



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>

C 361347

PROPERTY OF
*University of
Michigan
Libraries*
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

RISERVATA N. 213



**MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO**

**RELAZIONE
PER L'ANNO FINANZIARIO 1940-41**

**ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1941 - ANNO XX**

Transportation
Library
HE
3091
.A16
194.1/4

Novembre 1941-XX

AL MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI

Le difficoltà dovute allo stato di guerra, come era da prevedersi, non solo si sono mantenute, ma si sono anzi aggravate durante lo scorso esercizio 1940-41.

Esse sono state superate perchè l'Amministrazione ha preso tempestivamente gli opportuni provvedimenti e perchè il personale tutto si è prodigato, come sempre, con la massima dedizione e con appassionata fede. Così « le ferrovie hanno pienamente risposto alla necessità ed alle esigenze civili e militari, imposte dalla situazione sempre mutevole della guerra ».

Questo Alto riconoscimento del Duce è il maggiore compenso che i ferrovieri avrebbero potuto desiderare, compenso che li stimolerà sempre più ad affrontare qualunque disagio e qualunque sacrificio pur di rendersi meritevoli della fiducia in essi riposta.

IL DIRETTORE GENERALE

VELANI

Novembre 1941-XX

**AL DIRETTORE GENERALE
DELLE FERROVIE DELLO STATO**

Le gravi difficoltà create dallo stato di guerra all'esercizio ferroviario sono state effettivamente superate, oltre che per i provvedimenti tempestivamente presi dall'Amministrazione, anche e specialmente per lo spirito di abnegazione e l'alto senso del dovere che, come giornalmente ho occasione di constatare, hanno animato ed animano tutti i ferrovieri.

Sono certo che essi sapranno meritarsi ancora la fiducia del Duce e del Paese per le nuove e maggiori prove che ci attendono.

**IL MINISTRO
HOST VENTURI**

INDICE
DEI
VARI CAPITOLI

PARTE PRIMA	<i>Caratteristiche e risultati dell'esercizio</i>	»»
PARTE SECONDA	CAPO I <i>Ordinamento e attività generale dell'Azienda</i>	»»
	CAPO II <i>Risultati finanziari</i>	»»
	CAPO III <i>Personale</i>	»»
	CAPO IV <i>Linee ed impianti</i>	»»
	CAPO V <i>Trazione e materiale rotabile</i>	»»
	CAPO VI <i>Movimento e traffico</i>	»»
	CAPO VII <i>Commerciale</i>	»»
	CAPO VIII <i>Approvvigionamenti</i>	»»
	CAPO IX <i>R. Istituto Sperimentale</i>	»»
	CAPO X <i>Linee a scartamento ridotto della Sicilia e navi traghetto</i>	»»
PARTE TERZA	<i>Autarchia e lotta contro gli sprechi</i>	»»
ALLEGATI	<i>Allegati</i>	»»

INDICE

PARTE PRIMA

CARATTERISTICHE E RISULTATI DELL'ESERCIZIO 1940-41

CARATTERISTICHE E RISULTATI DELL'ESERCIZIO	Pag.	3
Caratteristiche principali dell'esercizio. — Provvedimenti adottati per facilitare la circolazione e migliorare il rendimento di mezzi. — Facilitazioni per il trasporto dei viaggiatori e delle merci. — Entità del traffico. — Prodotti del traffico.		
SVILUPPO DELLA RETE	»	18
Lunghezza della rete. — Nuovi impianti e miglioramenti di quelli esistenti.		
MATERIALE ROTABILE	»	24
Variazioni nella consistenza del parco rotabili.		
PERSONALE	»	25
Situazione al 30 giugno 1941. — Agenti addetti all'esercizio. — Consistenza media del personale. — Quantità media del personale degli uffici. — Assenze per malattie ed infortuni. — Spese per il personale. — Assuntorie ed appalti. — Attività del laboratorio di psicotecnica.		
TRAFFICO	»	32
Caratteristiche del traffico. — Servizio viaggiatori e bagagli. — Servizio merci. — Confronto dei principali elementi del traffico degli ultimi 11 anni con quelli del 1929-30.		
ESERCIZIO	»	37
Percorrenze dei treni. — Percorrenza dei treni viaggiatori. — Percorrenza dei treni merci. — Percorrenza e tonnello dei treni secondo i sistemi di trazione. — Utilizzazione dei treni. — Regolarità dell'esercizio. — Linee esercitate con dirigente unico o con dirigente centrale.		
APPROVVIGIONAMENTI	»	44
Spese per gli approvvigionamenti.		
ISTITUTO SPERIMENTALE	»	45
RISULTATI FINANZIARI	»	46
Entrate e spese. — Coefficiente di esercizio. — Situazione patrimoniale al 30 giugno 1941.		
CONSIDERAZIONI SUL BILANCIO	»	52

PARTE SECONDA

I VARI SERVIZI E LE GESTIONI SPECIALI

CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA Pag. 57

1. Provvedimenti legislativi. — 2. Cariche ed organi supremi dell'Amministrazione. — 3. Contratti. — 4. Milizia ferroviaria. — 5. Partecipazione a congressi, conferenze e riunioni nazionali ed internazionali. — 6. Partecipazione ad esposizioni, mostre e fiere nazionali ed internazionali. — 7. Propaganda turistica. — 8. Abbellimento delle stazioni.

CAPO II. — RISULTATI FINANZIARI..... » 65

1. Premesse. — 2. Dati e raffronti generali.

Entrate. — 3. Titoli delle entrate e loro raffronto. — 4. Prodotti del traffico. — 5. Introiti fuori traffico. — 6. Entrate eventuali.

Spese. — 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. Lavori straordinari dipendenti dalla guerra. — 14. Altre spese ordinarie. — 15. Spese complementari. — 16. Spese accessorie. — 17. Coefficiente di esercizio. — 18. Spese straordinarie.

Situazione patrimoniale. — 19. Conto generale del patrimonio. — 20. Liquidazione generale.

Servizi contabili, finanziari e di riscontro. — 21. Servizi contabili e finanziari. — 22. Riscontro della Corte dei conti.

CAPO III. — PERSONALE » 79

1. Consistenza effettiva del personale. — 2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1940-41. — 3. Spese di personale. — 4. Servizi appaltati. — 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 di educazione. — 11. Istruzione professionale. — 12. Laboratorio di psicotecnica. — 13. Fondo pensioni e sussidi. — 14. Opera di previdenza. — 15. Fondazione «Elena di Savoia». — 16. Case economiche per i ferrovieri. — 17. Cooperative edilizie ferroviarie. — 18. Mutui al personale. — 19. Fondo di garanzia per le cessioni.

Dopolavoro ferroviario. — 20. Notizie generali. — 21. Assistenza e propaganda. — 22. Assistenza alle Forze armate. — 23. Agraria. — 24. Educazione e cultura. — 25. Sport ed escursionismo.

Servizi sanitari. — 26. Personale sanitario. — 27. Visite sanitarie. — 28. Morbosità complessiva. — 29. Morbosità da cause comuni. — 30. Infortuni. — 31. Arbitrato obbligatorio. — 32. Malaria. — 33. Quiescenze. — 34. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — 35. Mezzi di soccorso. — 36. Assistenza medica, farmaceutica, ospitaliera, cure speciali, balneotermali, forniture, protesi e mezzi di soccorso.

CAPO IV. — LINEE ED IMPIANTI Pag. 109

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. Linee a doppio binario — 4. Lunghezza totale delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato. — 5. Lunghezza delle linee di proprietà dello Stato.

Elettrificazione - Produzione e distribuzione di energia elettrica. — 6. Lunghezza delle linee elettrificate. — 7. — Linee in corso di elettrificazione. — 8. Linee primarie entrate in funzione nell'esercizio 1940-41. — 9. Linee primarie in corso di esecuzione al 30 giugno 1941. — 10. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1941. — 11. Centrali elettriche. — 12. Energia elettrica.

Sorveglianza delle linee. — 13. Vigilanza linee. — 14. Passaggi a livello.

Manutenzione. — 15. Spese per la manutenzione. — 16. Manutenzione dell'armamento in appalto. — 17. Revisione dell'armamento. — 18. Massicciata. — 19. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali di stazione. — 20. Rinnovamenti e rafforzamenti del binario. — 21. Saldatura delle rotaie.

Nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi ed officine in conto aumento patrimoniale. — 22. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti.

Impianti di illuminazione. — 23. Illuminazione degli uffici e delle stazioni. — 24. Illuminazione dei treni e delle locomotive. — 25. Illuminazione elettrica dei segnali.

Officine e cantieri del Servizio lavori e costruzioni. — 26. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — 27. Cantiere iniezione legnami di Livorno e treno cantiere mobile.

Notizie varie. — 28. Appalti e contratti. — 29. Controversie con gli appaltatori. — 30. Liquidazioni di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — 31. Incendi.

Progetti e lavori che vengono eseguiti per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi. — 32. Progetti e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici. — 33. Case economiche per i postelettrificanti. — 34. Impianti elettrici ed elettromeccanici.

CAPO V. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE..... 129

Dotazione di materiale rotabile. — 1. Consistenza del parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1941. — 2. Caratteristiche dei più importanti tipi di rotabili entrati in servizio nel 1940-41. — 3. Locomotive dotate di apparecchi di sicurezza «Vigilante». — 4. Carri caldaia per il riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica. — 5. Carrelli automotori per manovre e tradotte. — 6. Casse mobili. — 7. Ordinazione di nuovi rotabili. — 8. Quantità media dei rotabili atti al servizio e di quelli fuori servizio per riparazione.

Percorrenze e consumi. — 9. Percorrenza dei treni, delle locomotive, delle elettromotrici, degli elettrotreni e delle automotrici. — 10. Percorrenza virtuale delle locomotive e tonnellate-km. rimorchiate e di treno completo. — 11. Peso medio per locomotiva e per treno. — 12. Utilizzazione dei mezzi di trazione. — 13. Combustibili per la trazione a vapore. — 14. Consumo di energia elettrica. — 15. Consumo di combustibili per le automotrici con motori a combustione interna. — 16. Lubrificanti. — 17. Ore di manovra e consumo combustibili. — 18. Consumo di combustibile per il riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica.

Regolarità del servizio e riparazioni al materiale rotabile. — 19. Inconvenienti al materiale rotabile. — 20. Riparazione delle locomotive, degli elettrotreni, delle elettromotrici e delle automotrici nei depositi. — 21. Riparazione delle locomotive nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 22. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — 23. Riparazione delle automotrici con motori a combustione interna nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 24. Riparazione dei veicoli nelle officine rialzo. — 25. Riparazione dei veicoli nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 26. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 27. Riparazione dei tachimetri per locomotive e degli attrezzi pneumatici. — 28. Costo delle riparazioni e delle trasformazioni. — 29. Attivazione depositi locomotive e riattivazione di depositi già soppressi. — 30. Treni sanitari.

Studi ed esperimenti. — 31. Locomotive, elettrotreni, elettromotrici ed automotrici. — 32. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — 33. Carri soccorso. — 34. Esperimenti di esercizio su materiale rotabile. — 35. Miglioramenti alle norme tecniche di esercizio. — 36. Servizio con treni spola. — 37. Locomotive a corrente continua 3 kV di manovra. — 38. Rifornimenti idrici ai caselli e stazioni con carri serbatoio opportunamente attrezzati.

CAPO VI. — MOVIMENTO E TRAFFICO Pag. 165

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-letti. — 10. Prenotazione posti ordinari nei treni viaggiatori.

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. Trasporto delle merci a collettame. — 21. Trasporti carbone dalla Germania e prodotti petroliferi dalla Romania. — 22. Trasporti fiori freschi. — 23. Impiego delle locomotive di manovra. — 24. Trasporti merci con treni viaggiatori. — 25. Trasporti postali. — 26. Binari di raccordo e carico e scarico in punto determinato.

Persone infortunate in seguito ad accidenti di servizio. — 27. Persone infortunate.

CAPO VII. — COMMERCIALE 181

Concorrenza ed acquisizione di traffici. — 1. Concessioni speciali per riduzioni di tariffa. — 2. Servizi camionistici. — 3. Trasporti marittimi e fluviali. — 4. Trasporti di oli minerali con autobotti. — 5. Istituto Nazionale Trasporti. — 6. Servizio di collegamento ferroviario automobilistico per il trasporto delle merci. — 7. Impiego casse mobili e carrelli stradali.

Tariffe. — 8. Servizi interni per viaggiatori e bagagli. — 9. Servizi internazionali per viaggiatori (isolati e in comitive), bagagli e colli espressi. — 10. Servizio merci interno e cumulativo italiano. — 11. Concorrenza nei traffici internazionali. — 12. Traffici adriatici. — 13. Servizi merci internazionali.

Servizi cumulativi e diversi. — 14. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — 15. Servizi doganali. — 16. Contenzioso. — 17. Indennizzi per danni alle persone. — 18. Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose. — 19. Compagnia italiana turismo (C. I. T.). — 20. Esercizio dei caffè ristoratori e concessioni varie. — 21. Controllo dei prodotti. — 22. Conti correnti quindicinali. — 23. Meccanizzazione.

CAPO VIII. — APPROVVIGIONAMENTI..... Pag. 201

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 ed affini. — 6. Materiale rotabile. — 7. Pezzi di ricambio per materiale rotabile, macchinari di officina e accessori. — 8. Materiali diversi. — 9. Tipolitografia. — 10. Gestione copertoni da carri. — 11. Magazzini e movimento delle scorte. — 12. Manipolazione dei materiali nei magazzini. — 13. Approvvigionamenti e servizio di magazzino per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — 14. Acquisti e somministrazioni di magazzino per uffici e impianti ferroviari della nuova provincia di Lubiana e per le linee della Croazia. — 15. Gestione speciale viveri « La Provvida ». — 16. Monopolio carboni e metalli.

CAPO IX. — R. ISTITUTO SPERIMENTALE » 217

Sezione ferroviaria del R. Istituto Sperimentale. — 1. Organizzazione ed attività della Sezione. — 2. Studi e relazioni speciali.

