</i>	<i>12,15</i>	<i>14,78</i>	<i>21,31</i>	<i>10,45</i>	<i>100 -</i>	
Esercizio 1937-38		11.547	13.494	15.443	31.382	462	749	9.590	82.653	2.009	457	183	1.047	2.277	2.021	27	34.411	10.680	9.129	15.637	10.120	87.998
<i>Percentuale in rapporto al totale</i>		<i>13,97</i>	<i>16,32</i>	<i>18,68</i>	<i>37,97</i>	<i>0,56</i>	<i>0,89</i>	<i>11,41</i>	<i>100 -</i>	<i>2,28</i>	<i>0,52</i>	<i>0,21</i>	<i>1,19</i>	<i>2,59</i>	<i>2,29</i>	<i>0,03</i>	<i>39,10</i>	<i>12,13</i>	<i>10,37</i>	<i>17,77</i>	<i>11,52</i>	<i>100 -</i>

c) Porto di Venezia.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI						CARRI CARICATI					
		Provenienti dalle linee di						Destinati alle linee di					
		Mestre-Verona-Milano e diramazioni	oltre Padova verso Bologna e diramazioni	oltre Mestre verso Treviso e diramazioni	oltre Mestre verso Portogruaro e diramazioni	oltre Mestre verso Fossano	TOTALE	Mestre-Verona-Milano e diramazioni	oltre Padova verso Bologna e diramazioni	oltre Mestre verso Treviso e diramazioni	oltre Mestre verso Portogruaro e diramazioni	oltre Mestre verso Bassano	TOTALE
1938	Luglio	1.519	493	202	116	49	2.379	4.486	2.801	1.019	330	315	8.951
	Agosto	1.587	402	243	95	96	2.423	5.090	3.049	971	287	294	9.607
	Settembre	1.676	465	212	79	139	2.591	4.831	2.397	803	223	108	8.455
	Ottobre	2.024	558	302	99	119	3.102	5.097	1.004	291	180	8.888	
	Novembre	1.888	466	229	83	140	2.800	4.780	2.045	1.116	276	247	8.500
	Dicembre	1.610	432	191	70	96	2.492	5.281	2.174	1.062	235	293	9.048
1939	Gennaio	1.832	418	225	93	129	2.697	5.231	1.898	1.097	320	287	8.833
	Febbraio	1.674	409	222	73	131	2.509	5.187	1.955	1.118	324	201	8.785
	Marzo	2.018	475	222	128	81	2.924	6.560	3.041	1.215	455	274	11.551
	Aprile	1.845	502	248	113	138	2.890	5.100	2.619	890	270	260	9.211
	Maggio	2.103	590	190	145	145	3.233	5.400	2.535	895	231	233	9.303
	Giugno	2.159	521	191	174	77	3.122	5.178	2.500	819	243	225	9.055
Esercizio 1938-39		22.065	8.791	2.686	1.268	1.340	33.150	62.314	29.390	12.075	3.491	3.007	110.277
Percentuale in rapporto al totale ..		66,59	17,47	8,10	3,83	4,04	100	56,51	26,65	10,95	3,17	2,72	100
Esercizio 1937-38		20.972	6.178	3.823	1.531	1.121	33.625	59.581	34.251	9.497	3.592	3.176	100.397
Percentuale in rapporto al totale ..		62,37	18,37	11,37	4,55	3,34	100	54,24	31,92	7,60	3,25	3,89	100

NB. — Sono compresi i trasporti in arrivo ed in partenza dallo scalo di Marghera.

d) Porto di Savona.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI					CARRI CARICATI							
		Provenienti dalle linee di					Destinati							
		Ventimiglia	Genova	Ceva	Alessandria	Calate	TOTALE	alle linee di				a Savona Letimbro	a Savona Marittima	TOTALE
1938	Luglio	150	300	462	443	344	1.699	222	652	2.148	586	317	344	4.269
	Agosto	103	306	415	384	318	1.526	104	631	1.913	332	41	318	3.339
	Settembre	100	279	385	598	100	1.522	142	479	1.823	453	77	160	3.134
	Ottobre	140	266	614	525	381	1.929	185	1.085	1.667	394	61	384	3.770
	Novembre	197	308	573	599	316	1.900	179	790	1.848	370	11	310	3.514
	Dicembre	188	439	768	831	326	2.552	190	1.181	2.305	399	32	326	4.433
1939	Gennaio	191	404	1.040	1.017	259	2.911	171	960	1.772	427	21	259	3.019
	Febbraio	171	455	849	912	279	2.669	172	751	1.834	380	20	279	3.436
	Marzo	134	320	833	789	489	2.565	221	998	2.327	484	21	480	4.510
	Aprile	75	135	270	318	330	1.131	173	873	1.890	291	35	330	3.603
	Maggio	64	256	546	460	498	1.770	205	734	1.555	304	31	498	3.327
	Giugno	88	299	304	901	249	1.838	136	937	2.205	428	30	242	3.984
Esercizio 1938-39		1.511	3.764	7.059	7.720	3.958	21.012	2.102	10.080	23.287	4.851	703	3.951	44.974
Percentuale in rapporto al totale ..		6,29	15,67	29,40	32,16	16,48	100	4,67	22,41	51,78	10,78	1,57	8,79	100
Esercizio 1937-38		871	2.670	2.919	5.332	2.886	14.678	2.415	9.705	23.826	6.328	773	2.884	45.991
Percentuale in rapporto al totale ..		5,93	18,19	19,89	36,32	19,65	100	5,25	21,23	51,81	13,76	1,69	6,25	100