CAPO X. — LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA E NAVI TRAGHETTO » 223

Linee a scartamento ridotto della Sicilia. — 1. Lunghezza. — 2. Materiale rotabile. — 3. Servizio dei treni. — 4. Percorrenza dei treni e consumo combustibili e materie grasse. — 5. Personale. — 6. Risultati finanziari.

Navi tragheto. — 7. Servizio delle navi tragheto.

PARTE TERZA

AUTARCHIA E LOTTA CONTRO GLI SPRECHI Pag. 229

Autarchia. — 1. Combustibili solidi. — 2. Combustibili liquidi e gassosi. — 3. Materiali metallici. — 4. Legnami. — 5. Tessili. — 6. Vernici. — 7. Materiali diversi. — 8. Ricino. — 9. Ginestra. — 10. Girasole.

Lotta contro gli sprechi. — 11. Combustibili e lubrificanti. — 12. Energia elettrica. — 13. Materiali metallici. — 14. Tessili. — 15. Vernici. — 16. Legname. — 17. Carta. — 18. Materiali vari.

ALLEGATI

N. 1. Principali provvedimenti legislativi e ministeriali e principali ordini di servizio disposti durante l'esercizio 1940-41.....	Pag.	251
» 2. Conto generale del patrimonio al 30 giugno 1941.....	»	259
» 3. Liquidazione generale.....	»	260
» 4. Dimostrazione degli elementi costitutivi del patrimonio netto della Azienda e loro variazioni nel 1940-41.....	»	261
» 5. Attività di natura industriale.....	»	262
» 6. Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione.....	»	263
» 7. Situazione dei fondi di riserva per le spese complementari e varf....	»	264
» 8. Bilancio 1940-41. Conto della parte ordinaria. Entrate e Spese al netto	»	265
» 9. Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria.....	»	266
» 10. Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle entrate e delle spese 1940-41 e confronto col 1939-40.....	»	269
» 11. Riassunto dei prodotti del traffico (Rete a scartamento normale - Rete Sicula).....	»	274
» 12. Coefficienti d'esercizio per gli anni finanziari 1940-41 e 1939-40.....	»	275
» 13. Coefficienti d'esercizio dall'anno finanziario 1912-13 in poi.....	»	277
» 14. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.....	»	278
» 15. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1941 per spese di carattere patrimoniale...	»	280
» 16. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute..	»	281
» 17. Situazione generale del personale al 30 giugno 1941.....	»	283
» 18. Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1941.....	»	284
» 19. Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni di esercizio al 30 giugno 1941.....	»	285
» 20. Elenco dei raddoppiamenti e quadruplicamenti di binari attivati, in corso di lavoro o approvati nell'esercizio 1940-41.....	»	287
» 21. 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 1941.....	»	288
» 22. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1941.....	»	293
» 23. Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1941	»	294
» 24. Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc. ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1941.....	»	297
» 25. Elenco dei nuovi impianti e lavori nelle stazioni eseguiti al 30 giugno 1941.....	»	299
» 26. 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 1941.....	»	303

N. 27. Consistenza del parco rotabili al 30 giugno 1940 e 1941 e varianti intervenute durante l'esercizio 1940-41	Pag.	305
» 28. 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 1940 e del 1941	»	306
» 29. Dati tecnici generali relativi alle locomotive elettriche a scartamento normale ed ai loro apparecchi speciali al 30 giugno 1940 ed al 30 giugno 1941	»	307
» 30. Dati tecnici generali relativi a elettrotreni, elettromotrici ed automotrici, a scartamento normale, e situazione al 30 giugno 1941	»	308
» 31. Dati tecnici generali relativi al parco veicoli delle ferrovie dello Stato a scartamento normale al 30 giugno 1941.....	»	309
» 32. Locomotive e veicoli ordinati e in costruzione nell'esercizio 1940-41..	»	310
» 33. Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1940 ed al 30 giugno 1941	»	311
» 34. Rotabili riparati nelle officine, nei depositi e nelle officine rialzo delle ferrovie dello Stato e nelle officine private	»	312
» 35. Consumo di combustibili, materie di ungimento e di illuminazione delle locomotive a vapore a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1940-41.....	»	313
» 36. Consumo di materie di ungimento e di illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1940-41	»	314
» 37. Consumo di combustibili e materie di ungimento per le automotrici a carburante a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1940-41	»	315
» 38. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa. Esercizio 1940-41	»	315
» 39. Percorrenze dei treni. Esercizio 1940-41	»	316
» 40. Percorrenze dei veicoli. Esercizio 1940-41	»	318
» 41. Percorrenze delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche e con motore a carburante sull'intera rete esercitata. Esercizio 1940-41	»	319
» 42. Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro. Esercizio 1940-41.....	»	320
» 43. Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle tessere di autorizzazione. Esercizio 1940-41.....	»	321
» 44. Traffico viaggiatori diviso per Compartimento. Rete a scartamento normale e ridotto. Anno solare 1940	»	322
» 45. Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1940-41 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimento. (Rete a scartamento normale)	»	323
» 46. Carico complessivo per mese, di merci e bestiame. Esercizi 1940-41 e 1939-40	»	324
» 47. Carico complessivo per compartimento, di merci e bestiame. Esercizi dal 1931-32 al 1940-41	»	326
» 48. Utilizzazione dei carri utili al traffico sulla rete a scartamento normale. Esercizi dal 1931-32 al 1940-41	»	328
» 49. Percorso medio dei trasporti per il pubblico e per servizio, tonnellate-chilometro ed intensità media chilometrica del traffico merci. Esercizi dal 1906-07 al 1940-41. (Rete a scartamento normale)	»	329
» 50. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo. Esercizio 1940-41.....	»	330

N. 51. Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali. Anni dal 1931 al 1940..	Pag.	334
• 52. Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria. Esercizi dal 1931-32 al 1940-41	»	335
• 53. Movimento delle principali merci caricate ai porti. Esercizi dal 1931-32 al 1940-41	»	336
• 54. Movimento delle merci nei principali porti. Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione. Esercizi 1939-40 e 1940-41	»	338
• 55. Movimento delle merci importate dalle ferrovie estere. Esercizi dal 1931-32 al 1940-41	»	340
• 56. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie estere. Esercizi dal 1931-32 al 1940-41	»	342
• 57. Movimento delle merci verificatosi con le reti delle ferrovie secondarie italiane. Esercizi 1939-40 e 1940-41	»	344
• 58. Movimento dei treni e dei veicoli sui più importanti valichi appenninici. Esercizi dal 1931-32 al 1940-41	»	346

PARTE PRIMA
CARATTERISTICHE E RISULTATI
DELL' ESERCIZIO 1940-41

PARTE I

PARTE II
Capo I

PARTE II
Capo III

PARTE II
Capo IV

PARTE II
Capo V

CARATTERISTICHE E RISULTATI DELL'ESERCIZIO

Caratteristiche principali dell'esercizio. — L'esercizio 1940-41 è il primo che per intero si è svolto durante il presente conflitto. Questo ne ha segnate le principali caratteristiche per i vasti e profondi mutamenti che ha prodotto nella situazione dei traffici.

In conseguenza della paralisi della navigazione marittima e delle diminuite possibilità degli altri mezzi terrestri di trasporto, le ferrovie hanno dovuto soddisfare, per la quasi totalità, le esigenze ognora crescenti dei trasporti bellici che si sono aggiunte a quelle normali, pure esse in aumento, per i maggiori bisogni derivati dalla autonomia economica continentale e dalla alimentazione.

A differenza di quanto si era verificato durante gli esercizi che riguardarono il periodo 1915-18 del primo conflitto mondiale, che non obbligò il nostro Paese a spingersi verso lontani teatri di guerra e durante il quale gli altri mezzi di trasporto concorsero in misura più notevole, in questo esercizio 1940-41 il traffico ferroviario è sensibilmente cresciuto (1), continuando nell'aumento già verificatosi prima dello scoppio delle ostilità, ed ha raggiunto valori ancora più elevati di quelli cospicui toccati nel 1939-40 e che erano stati i massimi dall'inizio della gestione statale. Tali valori, rispetto a quelli del precedente esercizio 1939-40, segnano un aumento del **9,8 %** nella quantità dei viaggiatori e dell'**11,7 %** nel tonnellaggio delle merci.

Il traffico ferroviario del 1940-41 rispetto a quello del 1938-39, immediatamente precedente all'attuale conflitto, ha avuto un incremento del 25 e del 40 % circa rispettivamente nel numero dei viaggiatori e delle tonnellate di merci.

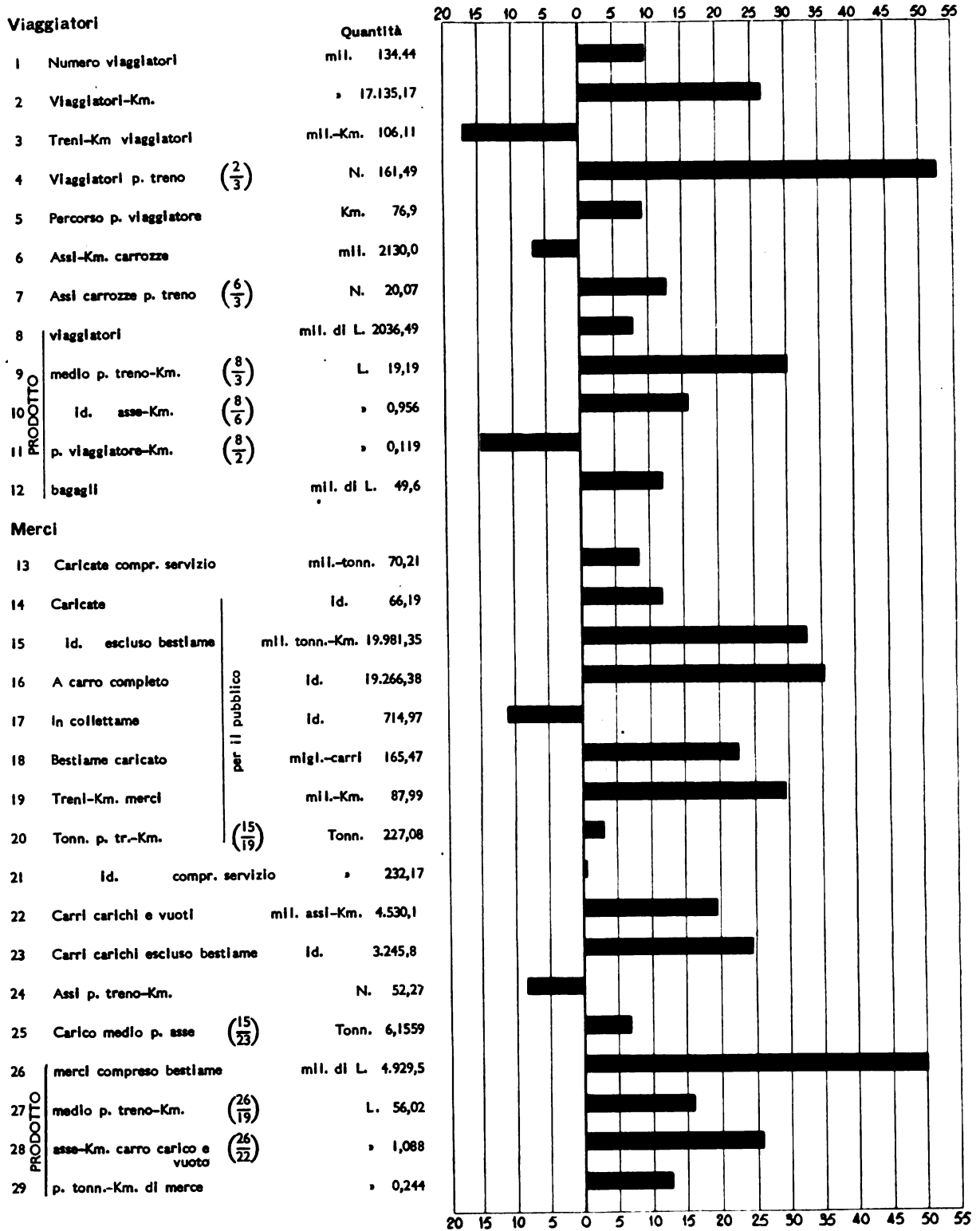
	1913-14	1915-18 (media)	1939-40	1940-41
Lunghezza rete esercitata km.	13.684	14.507	17.008	17.051
Viaggiatori N.	94.170.153	74.150.007	122.411.863	134.443.545
Merci tonn.	41.421.872	37.800.131	59.280.388	66.192.010
Percorrenza treni viaggiatori milioni km.	73,2	83,1	128,2	100,1
Percorrenza treni merci " "	45,0	55,3	68,0	88,0

(1)

DATI PRINCIPALI RELATIVI ALL'ESERCIZIO 1940-41

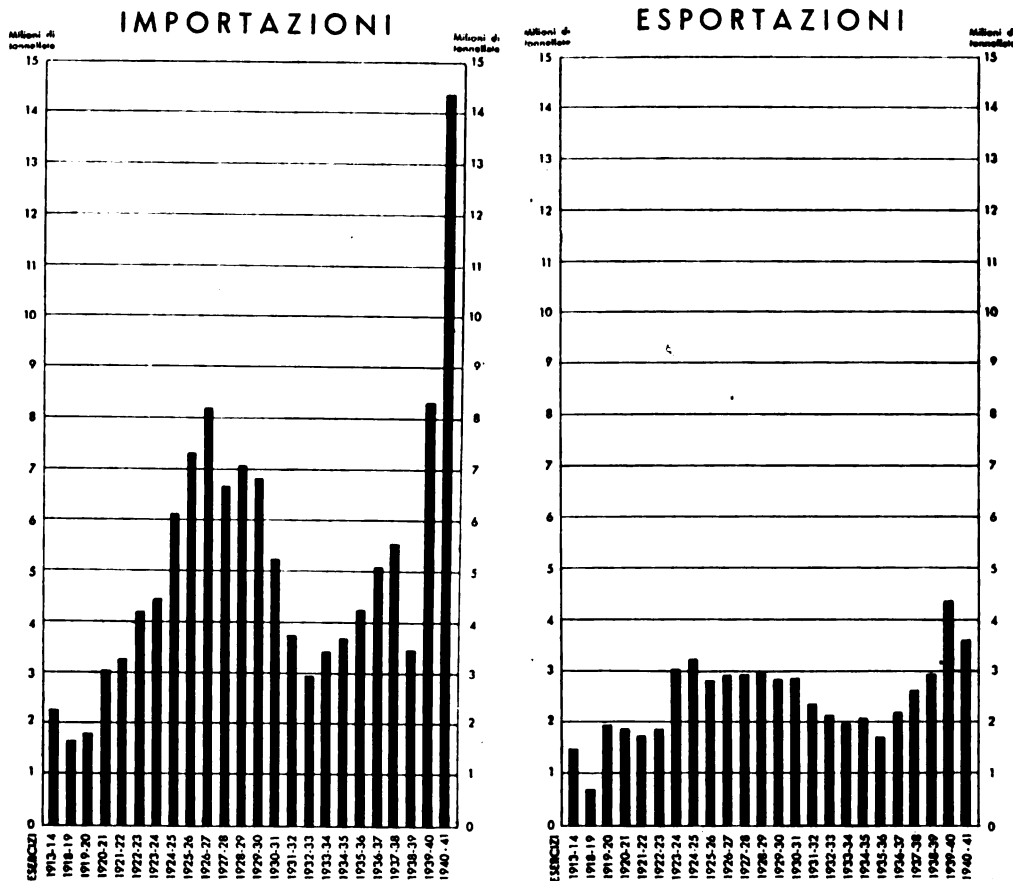
(Rete a scartamento normale e ridotto)

Variazioni percentuali rispetto all'esercizio precedente



In questo esercizio si sono intensificati tutti i trasporti militari veri e propri, specie quelli diretti oltremare, in Libia, in Albania, nonché i trasporti per le industrie belliche. Può calcolarsi che, complessivamente, considerando il ciclo, detti servizi abbiano impegnato giornalmente circa la metà del parco ferroviario e cioè oltre **65 mila carri**.

Ad essi devono aggiungersi i trasporti di carbone che, ciclo considerato, hanno impegnato giornalmente oltre **11.500 carri**, e quelli di petrolio dalla Romania e delle derrate che, ciclicamente, hanno impegnato **8.000 carri al giorno**.

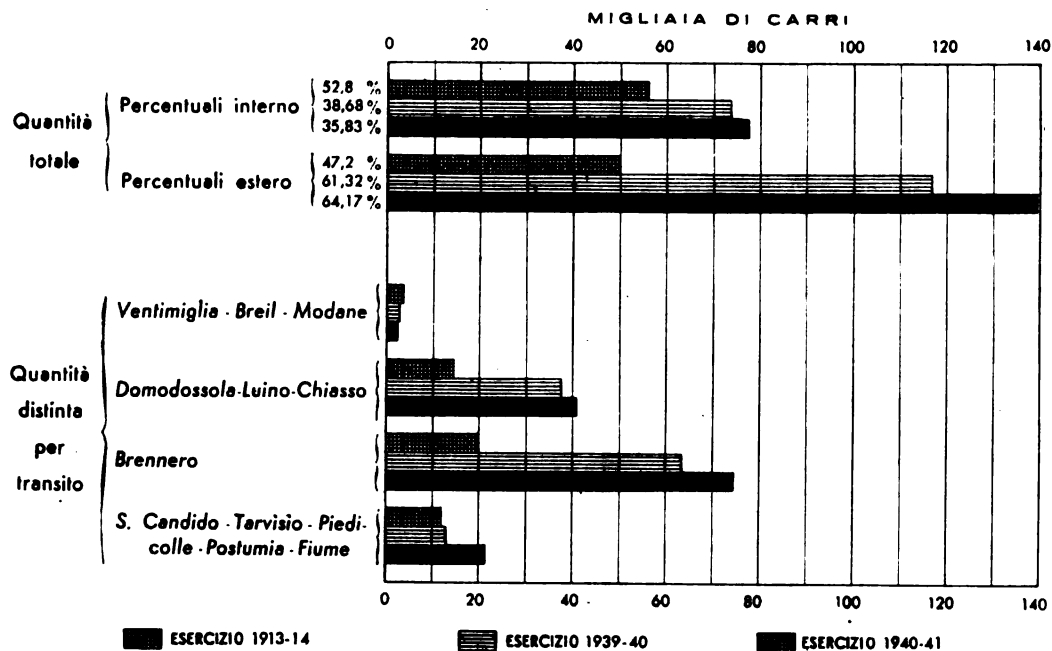


Detti trasporti di carbone dalla Germania e del petrolio dalla Romania, via terra, hanno fatto notevolmente aumentare le importazioni. Tutti i transiti interessati a detti trasporti ebbero infatti incrementi notevoli rispetto al precedente esercizio: Modane (+ 926,0 %); Domodossola (+ 96,8 %); Luino (+ 67,8 %); Chiasso (+ 62,8 %); Brennero (+ 52,5 %); S. Candido (+ 184,9 %); Tarvisio (+ 70,8 %); Piedicolle (+ 39,5 %); Postumia (+ 4,8 %) e quello di Fiume (+ 119,3 %).

È stato invece in diminuzione il traffico di esportazione (— 17,7 %) e quello ai porti (— 40 %).

Tra le esportazioni le più importanti furono quelle delle derrate. Rispetto all'esercizio precedente i carri derrate diretti all'estero aumentarono del **19,4 %**; quelli diretti all'interno aumentarono del **5,7 %**.

MOVIMENTO CARRI DERRATE COMPLETI NELL'INTERNO E PER L'ESTERO



I trasporti per l'alimentazione del paese, i quali cominciarono ad essere calcolati con esattezza solo dal 1° gennaio 1941, dalla costituzione cioè dell'apposito ufficio presso il Ministero dell'agricoltura e foreste, sono stati relevantissimi.

Nel periodo 1° gennaio-30 giugno vennero impiegati per il trasporto di grano e granturco **13.693** carri, per trasporti di olio **4.132** e per il bestiame **75.945**; per queste sole merci un totale quindi di **93.770** carri in un semestre. Valutando con prudenza e con la possibile approssimazione i carri utilizzati per il medesimo scopo anche nel primo semestre dell'esercizio, si può ritenere che in media al mese non sono stati trasportati meno di **15.000** carri di tali merci destinate all'alimentazione.

La campagna saccarifera ha segnato un aumento di **20.208** carri, cioè del **71%**, rispetto a quelli trasportati nel corrispondente periodo del 1939-40. Sono cresciuti pure, in misura notevole, i trasporti a G. V. in composizione ai treni viaggiatori per i quali sono stati impiegati nel complesso **19.020** carri in più dell'esercizio precedente, con una percentuale più alta del **69,1 %**.

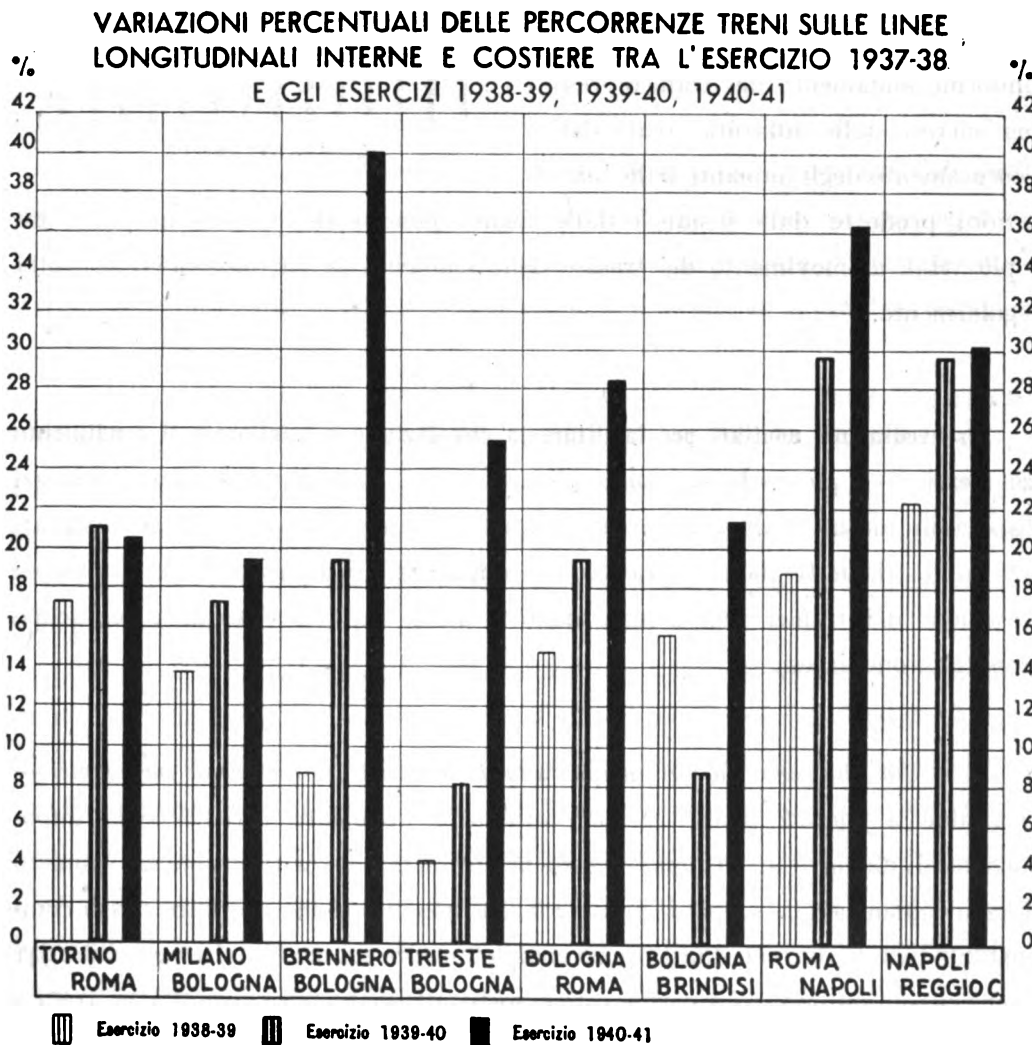
In detti trasporti sono compresi anche carri derrate che hanno concorso a formare l'aumento complessivo avanti specificato dei carri derrate diretti all'estero.

Malgrado lo stato di guerra, si è verificato anche per altre merci un sensibile aumento; ad esempio i trasporti di fiori freschi, dalle stazioni della riviera con desti-

nazione all'interno e all'estero, sono stati di colli **525.636** in luogo di **451.566** dell'esercizio precedente, con un aumento di **74.070** colli, e del peso di tonnellate **7.777** contro tonn. **6.796** con un aumento di **981** tonnellate rispetto ai corrispondenti dell'esercizio 1939-40, pari al **14,6 %**. L'aumento di **981** tonnellate riguarda per tonn. **391** i trasporti diretti all'estero e per tonn. **590** i trasporti diretti all'interno.

Questo intenso lavoro di trasporto ha creato condizioni di esercizio quanto mai complesse e onerose, dovute, principalmente alla importanza e indilazionabilità delle esigenze da soddisfare, alla sua distribuzione lungo la rete e alla distanza media da coprire (salita da **254** a **302**, pari ad un aumento di circa il **19 %** rispetto alla corrispondente dell'esercizio 1939-40).

Difatti il cospicuo volume di traffico, che ha interessato in prevalenza trasporti inerenti al potenziamento bellico e agli approvvigionamenti indispensabili al paese, ha gravato in continuazione sulle arterie longitudinali che hanno dovuto



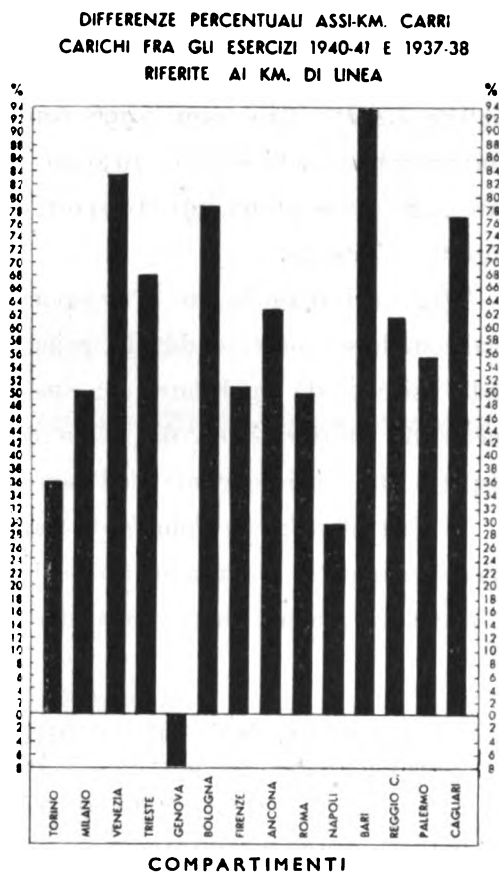
sopportare il carico maggiore. Contemporaneamente però, e per un lungo periodo di tempo, si è riversato in misura notevole su alcune linee che, in via normale, hanno funzione di media e limitata importanza e che quindi non avevano attrezzatura adeguata ai maggiori e imprevisi bisogni della circolazione.

I grafici riportati riassumono gli aumenti di traffico sostenuti durante l'esercizio dalle principali arterie longitudinali ed indicano la maggiore intensità di trasporto verificatasi in alcune zone della rete in confronto degli esercizi precedenti.

Malgrado questo eccezionale e poco uniforme andamento del traffico, reso più oneroso dalle difficoltà create dall'oscuramento degli impianti, dalle limitazioni prodotte dalle insidie e dalle azioni offensive del nemico in punti fra i più vitali al movimento dei treni e delle manovre, la circolazione si è svolta regolarmente.