e) Porto di Livorno.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI								CARRI CARICATI									
		Provenienti dalle linee di								Destinati alle linee di									
		Livorno-Pisa (compresa)	Pisa (esclusa), Empoli, Firenze e diramazioni	oltre Pisa verso Lucca e diramazioni	Colle Salvetti Cecina, Volterra	Livorno-Vado	Cecina, Grosseto ed oltre	Via Collesalvetti	Cecina, Grosseto ed oltre Via Vada	oltre Pisa verso Spezia e diramazioni	TOTALE	Livorno-Pisa (compresa)	Pisa, (E) Empoli, Firenze e diramazioni	oltre Pisa verso Lucca e diramazioni	Colle Salvetti Cecina, Volterra	Livorno-Vada	Cecina, Grosseto ed oltre Via Collesalvetti	Cecina, Grosseto ed oltre Via Vada	oltre Pisa verso Spezia e diramazioni
1938	Luglio	94	1.156	513	—	54	196	364	349	2.726	340	1.966	858	70	826	155	269	413	4.897
	Agosto	110	1.420	566	—	26	179	316	307	2.984	580	1.996	1.069	61	358	173	419	366	4.926
	Settembre	84	1.221	501	—	83	270	471	449	3.088	853	3.092	1.125	78	704	130	214	561	6.667
	Ottobre	108	1.260	519	—	106	288	435	537	3.313	466	2.035	481	86	404	64	430	449	4.418
	Novembre	111	1.211	549	—	62	287	443	410	3.070	211	1.846	601	100	467	121	350	452	4.148
	Dicembre	115	1.151	509	—	55	239	382	453	2.991	234	2.367	930	100	690	105	325	408	5.163
1939	Gennaio	85	1.151	453	—	67	208	332	309	2.605	178	1.491	884	93	528	83	253	337	3.747
	Febbraio	84	1.170	459	—	108	190	344	391	2.713	280	2.219	795	93	1.210	71	341	403	5.512
	Marzo	108	1.336	520	—	88	265	418	360	3.125	320	2.954	1.130	116	378	103	331	448	5.789
	Aprile	96	1.059	542	—	107	227	469	393	2.803	171	1.683	682	73	730	74	338	316	4.073
	Maggio	101	1.224	497	—	73	297	443	512	3.147	172	2.301	994	77	677	91	259	597	5.228
	Giugno	115	1.322	535	—	50	240	356	368	2.986	264	2.237	371	85	855	50	273	400	4.547
Esercizio 1938-39		1.211	14.681	6.157	—	939	2.895	4.743	4.868	35.494	4.069	26.021	9.869	1.036	7.863	1.228	3.808	5.153	59.045
Percentuale in rapporto al totale ..		3,41	41,36	17,35	—	2,64	8,16	13,36	13,72	100	6,89	44,97	19,72	1,75	13,32	2,68	6,44	8,73	100
Esercizio 1937-38		1.045	13.184	6.682	—	1.016	2.480	4.130	4.975	33.819	2.118	35.365	12.629	1.326	14.021	1.450	2.963	1.925	71.797
Percentuale in rapporto al totale ..		3,09	38,98	19,76	—	3	7,33	12,12	14,71	100	2,83	47,28	16,89	1,77	18,75	1,94	3,96	6,58	100

Movimento delle merci impor

ESERCIZI DAL 1929-30

(Vedere Relazione a

Anno	MESE	T R A N											
		Ventimiglia		Bressi		Modane		Domodossola		Luino		Chiasco	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1938	Luglio	425	34	160	11	20.316	1.318	35.352	2.213	22.552	1.366	85.423	5.873
»	Agosto	458	32	208	14	21.098	1.492	37.048	2.285	22.044	1.312	72.680	5.130
»	Settembre	418	33	72	5	16.132	1.141	35.624	2.123	19.871	1.235	75.569	5.197
»	Ottobre	877	78	556	36	14.939	1.234	32.875	2.186	12.736	824	86.711	6.015
»	Novembre	655	60	219	15	21.535	1.546	33.942	2.190	8.476	610	84.350	5.955
»	Dicembre	2.042	147	512	42	29.030	2.062	39.259	2.583	18.113	1.143	99.750	6.903
1939	Gennaio	304	26	309	16	19.734	1.416	36.210	2.324	16.059	967	66.689	4.921
»	Febbraio	634	57	260	15	15.427	1.230	45.480	2.806	22.484	1.366	79.104	5.315
»	Marzo	2.286	141	258	23	14.401	1.217	56.584	3.510	28.851	1.731	89.641	6.204
»	Aprile	891	105	153	24	11.360	1.016	40.348	2.627	28.263	1.692	77.955	5.050
»	Maggio	910	77	228	18	11.981	1.192	50.308	3.155	27.754	1.697	83.788	5.786
»	Giugno	1.067	89	280	17	12.354	1.049	55.412	3.250	33.893	1.978	98.100	6.642
Esercizio 1938-39		10.967	879	3.215	236	208.307	15.913	498.442	31.252	261.096	15.921	998.869	68.991
Esercizio 1937-38		11.387	875	2.723	222	178.910	14.310	693.549	44.994	424.011	25.667	1.476.788	98.476
Esercizio 1936-37		11.648	837	2.181	199	168.050	13.939	673.448	41.284	420.809	25.056	1.404.352	92.924
Esercizio 1935-36		18.526	1.473	1.537	203	371.650	25.939	494.215	31.046	261.155	15.592	1.321.512	82.677
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	16.819	1.676.544	99.592
Esercizio 1929-30		119.085	8.069	2.193	216	615.671	47.277	689.340	42.433	312.002	22.578	1.923.046	115.977

tate dalle ferrovie estere.

AL 1938-39

pag. 96, Capo VI).

S I T O D I														T O T A L E	
Brennero		San Candido		Tarvisio		Fosine Laghi		Piedicolle		Postumia		Flume		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
3.376	358	15.717	846	38.761	3.848	195	14	12.086	910	34.559	2.558	2.645	321	271.567	19.670
5.574	474	17.667	933	65.479	3.959	5.152	217	13.494	1.025	55.968	4.137	3.515	311	320.385	21.321
5.221	443	14.420	799	56.401	3.524	766	48	9.053	679	64.528	4.762	6.177	447	304.252	20.436
2.116	289	1.506	120	25.615	1.977	860	65	4.676	333	34.730	2.814	7.700	595	225.987	16.566
3.354	335	754	78	26.289	1.937	1.457	104	12.050	880	57.090	4.273	7.875	588	258.046	18.571
4.410	478	5.887	337	30.371	2.195	202	19	12.912	910	48.920	4.015	9.306	711	300.864	21.545
3.291	366	6.985	407	17.140	1.333	374	30	10.277	787	49.552	2.854	6.292	544	233.224	15.991
4.609	392	8.135	462	24.178	1.781	862	66	8.885	712	67.563	4.760	8.706	640	286.327	19.602
4.345	457	5.188	309	38.011	2.450	1.451	101	14.568	1.052	82.848	5.676	8.507	634	346.939	23.595
3.002	424	6.854	405	39.298	2.646	1.036	75	12.019	240	81.293	5.359	6.147	513	307.719	20.176
3.724	321	8.203	378	47.073	2.990	632	43	16.130	1.203	59.507	4.287	6.877	793	317.115	22.040
4.321	449	6.636	383	39.272	2.465	451	32	14.673	1.083	40.833	3.788	8.370	936	315.671	22.161
47.351	4.886	97.952	5.457	447.888	31.105	13.498	814	140.823	9.814	677.391	49.283	82.297	7.033	3.488.096	241.584
72.570	6.767	281.288	15.516	1.469.994	88.000	17.504	1.154	183.494	13.809	699.490	53.971	98.415	10.974	5.610.123	374.735
73.798	6.736	164.196	9.186	1.189.660	70.318	6.267	433	186.665	13.543	661.158	50.147	109.462	12.586	5.071.694	337.188
158.683	11.591	91.108	5.625	736.633	47.103	1.499	108	116.156	8.733	586.791	47.228	57.259	4.760	4.216.724	282.078
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	1056	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	120.500	232.908	18.503	6.802.361	485.417

Movimento delle merci espor

ESERCIZI DAL 1929-30 AL

(Vedere Relazione

Anno	MESE	T R A N											
		Ventimiglia		Breil		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1938	Luglio	816	75	50	6	4.318	556	22.864	2.627	10.224	941	56.191	8.483
	Agosto	900	113	139	15	4.417	589	20.734	2.144	10.654	909	48.721	7.229
	Settembre	1.280	163	180	27	5.023	639	19.597	1.639	15.071	1.248	35.485	4.778
	Ottobre	1.166	122	254	32	7.000	850	24.415	1.993	15.322	1.221	32.784	3.675
	Novembre	1.208	117	191	36	6.553	815	21.499	1.748	8.551	803	28.464	3.044
	Dicembre	1.178	130	199	43	7.018	899	18.562	1.593	13.782	1.142	43.673	4.738
1939	Gennaio	1.087	113	150	26	5.854	734	23.076	1.789	14.200	1.128	53.755	6.104
	Febbraio	990	102	208	49	8.641	1.029	14.944	1.389	10.571	982	51.243	6.056
	Marzo	1.256	135	165	35	8.141	1.154	21.894	1.925	16.349	1.404	52.765	6.336
	Aprile	817	93	426	35	12.056	1.421	15.514	1.680	11.038	1.061	43.648	4.951
	Maggio	1.634	124	121	20	7.763	978	20.836	1.891	21.245	1.716	38.742	4.292
	Giugno	1.434	122	82	13	6.222	853	17.863	1.602	14.550	1.219	59.623	7.019
	Esercizio 1938-39	13.856	1.409	2.165	328	83.006	10.517	241.798	22.020	162.457	13.774	545.094	66.785
	Esercizio 1937-38	15.884	1.532	1.956	239	89.816	10.992	264.352	25.632	143.445	14.234	445.253	53.248
	Esercizio 1936-37	17.225	1.640	1.542	134	104.541	12.319	220.740	20.793	114.012	10.754	391.145	47.009
	Esercizio 1935-36	8.168	780	1.258	100	53.890	5.914	143.793	13.764	88.535	7.917	278.381	31.459
	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	10.933	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

tate sulle ferrovie estere.

1938-39

a pag. 96, Capo VI).

S I T O D I

S I T O D I														T O T A L E	
Brennero		San Candido		Tarvisio		Fusine Laghi		Piedicolle		Postumia		Fiume		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
61.531	10.266	121	22	32.986	3.675	547	29	7.718	672	40.297	3.322	3.499	257	241.162	30.932
45.032	7.318	531	53	27.637	2.559	36	4	11.909	768	39.409	2.944	2.171	174	212.380	24.819
37.884	4.151	392	38	28.430	2.361	20	6	11.235	858	37.623	2.892	4.794	321	197.914	19.121
26.275	3.040	757	66	35.776	3.001	42	7	19.830	1.444	56.773	4.884	2.641	197	223.035	20.532
31.001	3.492	291	44	36.002	2.828	636	35	16.742	1.239	62.017	4.526	8.650	532	221.805	19.259
31.045	3.314	471	47	52.895	4.274	42	8	29.183	2.271	61.724	5.053	16.880	1.044	276.652	24.556
40.770	4.865	204	21	39.607	3.252	40	4	23.548	1.639	77.835	5.375	45.777	3.021	325.903	28.071
42.555	4.997	310	29	34.618	2.979	50	6	10.349	869	43.770	3.511	14.226	951	232.475	22.940
38.561	4.567	138	19	30.538	2.578	63	13	14.901	1.100	50.004	3.922	6.786	458	241.561	23.646
44.574	4.862	600	66	29.880	2.760	56	12	11.729	791	47.185	3.364	4.575	354	222.098	21.450
40.696	4.055	213	26	40.658	3.552	48	11	8.312	674	42.004	3.271	2.679	186	224.951	20.796
87.487	10.380	500	50	31.227	3.262	62	10	5.268	470	47.941	2.838	2.245	154	274.504	28.072
527.411	65.307	4.528	481	420.254	37.081	1.642	145	170.724	12.796	606.582	45.902	114.923	7.649	2.894.440	284.194
416.067	51.707	2.944	468	382.368	31.511	3.063	195	154.537	12.015	617.067	46.151	59.558	4.035	2.596.310	251.959
402.924	47.342	4.220	518	307.824	27.505	2.845	199	159.490	12.296	407.501	30.482	19.755	1.516	2.153.764	212.597
282.067	33.297	3.210	423	271.749	23.668	2.246	141	157.185	12.307	345.915	27.514	12.870	1.259	1.649.267	158.543
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

Movimento delle merci verificatosi con le

ESERCIZI

(Vedere Relazione)

Anno	MESE	COMPARTI							
		Torino		Milano		Venezia		Trieste	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
Merchi ricevute dalle ferrovie secondarie italiane									
1938	Luglio	6.314	812	69.073	4.718	21.927	1.416	13.802	1.052
»	Agosto	6.006	820	71.836	5.053	19.477	1.308	10.955	865
»	Settembre	6.745	834	72.118	5.062	19.102	1.317	10.265	825
»	Ottobre	7.047	847	79.486	5.583	20.654	1.468	9.890	864
»	Novembre	5.690	726	62.868	4.406	15.936	1.150	8.366	738
»	Dicembre	6.771	837	50.006	3.584	14.315	1.033	6.311	523
1939	Gennaio	6.276	812	48.156	3.521	9.637	688	4.698	442
»	Febbraio	6.750	839	57.658	4.026	13.377	979	8.688	795
»	Marzo	7.642	932	67.451	4.764	23.498	1.668	11.107	991
»	Aprile	7.199	841	58.779	4.023	18.756	1.338	9.622	907
»	Maggio	7.857	881	63.794	4.324	19.221	1.328	10.915	859
»	Giugno	8.081	891	67.605	4.760	19.491	1.363	8.938	755
Esercizio 1938-39		82.387	10.072	768.830	53.824	215.391	15.056	113.557	9.616
Esercizio 1937-38		76.496	9.875	722.110	51.258	265.956	17.988	147.990	11.443
Merchi passate sulle ferrovie secondarie italiane									
1938	Luglio	28.328	2.249	125.261	9.173	6.278	611	6.533	488
»	Agosto	19.505	1.623	93.638	7.164	5.594	542	6.488	562
»	Settembre	27.771	2.182	95.442	7.321	6.869	641	3.039	305
»	Ottobre	30.740	2.313	122.977	9.205	10.465	903	5.490	598
»	Novembre	24.889	2.047	118.904	8.563	9.298	779	3.762	398
»	Dicembre	27.314	2.140	121.071	8.737	9.367	775	9.315	919
1939	Gennaio	23.160	1.909	95.142	7.240	8.432	727	3.124	307
»	Febbraio	30.510	2.352	108.285	8.058	9.266	700	3.033	318
»	Marzo	30.558	2.647	127.099	9.338	11.432	894	5.611	481
»	Aprile	27.024	2.236	112.866	8.260	7.379	652	6.451	573
»	Maggio	29.534	2.360	131.685	9.340	7.941	684	6.890	535
»	Giugno	35.184	2.745	131.623	9.376	11.748	895	3.765	395
Esercizio 1938-39		334.517	26.803	1.383.993	101.775	104.069	8.872	63.510	5.879
Esercizio 1937-38		320.019	27.126	1.536.164	112.947	129.813	10.453	99.421	7.435