Provvedimenti adottati per facilitare la circolazione e migliorare il rendimento dei mezzi. — I provvedimenti adottati nei decorsi esercizi per potenziare i mezzi disponibili furono mantenuti e intensificati, ma essi dovettero essere integrati con altri, richiesti dalle sopravvenute imprevedibili necessità che la nuova situazione dei traffici veniva man mano creando. I provvedimenti a tale scopo attuati furono intesi:

a) *Ad alleggerire la circolazione su determinate linee fortemente impegnate.* — In ordine a questa finalità furono anzitutto apportate varianti sulla impostazione di alcuni treni viaggiatori e fu praticata una certa riduzione nel numero di essi. Ciò anche allo scopo di limitare il consumo di carbone e soprattutto di combustibili liquidi. Furono difatti quasi completamente soppressi dal 1° gennaio 1941 i servizi con automotrici a carburante e sostituiti solo parzialmente con treni a



vapore, rispettando in ogni caso le imprescindibili necessità delle linee a carattere secondario.

La riduzione dei treni-km. giornalieri per viaggiatori si verificò in generale soltanto dal 1° gennaio. Essa non superò in media nel secondo semestre dell'esercizio il 20 % dei treni-km. viaggiatori del primo semestre e fu distribuita in modo da non creare apprezzabile turbamento alle esigenze del pubblico.

Dal 15 dicembre 1940 cessarono di circolare gli elettrotreni, esclusivamente per ragioni contingenti che resero indispensabile di eliminare treni che per la loro impostazione ultra veloce creavano soggezioni troppo onerose alla circolazione, sempre più intensa, richiesta dalle aumentate esigenze, soprattutto di carattere militare, sulle arterie longitudinali.

Per le stesse ragioni dovettero essere soppressi taluni servizi veloci a grande distanza con elettromotrici.

Vennero poi adottate per i treni merci composizioni bloccate al fine di ridurre il numero delle stazioni di riordino e di manovra per l'aggiunta di carri, stabilendo altresì deviazioni di itinerario per non gravare, più dello stretto necessario, determinate linee e stazioni, e, nel caso di treni derrate, qualche transito di confine.

b) *A facilitare la circolazione con nuovi impianti ed ampliamenti di quelli esistenti.* — Venne durante l'esercizio rapidamente attuato un vasto programma di lavori, specialmente sulle linee del mezzogiorno, dove, in relazione alla potenzialità delle linee, più sentite si presentavano le difficoltà in causa della maggiore intensità del servizio.

Furono a tale intento costruiti circa km. 23 di binario per diretto raccordo tra le linee maggiormente interessate agli eccezionali trasporti nei Compartimenti di Palermo, Bari, Bologna, Venezia, Torino; vennero attuati raddoppi di binario per km. 79 nei Compartimenti di Milano e Trieste; furono aperte all'esercizio 5 stazioni (di cui 4 per trasformazioni di posti di movimento), 18 posti di movimento e numerose fermate.

Inoltre furono complessivamente posati circa km. 91 di binario con 400 scambi per nuovi fasci, e per aumento di binari per ricevimento dei treni, ecc., oltre km. 2,7 di piani caricatori per accelerare lo scarico di materiali militari.

Furono poi attivati circa km. 300 di circuiti telegrafici e km. 400 di circuiti telefonici, di cui 349 a onde convogliate, estendendo altresì il numero degli apparecchi telefonici nell'ambito di diverse stazioni per agevolare la trasmissione degli ordini sia all'interno dei maggiori impianti, sia fra le principali stazioni comprese nelle rispettive giurisdizioni.

In **21** stazioni importanti per la circolazione furono attivati altoparlanti e inoltre furono estesi gli uffici di dirigenza centrale a km. **415** di linee cioè da San Benedetto del Tronto a Brindisi e sulle linee della cintura di Roma.

Altri impianti di grande importanza sono tuttora in avanzato corso di ultimazione.

Furono poi riaperti alcuni depositi di locomotive a vapore che erano stati in passato soppressi, e fu assegnata dotazione di locomotive a vapore ad alcuni altri che prima funzionavano da semplici rimesse.

Da questo complesso di lavori si ottennero benefici immediati, che specialmente furono risentiti nella zona del mezzogiorno.

La statistica del movimento dei carri nel Compartimento di Bari, il quale per alcuni mesi fu il più gravato in conseguenza della speciale situazione derivata da buona parte dei trasporti di carattere bellico, segna, rispetto al secondo semestre del 1939 un aumento di carri: del **16 %** registrato alla fine del primo semestre del 1940, del **42 %** nell'ottobre 1940, fino a raggiungere il **55 %** nel mese di aprile del corrente anno. Ciò nonostante per effetto dei vari provvedimenti presi d'urgenza, non si ebbero a lamentare più nella circolazione di quel Compartimento gli incagli che inevitabilmente si erano manifestati all'improvviso inizio dell'eccezionale traffico.

c) *Ad utilizzare al massimo il materiale.* — Allo scopo di ottenere la massima utilizzazione del materiale furono sostituiti i treni rapidi collettame con treni raccoglitori. Furono inoltre aumentate le squadre di personale viaggiante per i trasbordi lungo la linea e per quelli nei diversi centri di riordino dei carri misti, e queste operazioni vennero eseguite anche nelle ore di notte.

Per poter disporre al tempo stesso di un quantitativo maggiore di carri furono intensificati i trasporti delle merci in collettame con automezzi per via ordinaria sia per il servizio di linea che interstazionale.

Le corse giornaliere per il servizio di linea sono state portate al 30 giugno 1941 a **214** raggiungendo una percorrenza di km. **30.000** contro 12.000 dell'esercizio precedente, con un aumento quindi complessivo di km. **18.000** e con un risparmio giornaliero di **600** carri. Considerando un ciclo di 6 giorni detta economia giornaliera sale a **3.600** carri e nell'esercizio a **1.300.000** carri.

Con i servizi interstazionali si è realizzata una economia di **95** carri al giorno. Considerando anche per detti servizi un ciclo di 6 giorni, l'economia giornaliera sale a **570** carri e quella per l'esercizio a **205.200** carri. Complessivamente nell'esercizio con i servizi di linea ed interstazionali l'economia è stata

di **4.170** carri al giorno e di **1.505.000** carri nell'esercizio, pari al **4 %** circa sul complesso dei carri caricati. Le tonnellate trasportate complessivamente nell'esercizio con i due sistemi sono state **803.000** in confronto a **86.900** dell'esercizio precedente.

Per assicurare il rifornimento degli oli minerali provenienti dalla Romania, non potendosi utilizzare i trasporti via mare, si è dovuto, dall'agosto 1940, effettuare i trasporti di detta merce esclusivamente per via interna, impegnando quasi tutti i carri cisterna esistenti di proprietà oltre a molti di quelli appartenenti a ditte private e limitando il percorso di detti trasporti dalla Romania ai nostri depositi costieri ed interni. Il servizio poi di distribuzione dai detti depositi ai luoghi di consumo è stato effettuato a mezzo di autobotti appartenenti a privati impegnandone giornalmente oltre **300** e dando quindi all'Amministrazione ferroviaria una disponibilità, nel periodo in cui questo servizio è stato effettuato, e cioè dal dicembre 1940 al giugno 1941, di circa **60.000** carri serbatoio. Il tonnellaggio degli oli minerali trasportati con le autocisterne ha raggiunto cifre medie mensili di circa **50.000** tonnellate, cosicchè nel periodo in esame sono state trasportate almeno **350.000** tonnellate.

Un contributo all'economia del materiale ferroviario fu anche ottenuto con l'istituzione, per conto delle ferrovie, di trasporti fluviali e fluviali-camionistici tra il Veneto e la Lombardia, e con delle corse a trazione animale su brevi distanze in alcune linee della Romagna.

Fu fatto ricorso altresì, per i trasporti di merci — in prevalenza di agrum — destinate alla esportazione, in conseguenza della diminuita disponibilità di carri in Sicilia e delle limitate possibilità di passaggio attraverso lo stretto, a un servizio sussidiario marittimo a mezzo di piroscafi e velieri, con appoggio ai porti di Reggio Calabria, Vibo Valentia e Torre Annunziata.

Il traffico su dette linee sussidiarie raggiunte, nel periodo gennaio-giugno, le **60.000** tonnellate di merce destinata all'esportazione.

d) *A stabilire un complesso di restrizioni per il pubblico tendenti ad assicurare una maggiore disponibilità di mezzi.* — Per ottenere il massimo rendimento dai mezzi disponibili con una più severa disciplina dei trasporti per il pubblico, vari furono i provvedimenti adottati.

Per quanto riguarda i viaggiatori è stato sospeso il rilascio delle seguenti specie di biglietti:

- andata e ritorno festivi con riduzione del **50 %** e **70 %**;
- andata e ritorno per manifestazioni compresi quelli per Roma;

a prezzo ridotto per comitive;

facilitazioni per Congressi, Esposizioni e concorsi e per l'Opera Nazionale Dopolavoro e Opera Dopolavoro albanese nonché per treni popolari.

Per quanto riguarda le merci alcuni provvedimenti ebbero lo scopo di assicurare una maggiore elasticità, per quel che concerne i normali obblighi legali verso gli utenti in fatto di termini di resa e di fornitura carri, altri di richiamare tutti coloro che si servono della ferrovia ad una severa disciplina, al fine specialmente di ridurre al minimo i periodi di inutilizzazione del materiale da carico, ed altri infine di evitare che, nell'attuale scarsità di carri a disposizione del pubblico, si potessero realizzare indebite precedenze.

Dietro la forte richiesta di carri da parte del commercio, in rapporto alle particolari esigenze di guerra, fu stabilito che nessun impegno poteva essere assunto circa la fornitura dei carri coperti e scoperti con copertone, e fu sospesa la fornitura dei copertoni.

L'Amministrazione venne poi autorizzata a raddoppiare il termine di resa complessivo dei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e, per i trasporti in servizio internazionale, a concedere un ulteriore termine di resa supplementare, limitatamente al percorso italiano.

Per i trasporti privati non fu più consentita la richiesta di fare dei carri uso esclusivo e venne disposto che in un medesimo carro venissero riunite più spedizioni, anche se tassabili a carro, e, per determinate merci, l'accettazione dei trasporti a carro fu subordinata alla condizione che venisse utilizzata l'intera portata o capacità dei carri offerti.

Furono inoltre vietati i trasporti anche in conto servizio fra impianti della stessa località.

Venne riconosciuta la facoltà di autorizzare lo scarico dei carri a spese, rischio e pericolo della parte e il deposito della merce anche all'aperto, nel caso di ritardato ritiro rispetto ai termini di resa. Come pure venne disposto che il trasporto potesse essere inviato in altra stazione o anche restituito a quella di partenza a disposizione del mittente, qualora le difficoltà di esercizio lo rendessero necessario e fu altresì consentito lo scarico delle merci dirette a una determinata stazione in qualunque altra stazione della stessa località o distante non più di km. 10 da quella di destinazione.

Furono inoltre elevate, anche per i trasporti militari, le tasse di sosta attualmente previste, nonché quelle di nolo in caso di ritardo nella restituzione dei carri e copertoni da parte degli stabilimenti raccordati.

Non fu più concesso al pubblico di modificare il contratto di trasporto quando implicasse cambiamento di destinazione, salvo per le spedizioni militari o in

servizio internazionale, nel quale ultimo caso fu ammesso il cambio di destinazione da una stazione estera ad un'altra situata pure all'estero.

Fu poi riconosciuto necessario applicare alcune altre deroghe alle norme vigenti colla sospensione o limitazione dei trasporti di determinate cose e delle spedizioni in piccole partite a grande velocità e a bagaglio. Per garantire infine che nell'accettazione delle merci venissero seguiti criteri uniformi, fu devoluta alla Direzione generale (Servizio movimento) la sospensione dell'accettazione dei trasporti merci.

Così malgrado la grande quantità dei veicoli impegnata per le esigenze militari, l'aumento che si è avuto nella percorrenza media dei trasporti e le maggiori difficoltà di circolazione, fu potuta contenere entro limiti tollerabili la sproporzione fra domanda e disponibilità dei carri per il servizio del privato commercio e questo fu servito senza produrre nocumento alle necessità militari ed ai bisogni dell'industria.

* * *

Hanno contribuito in modo indubbio a soddisfare tutte le esigenze del traffico anche i provvedimenti già adottati e successivamente intensificati per ridurre il numero di unità di materiale rotabile fuori servizio per riparazioni e permettere il massimo rendimento del materiale in circolazione.

Mercè i provvedimenti stessi, durante l'esercizio 1940-41, le percentuali medie di materiale fuori servizio per riparazione si mantennero uguali per le locomotive e le carrozze a carrelli e inferiori per tutti gli altri rotabili a quelle degli esercizi precedenti, malgrado il maggiore sforzo richiesto al materiale.

Per mantenere in pari tempo sempre efficiente lo stato del parco, in modo da assicurare anche nel dopoguerra locomotive e veicoli in buone condizioni, furono adeguatamente aumentati i lavori di riparazione ricorrendo al prolungamento delle prestazioni del personale operaio.

Le ore di mano d'opera impiegate nella riparazione del materiale furono unitariamente uguali o superiori a quelle che erano state consumate nell'esercizio precedente, riferite per le locomotive ai km.-locomotive, e per i veicoli agli assi-km. veicoli. Di guisa che lo stato di conservazione del parco dei rotabili seguita a dare completo affidamento per l'ulteriore sforzo che può essergli richiesto. Risultato questo che deve attribuirsi non solo alla organizzazione tecnica degli impianti adibiti alla riparazione, che ha permesso di aumentare la produzione nonostante le maggiori difficoltà di approvvigionamento di materiale e pezzi di ricambio, ma

anche all'attiva e volenterosa collaborazione del personale dirigente ed esecutivo degli impianti stessi.

Anche le prestazioni del personale vennero adeguate alle necessità di intensificare la utilizzazione dei mezzi. La consistenza del personale è difatti andata gradatamente aumentando, durante l'esercizio, con nuove assunzioni. Queste però sono state limitate allo stretto indispensabile ricorrendo di preferenza alla riutilizzazione di agenti pensionati in modo da mantenere assicurata, nell'immediato dopoguerra, una certa disponibilità di posti per i combattenti reduci dal fronte.

Il personale poi intensificò le proprie prestazioni sia in base ad appositi turni di servizio attuati man mano che le necessità del traffico lo rendevano necessario, sia prolungando in genere gli orari giornalieri di lavoro. E ciò anche in relazione a quanto venne disposto con decreto del Duce 18 maggio 1941-XIX.