Reti delle ferrovie secondarie italiane

1937-38 e 1938-39.

pag. 96, Capo VI).

M E N T O D I

M E N T O D I												TOTALI	
Bologna		Firenze		Ancona		Roma		Napoli		Bari		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
17.843	3.050	9.248	744	3.893	437	95	13	7.151	475	8.112	928	157.458	13.645
29.560	3.918	9.678	771	4.773	490	88	15	6.705	472	9.699	1.116	168.777	14.828
29.377	3.279	13.381	1.010	6.383	611	6.895	377	9.170	716	17.875	1.677	191.311	15.708
19.497	2.518	10.524	817	6.670	679	3.473	212	7.595	601	27.308	2.427	192.144	16.016
16.356	2.261	7.870	618	4.905	503	5.506	287	6.396	511	21.958	1.904	155.851	13.104
15.202	2.080	7.943	662	4.890	487	182	18	6.224	483	23.035	2.100	134.879	11.807
13.971	1.820	8.384	658	4.642	460	117	11	8.254	508	17.121	1.603	121.256	10.523
14.715	1.953	9.856	732	4.065	456	157	13	13.031	970	15.592	1.476	143.898	12.239
18.453	2.367	11.501	827	3.683	345	176	16	10.410	783	16.094	1.552	170.015	14.245
10.950	2.324	10.154	693	4.023	356	1.379	61	7.485	484	16.352	1.570	153.699	12.597
16.761	2.216	11.322	843	4.248	420	356	41	5.659	378	20.370	1.941	160.503	13.231
22.469	2.955	9.780	673	4.253	467	1.114	84	8.102	551	27.031	2.582	176.864	15.081
234.154	30.741	119.641	9.048	56.428	5.711	19.538	1.148	96.182	6.932	220.547	20.876	1.926.655	163.024
323.871	35.821	124.720	9.552	58.810	5.802	26.709	1.481	60.669	4.396	247.233	23.203	2.054.564	170.819
26.232	2.757	4.718	530	2.867	252	1.657	153	1.501	134	10.279	1.221	213.654	17.568
32.656	3.944	4.909	548	1.904	213	1.173	134	1.835	150	7.432	1.151	175.134	16.031
35.603	3.742	6.776	643	3.018	268	1.411	115	3.345	294	10.467	1.644	193.741	17.155
34.442	3.592	5.202	542	5.732	482	3.274	239	1.964	164	11.994	1.859	232.289	19.897
24.197	2.655	4.257	432	3.224	289	3.776	239	2.331	200	12.942	1.506	207.580	17.108
26.460	2.885	4.483	471	3.822	336	2.333	213	1.588	151	9.103	1.271	214.856	17.898
24.366	2.794	3.548	414	3.512	299	1.454	142	1.564	142	8.399	1.138	172.701	15.112
33.216	3.524	4.178	408	6.162	499	2.778	221	1.636	170	8.860	1.154	207.933	17.473
31.991	3.493	3.854	443	2.733	248	3.928	283	2.257	261	8.554	1.132	228.017	19.220
25.283	2.858	4.816	434	2.537	224	548	75	1.301	139	8.902	1.085	197.107	16.536
22.165	2.575	3.867	402	2.834	238	730	97	2.160	186	7.809	1.042	215.615	17.459
21.844	2.496	5.688	543	4.169	345	1.217	123	2.570	198	6.524	948	224.332	18.064
338.455	37.315	56.296	5.810	42.514	3.693	24.279	2.034	24.052	2.189	111.274	15.151	2.482.959	209.521
412.202	38.061	60.580	6.197	30.500	2.980	17.548	1.593	20.538	1.882	116.267	14.962	2.743.052	223.636

Movimento dei treni e dei veicoli sui più importanti valichi appenninici.

ESERCIZI DAL 1929-30 AL 1938-39

(Vedere Relazione a pag. 96, Capo VI).

a) Tronco Genova - Ronco.

ESERCIZIO	SALITA (TRENI PARI)													
	Pontedecimo-Busalla						Mignanego-Ronco						TOTALE GENERALE	
	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Veicoli
1938-39..	9.536	61.678	8.757	5.828	44.574	120.837	19.232	283.763	24.456	15.084	64.450	387.753	28.768	508.590
1937-38..	9.652	62.655	8.794	5.881	43.627	120.957	17.040	263.021	21.097	19.839	67.005	370.962	26.692	491.919
1936-37..	9.512	65.821	8.959	5.223	41.912	121.915	15.325	253.795	20.068	16.913	56.647	347.423	24.837	469.338
1935-36..	9.325	59.904	8.909	6.336	43.232	118.381	15.683	252.630	23.163	17.202	56.984	349.979	25.008	468.360
1934-35..	9.419	53.888	8.008	5.976	45.546	113.418	16.364	265.178	23.584	11.162	59.448	359.372	25.783	472.790
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	24.533	453.457
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	24.546	454.930
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	24.055	466.912
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	25.548	493.280
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	27.257	544.196