Facilitazioni per il trasporto dei viaggiatori e delle merci. — Di fronte al complesso di provvedimenti restrittivi per i trasporti del pubblico, avanti accennato, l'Amministrazione ha creduto opportuno mantenere la maggior parte delle riduzioni di tariffa già concesse ed accordarne altre sia per il trasporto viaggiatori che merci, date le particolari necessità determinate dall'attuale stato di guerra.

Per i trasporti viaggiatori si debbono segnalare fra le principali le concessioni eccezionali temporanee ai congiunti di feriti e morti in guerra, quelle ai marittimi per viaggi di licenza, l'estensione agli ufficiali, sottufficiali e graduati di truppe addetti quali istruttori alla G. I. L. e G. I. L. E. della riduzione prevista per i militari richiamati, le riduzioni alle famiglie degli ufficiali di complemento con un anno di servizio, già godute dalle famiglie degli ufficiali in servizio effettivo, la gratuità per i rimpatriati dall'estero, ed altri minori.

Per il trasporto delle merci meritano menzione principalmente le riduzioni concesse anche per il trasporto all'interno di quelle merci che destinate inizialmente all'esportazione e sorprese dallo scoppio delle ostilità dovettero essere avviate o alle stazioni di origine o ad altre della rete; la riduzione per le spedizioni di indumenti, libri e oggetti di conforto destinati ai combattenti e la gratuità accordata per le spedizioni indirizzate ai prigionieri di guerra.

Allo scopo poi di collaborare al mantenimento del blocco dei prezzi, anche con sacrificio di proventi, vennero mantenute in vigore nella quasi totalità le tariffe

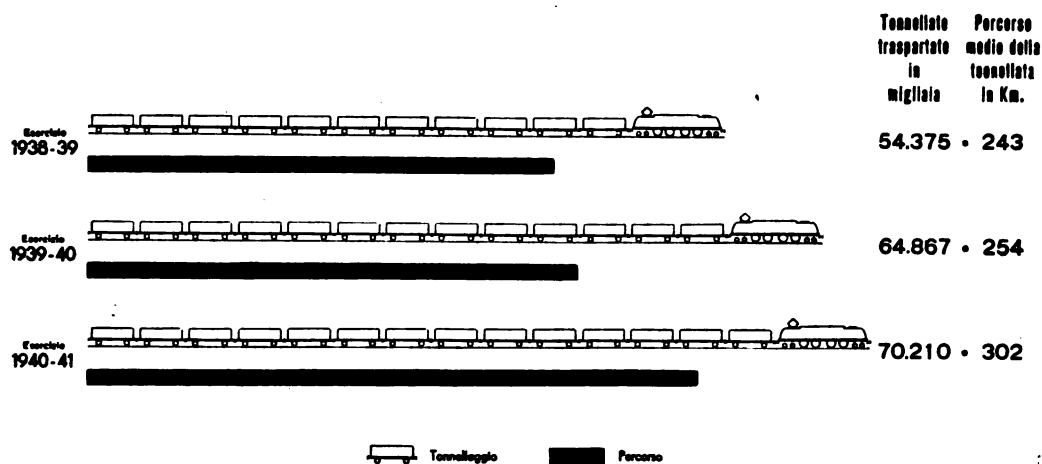
eccezionali temporanee estendendole per altre determinate merci e furono inoltre accordate alcune agevolazioni ad altre zone industriali, oltre quelle che già ne godevano.

Entità del traffico. — In complesso in questo esercizio fu smaltita una somma di traffici che fece salire il numero dei viaggiatori trasportati a **134.443.545** (nel 1939-40: 122.411.863) e le tonnellate trasportate a **70.210.603** (nel 1939-40: 64.867.174) di cui 66.192.010 per il pubblico e 4.018.593 per servizio.

Il numero dei carri carichi raggiunse i **6.474.557** con un aumento del **4,11%** su quello dell'esercizio precedente.

La differenza fra l'aumento del tonnellaggio merci per il pubblico, salito dell'**11,7%** e quello dei carri carichi per la merce del pubblico che raggiunse soltanto il **6,51%** è conseguenza della migliore utilizzazione della portata dei carri. Difatti il carico medio per asse fu superiore del **6,67%** rispetto a quello dell'esercizio 1939-40, essendo passato da tonn. 5,771 a tonn. **6,156**.

Il ciclo del carro raggiunse giorni **5,22h.** di fronte a 5,7h. dell'esercizio precedente, ma ove si tenga conto, oltre che delle maggiori difficoltà di circolazione, anche dell'aumentata percorrenza media delle tonnellate trasportate salita da km. 254 a km. **302** (e mai raggiunta negli esercizi precedenti sia di Stato che privati) si può ritenere ancora soddisfacente.



Prodotti del traffico. — Il notevole aumento del traffico ha portato in complesso nel 1940-41, rispetto al 1939-40, un maggior gettito nei prodotti del **34,33%**. L'aumento del prodotto dei viaggiatori è stato del **7,6%**, quello dei bagagli del **12,9%** e quello delle merci del **50,0%**.

Confrontando queste percentuali di aumento con quelle dei traffici corrispondenti si rileva che di fronte all'aumento del prodotto viaggiatori del **7,6 %**, la quantità dei viaggiatori trasportati è aumentata del **9,8 %** e quella dei viaggiatori-km. del **26,5 %**; e di fronte ad un aumento del **50,0 %** nel prodotto merci le tonnellate trasportate segnano un aumento dell'**11,7 %** e le tonnellate-km. del **32,9 %**.

Per quanto riguarda i viaggiatori occorre rilevare che, come nel 1939-40, nessuna variazione nella base di tariffa è intervenuta nell'esercizio 1940-41. Il

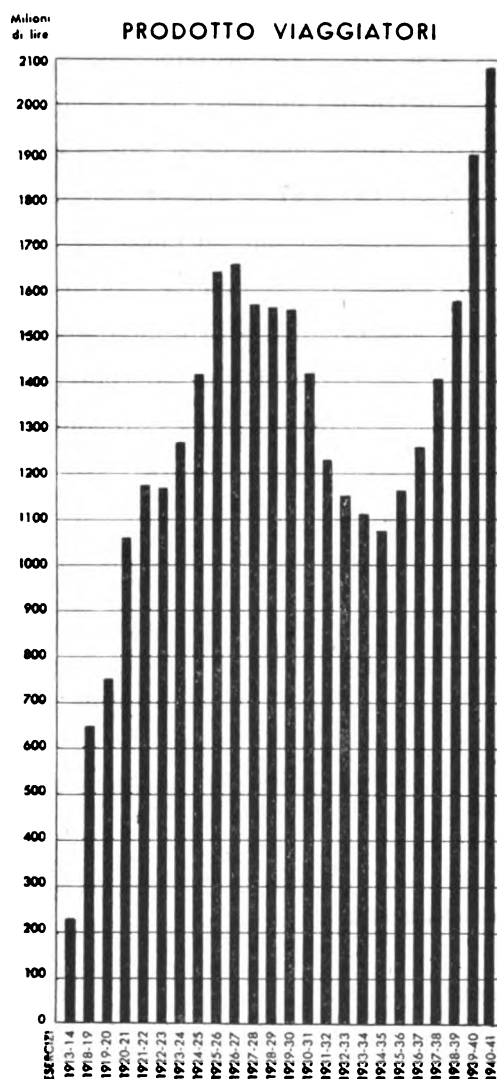
minor prodotto quindi rispetto al quantitativo dei viaggiatori trasportati non può attribuirsi che a spostamenti di viaggiatori dalle tariffe più elevate a quelle meno elevate, al declassamento o alla differenzialità di tariffa per i percorsi più lunghi (percorso medio per viaggiatore km. **77** invece di 70). Sta di fatto poi che nell'esercizio 1940-41 sono notevolmente aumentati, rispetto al 1939-40, i viaggiatori provvisti di biglietti di abbonamenti settimanali per operai e studenti, godenti di tariffe molto basse.

Per quanto riguarda le merci l'aumento del **50 %** può essere approssimativamente spiegato come segue:

Innanzitutto le aumentate esigenze, conseguenti allo stato di guerra, accompagnate dalla scomparsa quasi assoluta della concorrenza hanno provocato un aumento del **32,9 %** nelle tonn.-km. trasportate e conseguentemente nei prodotti. L'aumento del **32,9 %** nelle tonn.-km. è dovuto in parte all'aumento dell'**11,7 %** nel tonnellaggio trasportato per il pubblico

e per il resto all'aumentato percorso medio della tonnellata (km. **302** di fronte a 254).

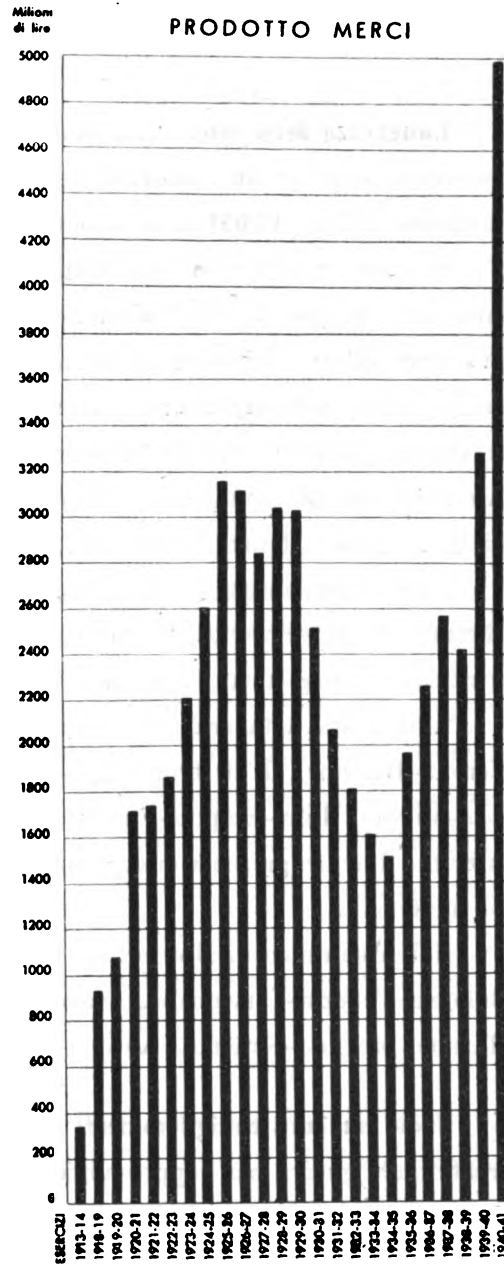
In secondo luogo la maggiorazione approssimativa del **20 %** sui prezzi di trasporto merci, andata in vigore il 1° febbraio 1940 ha avuto, nel 1940-41,



applicazione per tutto l'esercizio mentre era stata applicata per soli 5 mesi nel precedente esercizio. A parità di traffico ciò avrebbe costituito già un aumento del 10,8% nel prodotto rispetto all'esercizio precedente. Essendo però il traffico in tonn.-km. aumentato del 32,9% l'incremento nei prodotti può valutarsi del 14,3% circa.

Queste due cause principali giustificano quindi da sole il 47% circa di aumento. Il rimanente aumento del 3% può spiegarsi col raddoppio dei termini di resa e con la contemporanea sospensione dei trasporti a collettame a G. V. ordinaria. Da ciò è presumibile sia derivato, per i trasporti particolarmente urgenti, un lieve esodo, per il traffico a carro, dalla P. V. alla G. V. ordinaria e, per quello a collettame, dalla G. V. ordinaria alla G. V. con acceleramento.

Tutte queste cause sarebbero state sufficienti a determinare un aumento anche superiore al 50% registrato; ma occorre considerare che qualcuna delle citate disposizioni può avere agito anche in senso contrario e provocato una diminuzione degli introiti, sia pure in lieve misura. Infatti è ammissibile per esempio che la rammentata soppressione dei trasporti a collettame a G. V. ordinaria, se ha provocato nei casi di urgenza un esodo verso trasporti a tariffa più elevata, possa avere anche provocato, nei casi meno urgenti, un esodo verso la P. V.



SVILUPPO DELLA RETE

Lunghezza della rete. — La lunghezza della rete esercitata ha avuto durante l'esercizio 1940-41 un aumento di km. **42,4** (1), cosicchè essa, al 30 giugno 1941, raggiunse i km. **17.051** in confronto ai km. 17.009 dell'esercizio precedente.

Nei km. 17.051 non sono comprese le linee esistenti nei territori orientali annessi al Regno. Ciò in considerazione del fatto che agli organismi ferroviari jugoslavi all'atto dell'occupazione militare di parte del territorio, venne accordato di continuare a disimpegnare i vari servizi dell'esercizio sulle linee cadenti in detto territorio, mentre alla Delegazione ferroviaria orientale, creata dalla nostra Amministrazione con sede a Lubiana, venne assegnato il compito della alta dirigenza, sorveglianza e controllo.

La rete elettrificata si è accresciuta di km. **44,5** costituiti dalle linee Ventimiglia-Mentone, Roma-Frascati, Bivio Crocetta-Bivio Lagrangia, Lavino-Bivio Beverara, cosicchè in totale la sua lunghezza al 30 giugno era di complessivi km. **5.218,2**.

Alla stessa data era in via d'ultimazione l'elettrificazione della linea Trento-Verona-Bologna. L'elettrificazione delle linee Domodossola-Gallarate, Gallarate-Milano, Pisa-Empoli-Firenze e di alcune linee dei Castelli romani, già iniziata, date le presenti circostanze, prosegue limitatamente alla disponibilità dei materiali.

Nel programma di ulteriori elettrificazioni sono comprese le importanti linee: Bologna-Venezia-Cervignano, Piacenza-Voghera, Pisa-Lucca-Pistoia, Palermo-Messina, Messina-Siracusa, Ancona-Lecce e Battipaglia-Taranto-Brindisi.

Nuovi impianti e miglioramenti di quelli esistenti. — Nonostante le difficoltà create dalla guerra per l'approvvigionamento dei materiali occorrenti per le nuove costruzioni, è continuato lo sviluppo d'importanti lavori sia di perfezionamento che di ampliamento d'impianti fissi della rete, come risulta in dettaglio alla Parte II' Capo IV.