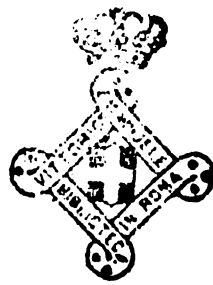
ESERCIZIO	DISCESA (TRENI DISPARI)													
	Busalla-Pontedecimo						Ronco-Mignanego						TOTALE GENERALE	
	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e Bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Veicoli
1938-39..	6.632	34.588	8.541	4.647	32.538	80.314	20.323	129.273	6.622	197.956	72.593	406.444	26.955	486.758
1937-38..	7.133	38.661	9.972	5.831	33.645	88.109	17.436	138.672	8.460	161.969	67.671	376.772	24.569	464.881
1936-37..	7.088	33.797	10.321	7.144	37.289	88.551	15.410	137.938	7.777	169.168	60.896	375.779	22.498	464.330
1935-36..	7.665	32.682	10.459	9.085	36.715	88.941	15.919	122.426	7.247	179.150	60.736	369.559	23.584	458.500
1934-35..	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
1933-34..	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
1932-33..	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
1931-32..	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
1930-31..	8.027	39.917	27.360	20.930	44.952	133.159	16.506	132.195	9.985	185.594	61.330	389.104	24.533	522.263
1929-30..	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

ESERCIZIO	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
b) Tronco Savona - S. Giuseppe.												
1938-39	7.981	67.464	3.624	7.972	31.261	110.321	8.439	44.176	5.629	30.294	30.917	111.016
1937-38	7.859	67.331	4.192	7.082	27.373	105.078	8.187	41.215	5.499	31.978	27.054	108.737
1936-37	7.522	61.903	3.660	6.651	24.976	100.109	7.751	37.838	3.491	30.407	24.738	96.477
1935-36	7.440	68.373	4.717	6.381	24.487	103.958	7.756	33.633	5.024	37.338	24.164	100.159
1934-35	7.627	73.040	5.732	6.124	22.046	106.942	7.253	30.493	5.646	48.614	22.040	106.703
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
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
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
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
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
c) Tronco Pistoia - Bologna.												
1938-39	3.364	9.001	701	469	11.455	21.626	3.353	9.172	1.002	3.133	11.399	24.706
1937-38	3.471	11.045	551	655	8.415	20.666	3.495	11.142	899	3.499	8.339	23.876
1936-37	3.067	11.592	534	786	8.277	21.189	2.904	12.475	1.523	3.401	8.256	25.655
1935-36	2.706	10.157	781	615	9.523	21.076	2.742	11.989	2.557	3.942	9.581	28.069
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
1933-34	7.991	40.144	15.729	10.255	42.932	109.060	7.303	47.022	11.664	9.801	42.470	110.957
1932-33	8.681	46.655	25.491	13.203	45.532	130.881	7.939	57.583	14.698	19.011	45.707	136.979
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
1930-31	9.566	61.444	25.177	17.665	46.435	150.721	8.669	70.339	16.026	20.757	45.159	152.281
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	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
d) Tronco Parma-Spezia.												
1938-39.....	6.068	82.666	4.117	8.513	14.952	110.248	6.593	53.833	1.593	69.021	20.743	145.190
1937-38.....	5.601	76.302	1.379	14.280	13.178	105.139	5.626	59.411	1.687	43.856	17.018	121.972
1936-37.....	5.159	69.802	3.025	9.629	12.512	94.968	5.436	55.051	2.847	46.514	15.847	120.259
1935-36.....	5.280	70.501	4.376	8.989	14.385	98.251	5.785	49.627	2.735	42.681	17.738	112.781
1934-35.....	6.843	66.061	9.927	10.498	19.668	106.154	6.558	38.585	3.396	51.874	21.944	115.799
1933-34.....	6.510	59.459	17.030	10.572	18.998	106.059	6.113	38.823	4.443	44.620	22.613	110.499
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
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
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
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
e) Tronco Firenze-Faenza.												
1939-38.....	5.041	3.681	70	6.908	7.870	18.529	4.438	10.768	69	78	6.826	17.741
1937-38.....	3.870	3.886	248	3.142	7.065	14.341	3.640	7.275	120	216	6.171	13.782
1936-37.....	1.992	3.798	297	1.722	5.971	11.788	2.368	5.037	109	223	5.615	10.984
1935-36.....	2.010	3.553	353	674	5.496	10.076	2.133	4.150	238	292	5.811	10.491
1934-35.....	2.387	4.025	480	2.189	5.964	12.658	2.253	5.792	94	265	6.260	12.411
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
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
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
1930-31.....	3.455	18.336	2.401	4.846	9.463	35.046	2.509	20.598	1.091	5.654	8.376	35.719
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
f) Tronco Prato-Bologna (via Vernio).												
1938-39.....	14.421	107.551	80.735	19.680	82.710	290.676	12.898	97.006	12.536	87.601	79.814	276.957
1937-38.....	13.532	101.324	62.725	32.087	73.739	269.875	13.089	115.905	10.540	70.382	76.448	273.275
1936-37.....	12.564	101.486	58.365	24.640	64.594	249.085	11.629	100.183	10.072	60.775	68.984	240.014
1935-36.....	11.294	75.638	45.977	28.641	58.044	208.300	11.096	92.896	11.441	35.349	63.010	202.696
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

INDICE GRAFICO DELLE LINEE





Ripartizione dei prodotti del traffico delle Ferrovie dello Stato per linea.

(Anno 1938)

NOTA SULLA DETERMINAZIONE DEI PRODOTTI PER LINEA.

I prodotti per linea, indicati nelle tabelle qui appresso riportate, sono stati determinati assegnando il prodotto medio delle unità di traffico di tutta la rete (prodotto per viaggiatore-chilometro e per tonnellata-chilometro di bagagli e di merci) alle unità di traffico che han percorso, durante l'anno 1938, le diverse linee statistiche.

Per ottenere i viaggiatori-chilometro e le tonnellate-chilometro relativi alle diverse linee statistiche, queste sono state divise in tronchi opportunamente scelti: per ciascuno di questi tronchi si sono rilevati giornalmente i quantitativi di viaggiatori e delle tonnellate di bagagli e di merci trasportati sui diversi treni, e detti quantitativi sono stati moltiplicati per la lunghezza chilometrica di ciascun tronco.

Le lunghezze dei tratti comuni sono ripetute tante volte quante sono le linee che percorrono tali tratti.

Riassunto dei prodotti del traffico per gruppi di linee

LINEE CON PRODOTTO CHILOMETRICO	Lunghezza Km. (1)	PRODOTTO IN MIGLIAIA DI LIRE	
		complessivo	medio per Km.
I° Superiore a 500 mila lire	2.473	1.906.448	807
II° Compreso tra 250 e 500 mila lire	2.884	994.318	345
III° Compreso tra 100 e 250 mila lire	2.891	448.550	155
IV° Compreso tra 50 e 100 mila lire	4.113	296.775	72
V° Inferiore a 50 mila lire	5.214	152.710	30
VI° Scartamento ridotto	566	4.651	8

(1) Nelle lunghezze considerate i tratti comuni a più linee sono sempre ripetuti.

TABELLA I. — Linee con prodotto chilometrico superiore a 500.000 lire.

Numero	L I N E E	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaggiatori e bagagli	Merci e bestiame	TOTALE
1	Arquata-Genova.....	43	481	1.310	1.791
2	Novi Ligure-Arquata	11	241	1.389	1.630
3	Voghera-Tortona	16	339	1.078	1.417
4	Prato-Firenze	17	520	704	1.224
5	Orte-Roma	83	498	638	1.136
6	Pisa-Livorno	19	286	835	1.121
7	Milano-Pavia-Voghera	64	320	766	1.086
8	Padova-Venezia	37	413	647	1.060
9	Prato-Bologna	81	365	680	1.045
10	Roma-Formia	128	379	597	976
11	Formia-Villa Literno	52	363	588	951
12	Firenze-Chiusi	150	417	532	949
13	Chiusi-Orte	82	378	547	925
14	Milano-Verona	148	350	550	900
15	La Spezia-Sarzana-Pisa	75	305	569	874
16	Milano-Piacenza	72	376	482	858
17	Piacenza-Parma-Bologna	147	322	527	849
18	Alessandria-Novì Ligure	22	210	594	813
19	Verona-Padova	82	268	539	807
20	La Spezia-Genova P. P.	90	358	413	771
21	Villa Literno-Aversa-Napoli	34	313	361	674
22	Torino-Alessandria	90	255	406	661
23	Napoli-Battipaglia	74	275	380	655
24	Livorno-Vada-Grosseto.....	128	162	491	653
25	Chiasso-Como-Milano	51	162	466	628
26	Firenze-Empoli-Pisa	78	262	362	625
27	Tortona-Novì	18	39	576	615
28	Messina-Messina M.	1	177	432	609
29	Padova-Bologna	123	227	333	560
30	Trieste-Monfalcone	27	235	319	554
31	Grosseto-Civitavecchia-Roma	188	163	385	548
32	Savona-Genova P. P.	43	255	276	531
33	Bologna-Faenza-Rimini	111	215	303	518
34	Trento-Verona	93	143	362	505

TABELLA II. — Linee con prodotto chilometrico da 250.000 a 500.000 lire.

Numero	L I N E E	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaggiatori e bagagli	Merci e bestiame	TOTALE
35	Bolzano-Trento	55	152	339	491
36	Torino-Rho-Milano	149	235	252	487
37	Tortona-Arquata	25	250	204	454
38	Ceva-Savona	45	90	331	430
39	Rimini-Ancona	03	152	277	429
40	Treviso-Venezia	29	145	243	388
41	Lecco-Usmate-Milano	50	230	146	385
42	Udine-Conegliano-Treviso	106	84	296	380
43	Venezia-Portogruaro	68	156	220	376
44	Udine-Tarvisio.....	94	46	325	371
45	Cervignano-Portogruaro.....	43	131	235	366
46	Monfalcone-Cervignano	17	133	229	362
47	Ancona-Pescara-Termoli	236	100	256	356
48	Fidenza-Fornovo-S. Stefano-Sarzana	116	46	308	354
49	Messina M.-Villa S. Giovanni	8	113	239	352
50	Battipaglia-Reggio Calabria	100	125	213	338
51	Varese-Gallarate-Milano	58	321	12	333
52	Foggia-Benevento	101	101	227	328
53	Torino-Fossano-Ceva	102	58	265	323
54	Verona-Nogara-Bologna	114	84	233	317
55	Tortona-Alessandria	22	79	235	314
56	Novara-Mortara-Alessandria	67	51	259	310
57	Benevento-Aversa-Napoli	96	120	183	303
58	Termoli-Foggia-Brindisi.....	320	109	189	298
59	Brennero-Bolzano	80	107	189	296
60	Voghera-Piacenza	59	77	217	294
61	Trieste-Divaccia-S. Pietro del Carso-Postumia.....	81	57	231	288
62	Domodossola-Milano	124	90	196	286
63	Messina-Catania	95	126	147	273
64	Monfalcone-Gorizia	22	82	185	267

TABELLA III. — Linee con prodotto chilometrico da 100.000 a 250.000 lire.

Numero	L I N E E	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaggiatori e bagagli	Merci e bestiame	TOTALE
65	Ventimiglia-Savona	107	141	102	243
66	Milano-Treviglio-Bergamo	54	124	108	232
67	Roma raccordi	15	8	213	221
68	Pistoia-Prato	17	141	80	221
69	Ancona-Orte	212	90	123	213
70	La Spezia-S. Stefano	12	94	113	207
71	Alessandria-Acqui-Savona	102	32	169	201
72	Gorizia-Udine	33	61	133	194
73	Modane-Torino	105	90	99	189
74	Torino-Aosta	127	67	108	175
75	Taranto raccordi	1	—	170	170
76	Villa Opicina-Opicina Camp.	2	—	169	169
77	Cassino-Napoli	111	90	79	169
78	Roma-Cassino	138	103	65	168
79	Vercelli-Casale Monferrato-Alessandria	55	30	135	165
80	Milano-Mortara	57	80	79	159
81	Parma-Fornovo	23	43	114	157
82	Acqui-Ovada-Genova	58	85	68	153
83	Genova Campasso-Scali del porto	21	—	152	152
84	Messina-Palermo	231	80	71	151
85	Arona-Vignale-Novara	36	22	125	147
86	Pistoia-Lucca-Pisa	67	74	73	147
87	Venezia raccordi	8	6	140	146
88	Roma Avezzano-Sulmona	172	91	53	144
89	Caserta-Gricignano-Villa Literno	30	18	126	144
90	Bergamo-Rovato-Brescia	49	34	105	139
91	Sulmona-Pescara	68	56	83	139
92	Metaponto-Taranto	43	51	88	139
93	Torino raccordi	15	—	135	135
94	Villa Literno-Napoli	30	67	68	135
95	Bolzano-Merano	32	68	65	133
96	Terontola-Foligno	82	44	80	124
97	Battipaglia-Potenza	91	49	75	124
98	Campiglia-Piombino	14	30	93	123
99	Codogno-Cremona-Mantova	90	42	76	118
100	Brindisi-Lecce	38	60	58	118
101	Empoli-Siena	64	47	70	117
102	Genova Sampierdarena-Scali del porto	7	2	113	115
103	San Pietro del Carso-Fiume	56	33	81	114
104	Bari-Taranto	115	55	55	110
105	Catania-Siracusa	86	60	49	109
106	Belluno-M. Belluna-Treviso	85	42	63	105
107	Metaponto-Sibari	80	27	76	103
108	Torino-Airasca-Torre Pellice	55	71	31	102

TABELLA IV. — Linee con prodotto chilometrico da 50.000 a 100.000 lire.