(1) Km. 18,1 raccordi intorno a Mestre; km. 9,0 raccordo Lavino-B. Beverara; km. 4,7 raccordi D. B. Fenilone-D. B. S. Massimo, B. Crocetta-B. Lagrangia, Palermo Braccaccio-B. Oreto e tratto Trieste Servola-Trieste Aquilinia; km. 10,6 tratto Ventimiglia-Mentone che è passato in esercizio alle F. S. Italiane.

Le spese sostenute nell'esercizio 1940-41, per lavori eseguiti in conto degli impegni presi nel detto esercizio ed in quelli precedenti, ammontarono a milioni **584** per lavori in genere e a milioni **232** per lavori di elettrificazione, contro milioni **551** e milioni **110** dell'esercizio precedente con una differenza complessiva, fra i due esercizi, di 155 milioni spesi in più rispetto all'anno finanziario 1939-40.

	Millioni spesi nel	
	1940-41	1939-40
<i>Lavori in genere:</i>		
Raddoppiamento binari	71	43
Aumento peso, rinforzo armamento, ecc.	6	14
Sistemazione linee e opere in muratura e in ferro	78	60
Ampliamento delle stazioni	305	361
Sistemazione officine, depositi, ecc.....	30	25
Apparati centrali di blocco, telegrafi e telefoni.....	76	38
Lavori diversi.....	18	10
TOTALE LAVORI IN GENERE ...	584	551
<i>Lavori di elettrificazione</i>	232	110
COMPLESSO ...	816	661

Fra i diversi titoli di queste spese hanno, come sempre, prevalente importanza quelle relative all'ampliamento e sistemazione delle stazioni, sistemazioni e miglioramenti alle linee, opere d'arte e ponti, al raddoppio dei binari, all'impianto di apparati centrali di blocco, segnalamento e sicurezza e agli impianti telegrafici e telefonici. Difatti per tali lavori si sono nel detto esercizio spese **530** milioni di lire, di fronte al totale di **816** milioni di lire.

Meritano speciale menzione i seguenti lavori ultimati o in corso al 30 giugno 1941:

la nuova officina rialzo di Genova Trasta (ultimata);

il raddoppio Arona-Domodossola di km. 55,547 (ultimato);

le linee primarie a kV. 120 a semplice terna: Apuania M. - Montecatini; Apuania M. - Cascina; Quiesa - Cascina; Cascina - Larderello; Cascina - Livorno (ultimate);

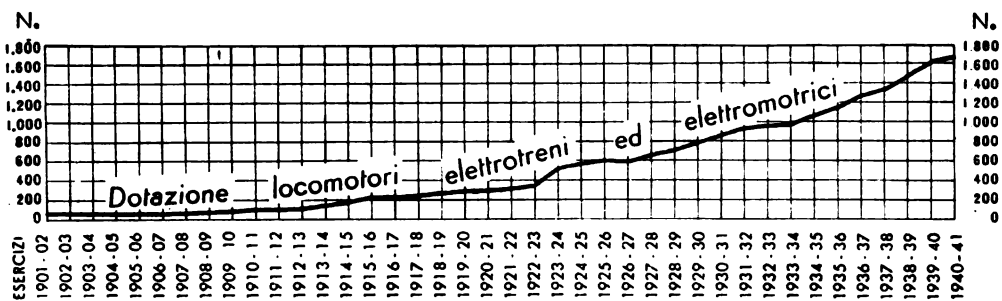
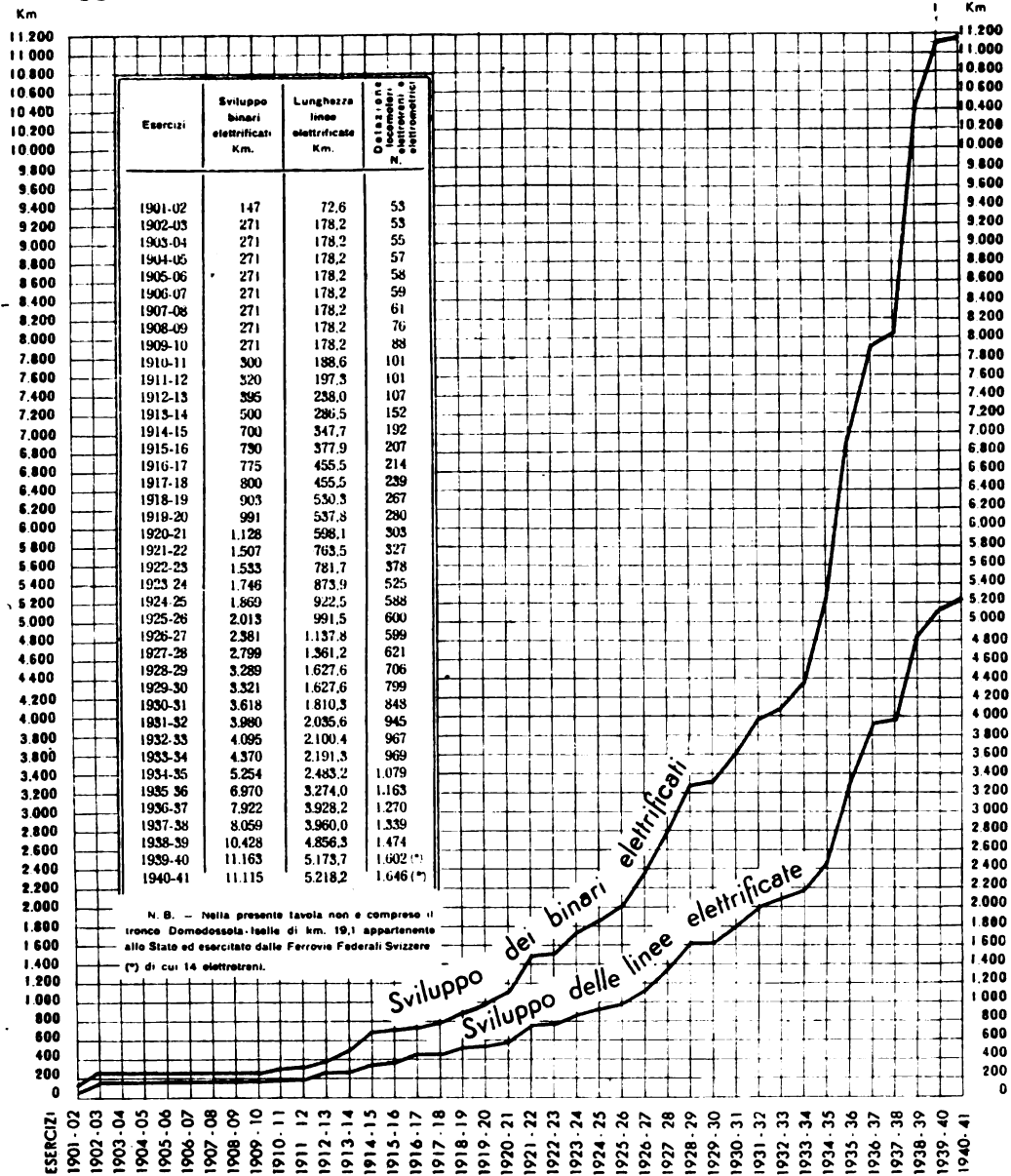
l'ampliamento e sistemazione degli impianti ferroviari di Roma, e scali interessanti le seguenti stazioni: Roma-Termini, Tiburtina, Littorio, Trastevere, Tuscolana e Mandrione (in corso);

la grande sistemazione dei servizi ferroviari di Genova (in corso);

la nuova stazione di Bologna smistamento (in corso);

la elettrificazione della linea Bologna-Trento (in corso).

SVILUPPO DELLE LINEE ELETRIFICATE E VARIAZIONE DEL PARCO LOCOMOTORI DURANTE GLI ESERCIZI 1901-02 AL 1940-41



Durante l'esercizio 1940-41 sono stati anche eseguiti o attivati impianti di apparati centrali per complessive **1.440** leve in **40** cabine di cui le più importanti sono quelle di Pisa centrale cab. B, Firenze Rifredi, Piacenza, Modena, Tarvisio, Gorizia, Ancona, Foligno, Villa S. Giovanni e Paola.

Sono stati messi in opera altri **400** segnali luminosi ed oltre **600** segnali semaforici in nuovi impianti od in sostituzione di altri di vecchio o diverso tipo (ex A. I.; ex A. U.; ex ferrovie francesi e svizzere, segnali a disco, ecc.).

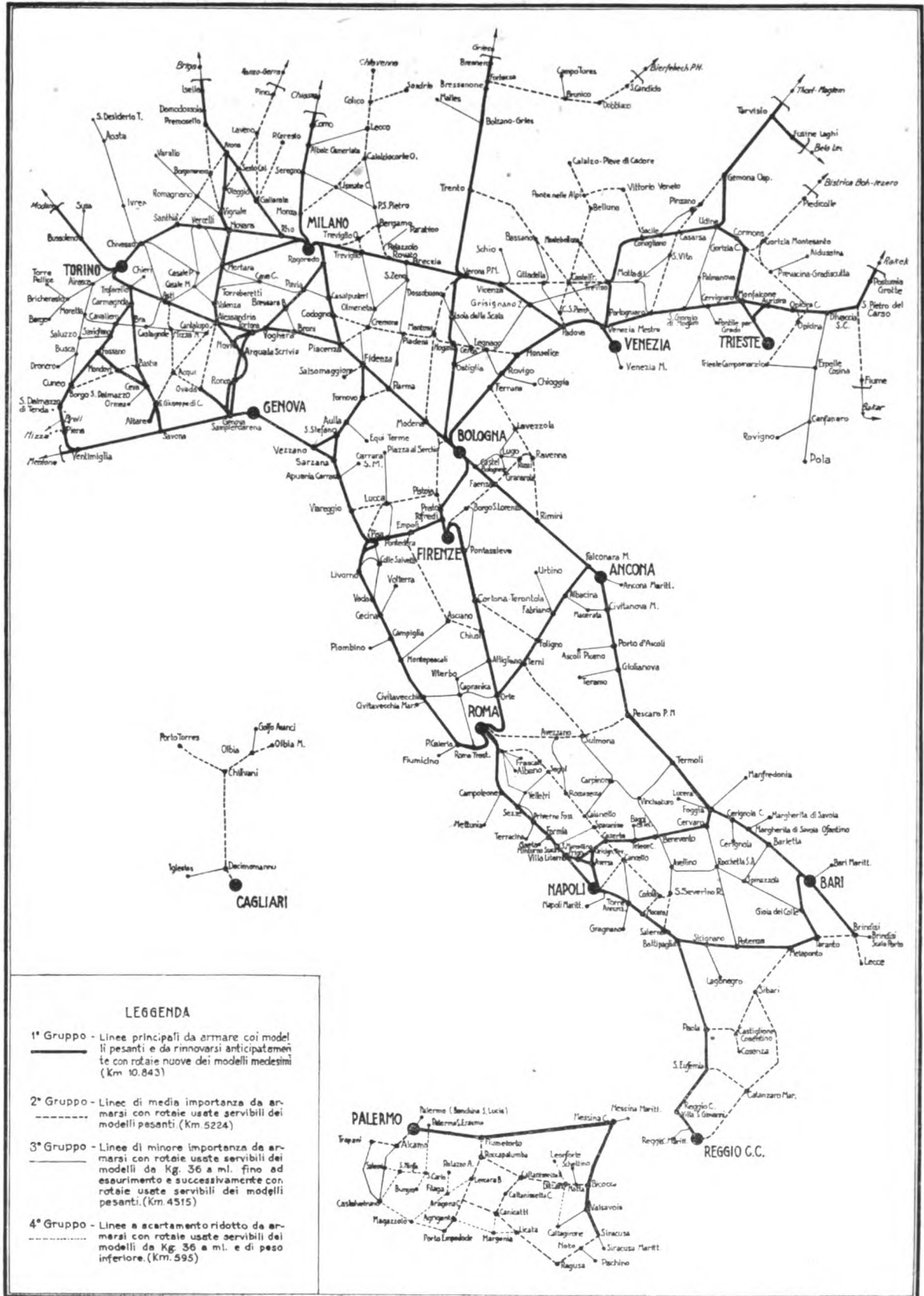
Sono stati attivati **35** nuovi posti di blocco per uno sviluppo complessivo di km. **110** su vari tratti delle linee Falconara-Orte; Falconara-Rimini; Battipaglia-Reggio Calabria centrale; sul raccordo a Torino delle linee Torino-Modane e Torino-Milano; sul tratto Palermo Brancaccio-Bivio Oreto.

L'attrezzatura con segnalamento luminoso ripartita su **370** località (stazioni, bivi, posti di blocco intermedi, ecc.) con un totale di **3.800** luci si estende per km. **1.600** di linee.