Numero	L I N E E	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaggiatori e bagagli	Mer. i e bestiame	TOTALE
109	Seregno-Usmate-Bergamo	40	35	64	99
110	Torino-Trofarello-Cuneo	89	78	20	98
111	Viareggio-Lucca	22	72	25	97
112	Vicenza-Treviso	60	23	74	97
113	Torino-Chivasso-Casalmonferrato	77	40	54	94
114	Piedicolle-Gorizia-Prevacina-Trieste	110	16	78	94
115	Ferrara-Rimini	123	26	65	91
116	Metaponto-Potenza	107	32	58	90
117	Fortezza-S. Candido	65	27	62	89
118	Mantova-Monselice	84	15	74	89
119	Cremona-Fidenza	34	18	71	89
120	Alcamo-Castelvetrano-Trapani	48	65	24	89
121	Catania-Caltanissetta-Termini-Palermo	241	44	42	86
122	Trieste circuito	14	---	85	85
123	Roma-Campoleone-Nettuno	61	72	12	84
124	Vicenza-Schio	31	42	40	82
125	Sondrio-Colico-Lecco	79	55	27	82
126	Napoli Raccordi	14	5	76	81
127	Livorno Raccordi	13	1	80	81
128	Taranto-Brindisi	69	47	29	76
129	Luino-Sesto Calende-Novara	67	21	54	75
130	Verona-Modena	98	35	38	73
131	Torino-Trofarello-Bra-Ceva	101	57	15	72
132	Catanzaro M.-Reggio Calabria	181	33	38	71
133	Alessandria-Ovada	34	13	58	71
134	Treviglio-Cremona	65	32	38	70
135	Ravenna-Russi-Lugo-Castelbolognese	41	36	34	70
136	Napoli-Torre A.-Gragnano	33	57	13	70
137	Milano Circuito	108	1	66	67
138	Bologna-Pistoia	98	31	36	67
139	Sibari-Catanzaro Marina	172	24	43	67
140	Alessandria-Bra-Cavallermaggiore	97	26	40	66
141	Siena-Chiusi	92	17	49	66
142	S. Eufemia Biforcazione-Catanzaro	46	36	30	66
143	Luino-Gallarate-Milano	88	41	24	65
144	Pozzuoli Solfatara-Napoli P. G.	16	65	---	65
145	Messina Marittima-Reggio M.ma	15	28	35	63
146	Domodossola-Vignale-Novara	89	25	37	62
147	Brescia-Cremona	52	28	34	62
148	Roma-Frascati	24	60	2	62
149	Brescia-Piadena-Parma	91	21	40	61
150	Mortara-Casalmonferrato-Asti	74	21	36	60
151	Viterbo-Roma	96	43	17	60
152	Avellino-Cancello-Napoli	95	38	22	60
153	Terni-Aquila-Sulmona	164	20	39	59
154	Varallo-Novara	54	31	27	58
155	Pavia-Codogno	47	18	40	58
156	Olbia-Chilivani-Cagliari	284	37	21	58
157	Montebelluna-Castelfranco-Padova	46	35	22	57
158	Firenze Raccordi	10	1	56	57
159	Piacenza-Cremona	31	17	38	55
160	Roma-Velletri	41	41	13	54
161	Iglesias-Decimomannu	38	39	15	54
162	Lecco-Bergamo	33	21	32	53
163	Sibari-Cosenza Casali	70	21	32	53
164	Calalzo P. C. - Belluno	45	23	27	50

TABELLA V. — Linee con prodotto chilometrico inferiore a 50.000 lire.

Numero	L I N E E	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaziatori e bagagli	Mer. i e bestiame	TOTALE
165	Lucca-Castelnuovo Garfagnana	45	25	23	48
166	Nocera Inferiore-Codola	4	21	27	48
167	Caltanissetta-Canicatti-Aragona-Porto Empedocle	84	22	26	48
168	Asti-Acqui	46	30	17	47
169	Verona-Legnago-Rovigo	98	19	28	47
170	Foggia-Manfredonia	36	32	15	47
171	Torino-Chieri	22	44	2	46
172	Trieste-Erpelle-Pola	130	29	16	45
173	Mortara-Pavia	37	21	23	44
174	S. Severino Rota-Salerno	18	31	13	44
175	Faenza-Firenze	101	32	11	43
176	Benevento-Avellino	30	24	19	43
177	Roccapalumba-Agrigento-Porto Empedocle	75	18	25	43
178	Bivio Aurisina-Aurisina	12	2	40	42
179	Pisa-Collesalveti-Vada-Cecina	51	8	34	42
180	Como-Lecco	42	11	30	41
181	Fiumicino-Roma	33	29	11	40
182	Foggia-Lucera	19	25	15	40
183	Palermo-Alcamo-Trapani	194	26	14	40
184	Aosta-Prè S. Didier	32	17	21	38
185	Fabriano-Porto Civitanova	95	23	15	38
186	Foggia-Rocchetta S. A.-Potenza	118	18	20	38
187	Siracusa-Licata-Canicatti	263	16	22	38
188	Bassano-Cittadella-Padova	47	19	18	37
189	Porto Torres-Sassari-Chilivani	66	24	13	37
190	Alessandria C.-Alessandria S.to	4	—	36	36
191	Vercelli-Mortara	28	15	21	36
192	Porto Ceresio-Varese	14	34	2	36
193	Lavezzola-Lugo-Granarolo-Faenza	39	17	19	36
194	Palermo Raccordi	7	—	36	36
195	Cuneo-Ventimiglia	96	20	14	34
196	Primolano-Bassano-Castelfranco-Venezia	90	21	13	34
197	Pavia-Torreberetti-Alessandria	63	14	19	33
198	Trento-Primolano	68	21	12	33
199	Velletri-Segni Paliano	23	29	4	33
200	Caserta-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia	48	4	29	33
201	Susa-Bussoleno	8	23	9	32
202	Siena-Asciano-Grosseto	132	8	24	32
203	Palazzolo-Paratico Sarnico	10	6	26	32
204	Roma-Albano	30	28	4	32
205	Rovigo-Chioggia	50	16	15	31
206	Torino-Santhià-Arona	124	17	13	30
207	Airasca-Saluzzo-Cuneo	67	12	18	30
208	Margherita di Savoia Ofantino-Margherita di Savoia	5	10	20	30
209	Catania-Caltagirone	90	18	12	30
210	Bastia-Mondovì-Cuneo	36	20	9	29

Segue: TABELLA V.

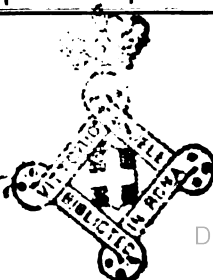
Numero	L I N E E	Lunghhezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaggiatori e bagagli	Merci e bestiame	TOTALE
211	Pavia-Stradella.....	29	25	4	29
212	Avezzano-Roccasecca.....	79	14	15	29
213	Avellino-Rocchetta S.A.....	119	18	16	29
214	Sicignano-Lagonegro.....	78	12	17	29
215	Agrigento Bassa-Agrigento Centrale.....	3	25	4	29
216	Paola-Cosenza.....	35	27	2	29
217	Fidenza-Salsomaggiore.....	9	25	3	28
218	Termoli-Campobasso-Benevento.....	172	17	10	27
219	Cerignola C.-Cerignola.....	7	20	7	27
220	Savigliano-Saluzzo.....	15	14	12	26
221	Civitavecchia-Ronciiglione-Orte.....	86	9	17	26
222	Sulmona-Isernia-Caianello.....	174	14	12	26
223	Reggio Calabria C.-Reggio Calabria M.....	6	8	18	26
224	Chivasso-Asti.....	51	15	9	24
225	Udine-Palmanova-S. Giorgio N.....	29	19	5	24
226	Ascoli-S. Benedetto.....	33	1	23	24
227	Barletta-Spinazzola.....	66	14	10	24
228	Borgo S.L.-Pontassieve.....	33	18	5	23
229	Casarsa-Portogruaro.....	21	14	9	23
230	Asti-Castagnole.....	20	14	8	22
231	Palmanova-Cervignano.....	10	14	8	22
232	Carrara C.-Carrara Avenza.....	5	—	22	22
233	Campobasso-Isernia.....	58	16	6	22
234	Ceva-Ormea.....	35	9	12	21
235	Merano-Malles Venosta.....	60	13	8	21
236	Ravenna-Faenza.....	34	7	14	21
237	Livorno-Colle Salvetti.....	17	6	15	21
238	Cecina-Volterra.....	38	8	12	20
239	Priverno Fossanova-Terracina.....	17	13	7	20
240	Aulla-Equi Terme.....	19	15	4	19
241	Treviso-Portogruaro.....	52	11	8	19
242	Urbino-Fabriano.....	79	8	11	19
243	Gorizia-Prevacina-Aidussina.....	27	9	9	18
244	Viterbo-Attigliano-Orte.....	53	8	10	18
245	Formia-Gaeta.....	9	13	4	17
246	Rocchetta S.A.-Gioia del Colle.....	139	8	9	17
247	Divaccia-Erpelle.....	12	5	11	16
248	Gemona-Casarsa.....	50	5	11	16
249	Chiavenna-Colico.....	26	11	4	15
250	Bologna raccordi.....	10	—	15	15
251	Palo-Roma.....	49	14	—	14
252	Bricherasio-Barge.....	12	9	3	12
253	Brunico-Campo Turren.....	15	8	4	12
254	Formia-Sparanise.....	50	8	4	12
255	Teramo-Giulianova.....	25	1	11	12
256	Genova Brignole-Scali Porto.....	8	—	11	11
257	Tarvisio-Fusine.....	8	4	7	11
258	Monfalcone-Porto Rosega.....	3	—	11	11
259	Conegliano-Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi.....	40	7	4	11
260	Lucca-Pontedera.....	25	7	4	11

Segue: TABELLA V.

Numero	L I N E E	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaggiatori e bagagli	Merci e bestiame	TOTALE
261	Ostiglia-Legnago-Grisignano	68	4	7	11
262	Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena	32	9	1	10
263	Sacile-Pinzano	53	5	5	10
264	S. Giorgio di Nogaro-S. Giorgio di Nogaro Porto.....	2	—	10	10
265	Poggibonsi-Colle Val d'Elsa	8	7	3	10
266	Velletri-Priverno Fossanova	64	4	6	10
267	Motta S. Anastasia-Schettino	18	2	7	9
268	Cavallermaggiore-Moretta	16	2	6	8
269	Bosca-Dronero	13	4	4	8
270	Novi Ligure-Novì S. Bovo	2	—	8	8
271	Noto-Pachino	27	5	3	8
272	S. Giuseppe-Altare	6	1	5	6
273	Conegliano-Montebelluna	31	2	2	4
274	Cuneo-Gesso-Borgo S. Dalmazzo	14	2	1	3
275	Casarsa-Motta di Livenza.....	32	2	1	3
276	Canfanaro-Rovigno	21	—	1	1
277	Ferrara-Darsena di Burana.....	2	—	1	1
278	Telese Cerreto-Telese Bagni.....	2	1	—	1
279	Golfo Aranci-Olbia	21	1	—	1

Linee a scartamento ridotto della Sicilia.

Numero	L I N E E	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE		
			Viaggiatori e bagagli	Merci e bestiame	TOTALE
I	Palermo S. Erasmo-S. Carlo.....	106	7	8	15
II	Castelvetrano-Magazzolo-P. Empedocle.....	123	5	7	12
III	Dittaino-P. Armerina-Caltagirone.....	71	3	4	7
IV	Castelvetrano-S. Carlo Burgio	80	3	3	6
V	Lercara Bassa-Filaga-Magazzolo	67	2	2	4
VI	Agrigento-Naro-Licata	64	2	2	4
VII	Dittaino-Leonforte.....	15	2	2	4
VIII	Agrigento Bassa-Agrigento C.	3	3	1	4
IX	Canicattì-Naro	14	2	1	3
X	S. Ninfa-Salemi-Gaggera	10	3	—	3
XI	Filaga-Palazzo Adriano.....	14	1	1	2



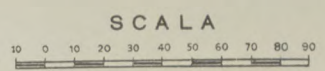


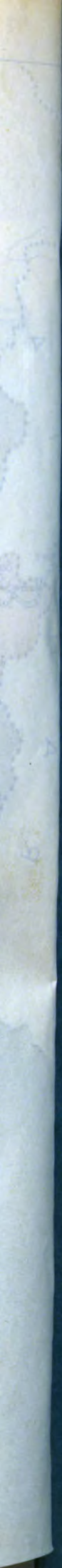
MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO

CARTA DELLE FERROVIE ITALIANE

SEGNI CONVENZIONALI

- Ferrovie esercitate dallo Stato a doppio binario a trazione a vapore.
 - Ferrovie esercitate dallo Stato a semplice binario a trazione a vapore.
 - Ferrovie esercitate dallo Stato a doppio binario a trazione elettrica.
 - Ferrovie esercitate dallo Stato a semplice binario a trazione elettrica.
 - Ferrovie esercitate dall'industria privata a trazione elettrica.
 - Ferrovie esercitate dall'industria privata a trazione a vapore ed a carburante.
- Le linee tracciate con segni sottili sono a scartamento ridotto.
..... Limite delle Provincie.







ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO
STATO - G. C. - ROMA, 1940-XVIII

2