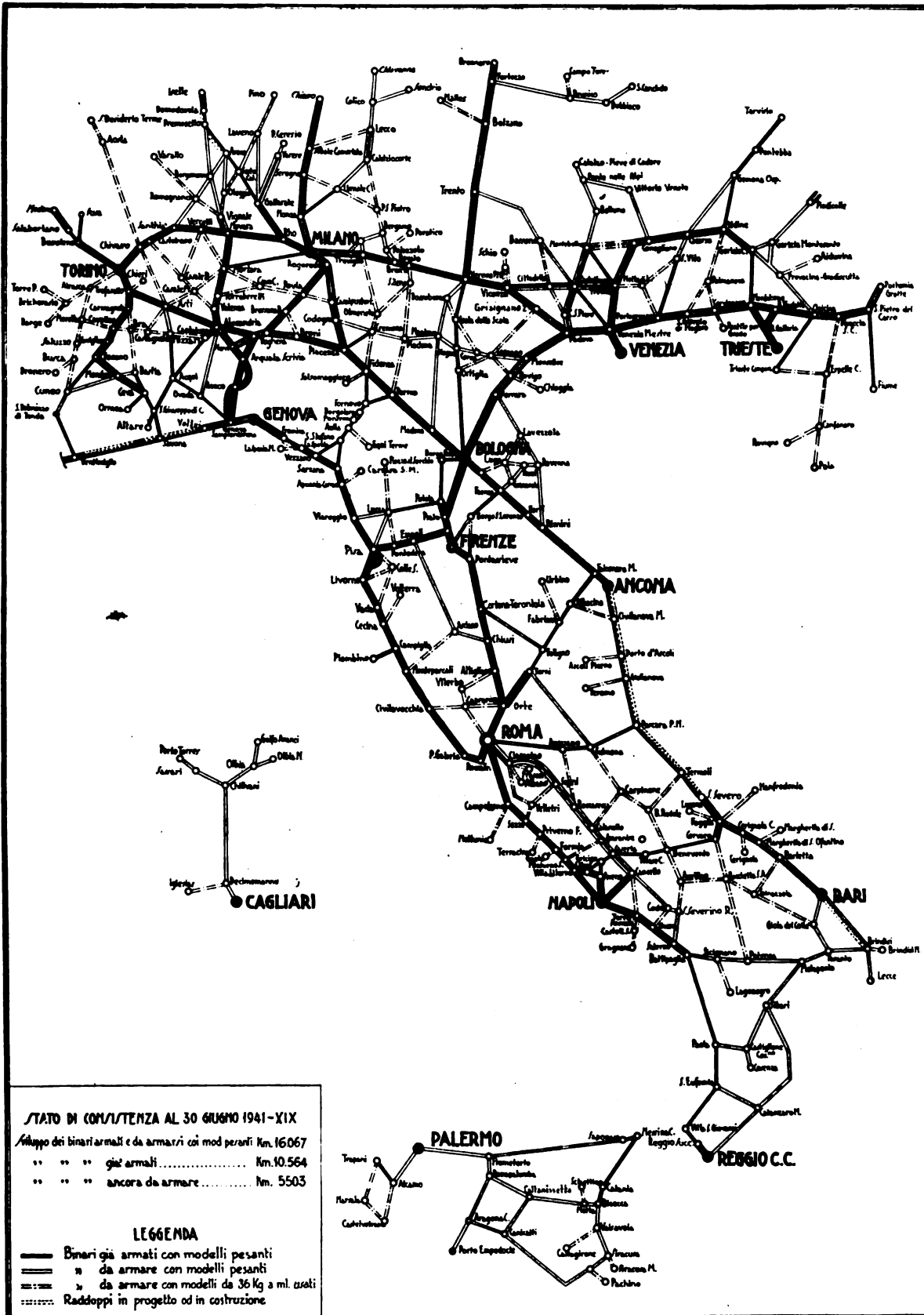


PROGRAMMA GENERALE DI SISTEMAZIONE DEGLI ARMAMENTI

Approvato dall'Ecc. il Ministro con decreto n. 525 in data 27-VIII-1935-XIII



STATO DI CONSISTENZA DEGLI ARMAMENTI PESANTI



PAGE II
Capo I

PAGE III
Capo III

PAGE IV

MATERIALE ROTABILE

Variazioni nella consistenza del parco rotabili. — In seguito all'entrata in servizio di nuove locomotive elettriche ed elettromotrici a corrente continua 3000 V., la dotazione del materiale di trazione per il servizio elettrico al 30 giugno 1941 era cresciuta da 1.616 a **1.660** unità.

Erano in costruzione **101** locomotive elettriche, **86** elettromotrici a corrente continua 3000 V. e **4** elettrotreni.

La dotazione del parco delle locomotive a vapore era passata da **4.177** a **4.141**. Di queste rimasero in media accantonate nell'esercizio **207** unità.

La dotazione delle automotrici a carburante era cresciuta da **777** a **855**. Erano in costruzione **50** di dette automotrici.

Per quanto riguarda gli altri rotabili del parco, la consistenza dei bagagliai e delle vetture postali era diminuita da **4.505** a **4.482** in seguito a demolizioni e trasformazioni di bagagliai in carri soccorso.

La consistenza delle carrozze era cresciuta invece da **8.074** a **8.173** perchè entrarono in servizio unità di nuova costruzione ordinate nei precedenti esercizi.

Erano anche in costruzione **32** carrozze.

Il parco dei carri, per effetto dell'entrata in servizio di quelli di nuova costruzione ordinati negli esercizi scorsi, era aumentato da **130.501** a **131.360**.

Erano in costruzione **7.352** carri e **35** trattrici per strade ordinarie.

Sono stati inoltre ordinati **59** carri speciali per trasporto carri ferroviari su strade ordinarie, **12** trattrici per il traino degli stessi e **4** locomotive Diesel-elettrico a scartamento ridotto.

N.B. — Il materiale rotabile dell'ex Jugoslavia che verrà assegnato alla nostra rete non era stato, al 30 giugno 1941, ancora ripartito fra gli Stati interessati.

PERSONALE •

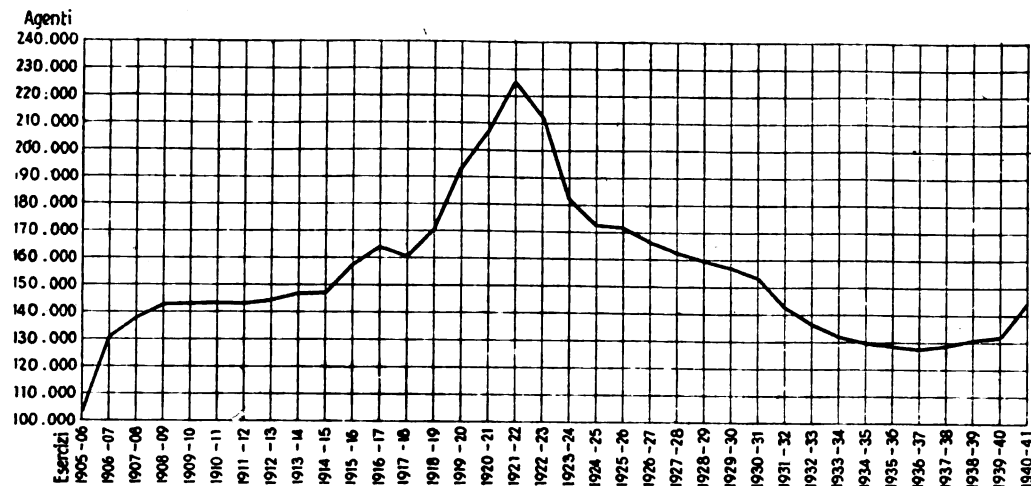
Situazione al 30 giugno 1941. — L'intensificazione del traffico ha richiesto un maggior numero di agenti per lo svolgimento del servizio e perciò, durante l'esercizio, si è verificato un graduale aumento della consistenza numerica del personale, dovuto alle assunzioni, costituite in parte anche da pensionati riassunti in base alla legge 739/1940, i quali da 693 del 1939-40 salirono a **3.561**.

Al 30 giugno 1941 risultavano in servizio **159.104** agenti con un aumento di **10.445** rispetto ai 148.659 che vi erano alla fine dell'esercizio precedente. In dette quantità sono compresi gli agenti di ruolo in servizio militare.

Agenti addetti all'esercizio. — Considerando solo gli agenti addetti all'esercizio vero e proprio, la consistenza al 30 giugno 1940 risultava di 140.905 agenti, mentre alla stessa data dell'esercizio 1940-41 tale consistenza raggiungeva il numero di **151.083** con un aumento di **10.178** agenti. Difatti le nuove assunzioni riguardarono quasi esclusivamente personale addetto all'esercizio ad eccezione dei **440** pensionati riutilizzati negli uffici. Escludendo però gli agenti che al 30 giugno 1940 e al 30 giugno 1941 si trovavano in servizio militare, rispettivamente in numero di 707 e 1.340, tale aumento risulta di **9.545** agenti.

Consistenza media del personale. — La consistenza media complessiva del personale durante tutto l'esercizio, che era risultata di 139.429 agenti nel 1939-40, è stata nel 1940-41 di **151.681**, con una differenza in più di **12.252** agenti.

QUANTITÀ MEDIA DI PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO

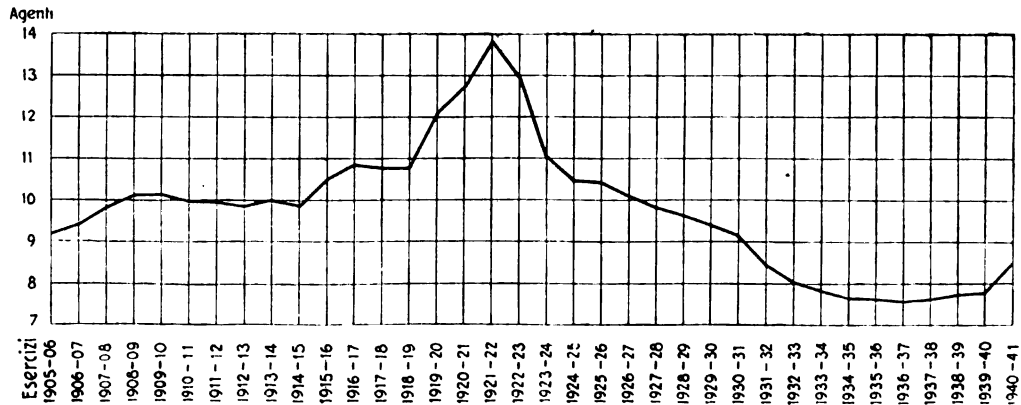


NOTA — Sono compresi gli agenti addetti all'esercizio della rete a scartamento normale, a scartamento ridotto e delle navi traghetto ed esclusi quelli addetti ai lavori patrimoniali, ai nuovi impianti di elettrificazione, nonché gli agenti distaccati presso altre Amministrazioni, al Dopolavoro, alla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

La consistenza media del solo personale addetto all'esercizio per l'intero anno finanziario 1940-41 è risultata di **144.012** di fronte a 131.834 del 1939-40 con un aumento di **12.178** agenti. Determinando in base a queste cifre la media

QUANTITÀ MEDIA DI PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO

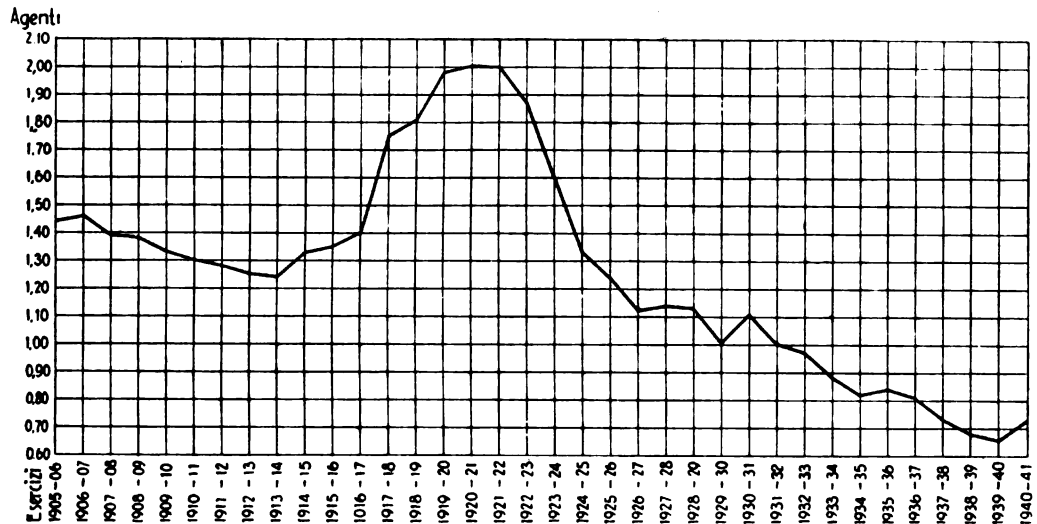
PER KM. ESERCITATO



degli agenti impiegati per chilometro di linea esercitato, per ogni 1.000 treni-km. e per milione di assi-km. rimorchiati si ottengono le medie di **8,47**; **0,73** e **20,12** (1) di fronte rispettivamente alle medie corrispondenti dell'esercizio prece-

QUANTITÀ MEDIA DI PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO

PER 1000 TRENI-KM.

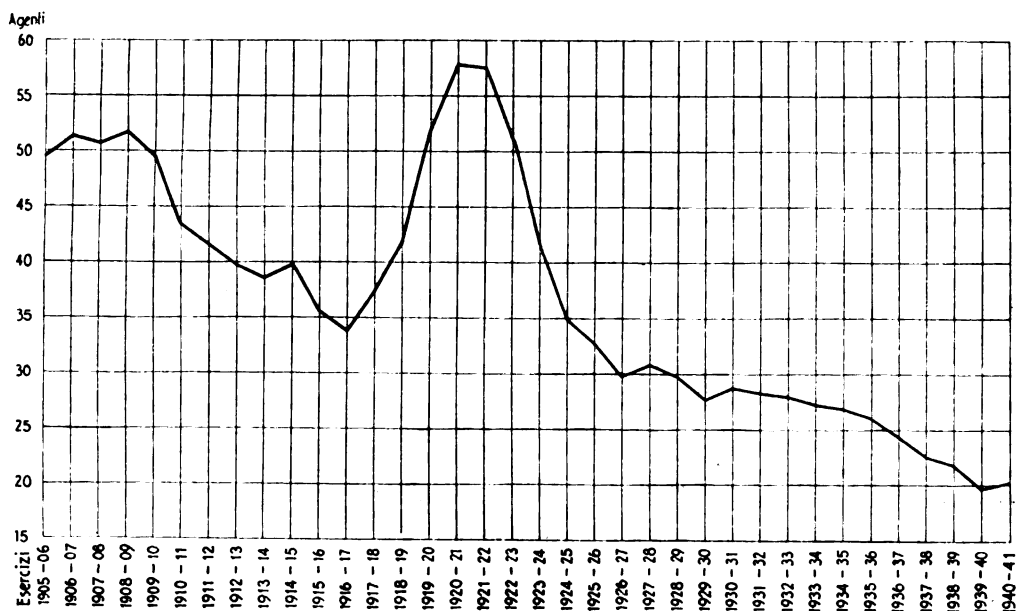


(1) Queste percentuali sono state calcolate in base alla media degli agenti nell'esercizio.

dente di 7,76; 0,66 e 19,70; differenze che trovano la prima di esse esatta rispondenza nella maggiore intensificazione del lavoro per chilometro esercitato, e le altre nelle caratteristiche avutesi nell'andamento del traffico, specialmente nelle maggiori difficoltà di circolazione che si sono verificate durante questo esercizio rispetto a quello precedente.

QUANTITÀ MEDIA DI PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO

PER MILIONE DI ASSI-KM.



I dati relativi alla consistenza media del personale addetto all'esercizio riferita alle varie unità di traffico possono ritenersi soddisfacenti se si tiene conto delle condizioni nelle quali si è svolto il traffico durante l'esercizio.

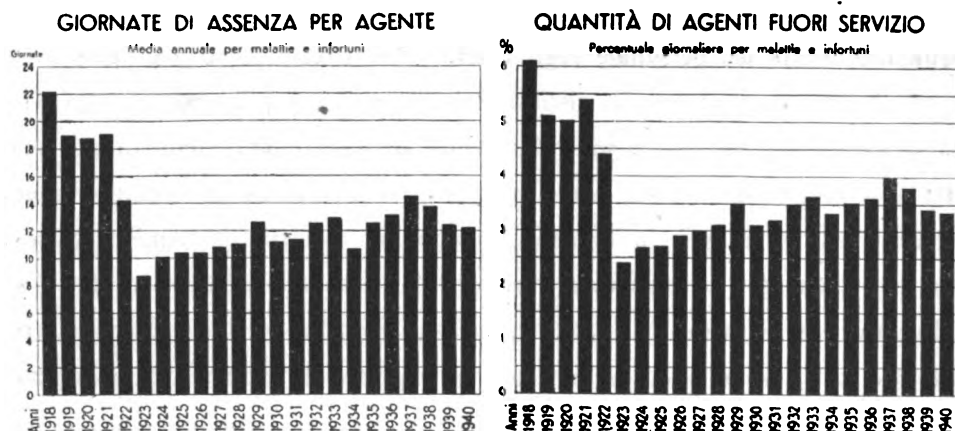
Quantità media del personale degli uffici. — Di fronte a 16.704 agenti degli uffici al 30 giugno 1941, come risulta dal prospetto a pag. 79, gli agenti in media nell'esercizio furono 16.598. Detraendo però da detta quantità gli agenti addetti ai lavori patrimoniali, come si è fatto nell'esercizio precedente, nonché gli agenti risultati in più in questo esercizio richiamati alle armi, distaccati, inviati per trasferta in territori occupati, il personale effettivo addetto agli uffici in media è risultato di **14.963** agenti, superiore a quello dell'esercizio precedente del 2 % circa, mentre la media del personale addetto all'esercizio è stata superiore del 10 % circa.

Per effetto del maggior lavoro che il notevole aumento del traffico e il più elevato numero di agenti in servizio hanno prodotto negli uffici, e per il distacco di personale alla delegazione ferroviaria orientale e presso i diversi Stati occupati (100 agenti circa) sarebbe stato necessario avere a disposizione in maggior misura impiegati di ufficio, senonchè l'Amministrazione ha preferito far fronte ai crescenti bisogni degli uffici in quanto possibile estendendo maggiormente i criteri già introdotti di razionalizzazione del lavoro di ufficio e intensificando le prestazioni individuali degli impiegati ai quali sono stati concessi premi di maggior produzione e compensi per lavoro straordinario, anzichè ricorrere ad altre assunzioni.

Di somma utilità si è dimostrata nella particolare situazione creata dal periodo bellico per la minore disponibilità di impiegati in confronto del lavoro da eseguire, la meccanizzazione dei lavori di contabilità e statistica e anche di quelli relativi ai riscontri contabili delle stazioni e alla revisione delle tasse per i trasporti merci di cui è cenno nella relazione del precedente anno finanziario.

Per quanto lo stato di guerra abbia ritardato il previsto svolgimento del programma di meccanizzazione dei riscontri contabili delle stazioni e la revisione delle tasse di trasporto delle merci affidate agli Uffici controllo, si è potuto estendere la meccanizzazione alla totalità dei trasporti a carro a tariffa ordinaria in servizio interno, oltre che ai trasporti a tariffa eccezionale temporanea e a quelli interessanti l'I.N.T.: in tutto circa 120.000 trasporti mensili. I risultati raggiunti sono soddisfacenti, essendosi potuto ottenere un miglioramento del servizio ed una economia di personale. Quest'ultima sarebbe stata anche maggiore se la ragione anzidetta non avesse reso impossibile realizzare il programma secondo quanto era stato previsto.

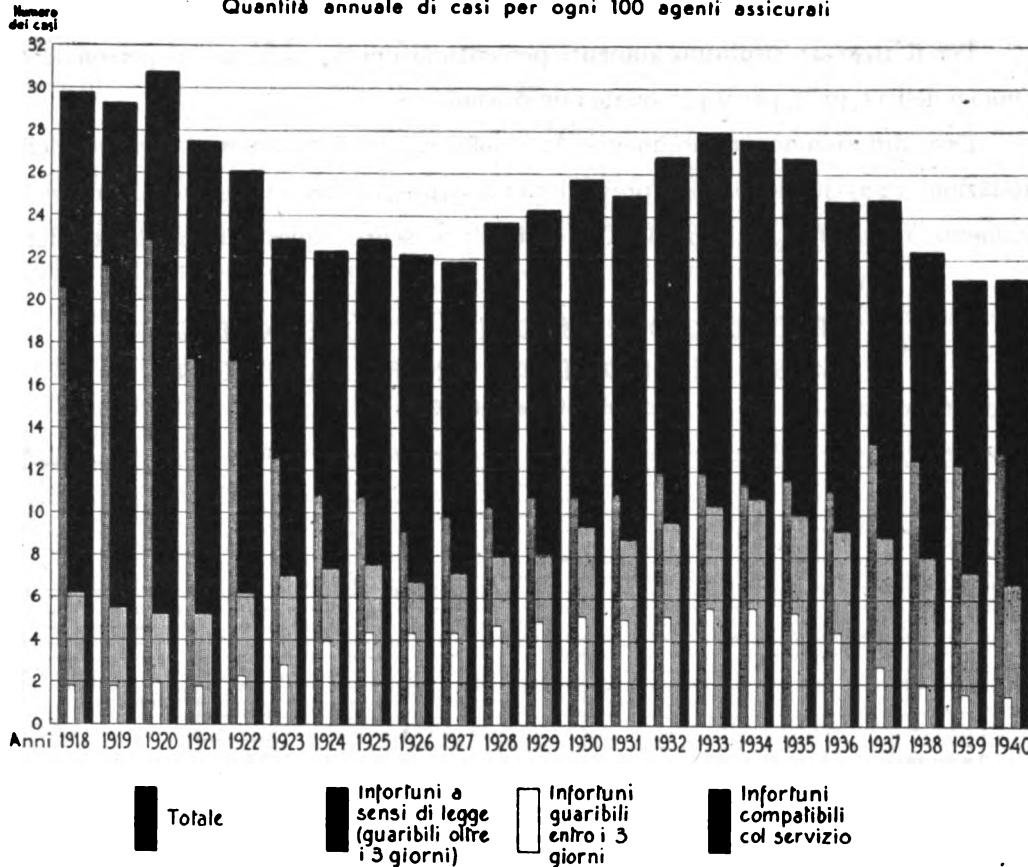
Assenze per malattie ed infortuni. — Anche durante l'anno 1940 è continuato il favorevole andamento già delineatosi nell'anno precedente [della presenza



media del personale (1), che ha avuto a causa di malattia (compresa la malaria) minori assenze dell'anno precedente, e pressochè uguali assenze per infortuni.

INFORTUNI SUL LAVORO

Quantità annuale di casi per ogni 100 agenti assicurati



Spese per il personale. — La spesa totale sostenuta nel 1940-41 per tutto il personale, comprese anche le spese generali ad esso attinenti, fu di milioni **2.521,84** di fronte a milioni **2.236,52** dell'esercizio precedente.

La maggiore spesa deriva principalmente, oltre che dai normali sviluppi di carriera e dall'aumentata consistenza del personale, dai miglioramenti concessi con la legge n. 237 del 16 aprile 1940-XVIII che nel 1940-41 gravarono per tutto l'esercizio, mentre nell'esercizio precedente influirono soltanto per tre mesi, nonchè dall'aumento del 40% dell'aggiunta di famiglia, di cui al R. decreto-legge n. 203 del 24 marzo 1941-XIX, con decorrenza 1° aprile 1941.

La spesa media per agente è stata nel 1940-41 di lire **14.799** con un aumento del **4,6%** rispetto a quella dell'esercizio precedente.

(1) Le statistiche relative vengono raccolte per anno solare in relazione al criterio seguito dalla Direzione generale della Sanità pubblica.

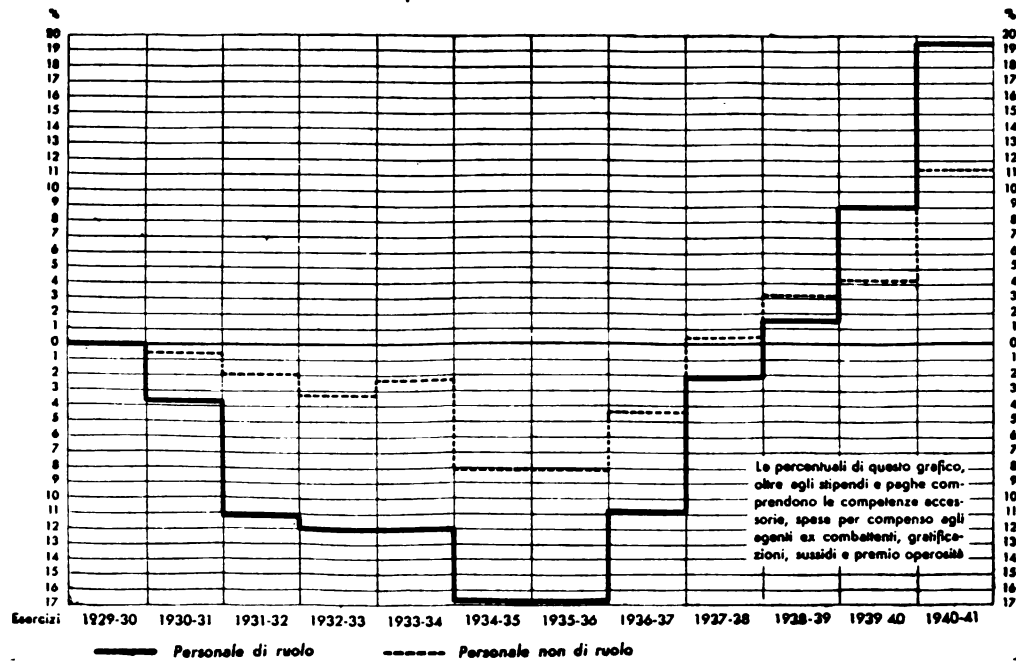
L'influenza dei vari provvedimenti di legge sul trattamento del personale nei diversi esercizi dal 1929-30 ad oggi è riassunta nel grafico che segue.

In detto grafico sono riportate le percentuali di aumento o di diminuzione subite dalle competenze del personale dal 1930-31 al 1940-41 in confronto di quelle del 1929-30.

Per il 1940-41 risultano aumenti percentuali del 19,59 % per il personale di ruolo e dell'11,40 % per il personale non di ruolo.

Essi differiscono sensibilmente da quelli riportati in analogo grafico della Relazione 1939-40, dove erano previsti, per il 1940-41, aumenti percentuali rispettivamente del 15,69 % e del 7,58 %. È da tener presente a questo riguardo che detti

**PERCENTUALI DI RIDUZIONE E DI AUMENTO DEGLI
ASSEGNI MEDI INDIVIDUALI PERCEPITI DAGLI AGENTI
riferiti all'esercizio 1929-30**



aumenti erano stati calcolati nella presunzione che durante l'esercizio 1940-41 non fossero intervenute variazioni nelle competenze del personale, mentre, come si è detto, nuovi aumenti vennero concessi per il R. decreto-legge 24 marzo 1941-XIX, numero 203.

Assuntorie ed appalti. — Allo scopo di rendere disponibile il maggior numero di agenti occorrenti ai vari servizi dell'esercizio per effetto dell'eccezionale intensificazione del traffico, si cercò di estendere maggiormente gli appalti a tutti quei lavori che non richiedono personale specializzato. Così durante l'esercizio furono

concessi in appalto altri servizi di facchinaggio merci e bagagli, pulizia e manovre ad altre stazioni. Complessivamente detti servizi appaltati che al 30 giugno 1940, erano 246, raggiunsero il numero di **254**.

Per lo stesso scopo furono pure aumentati gli appalti dei servizi di manovranza dei depositi locomotive e combustibili, nei rifornitori, nelle officine di grande riparazione del materiale e di quelli per la pulizia delle carrozze. Complessivamente questi ultimi appalti passarono da 520 a **540**.

Anche gli appalti per la manutenzione totalitaria e quelli per la custodia dei passaggi a livello, per la vigilanza dei ponti, per la caduta dei massi, punti franosi, scambi in piena linea ebbero aumenti rispettivamente da 240 a **246** e da 3.656 a **3.709** e quelli per la posa dei petardi ed accudienza segnali da 1.283 a **1.333**.

Il numero della assuntorie salì a **1.220** essendosi durante l'esercizio trasformata in assuntoria un'altra stazione.

I servizi affidati in appalto e le quantità degli agenti che sarebbero occorsi per eseguire gli stessi lavori in economia risultano dallo specchio a pag. 81 del Capo III, Parte II.

Attività del laboratorio di psicotecnica. — Si sono continuati gli esami fisiopsicologici procurando di distrarre il meno possibile il personale addetto all'esercizio.

Intanto si sono intensificati gli studi per l'analisi delle singole mansioni ferroviarie, specie di quelle interessanti la circolazione dei treni, nonché le indagini intese a stabilire le correlazioni tra i risultati di ciascuna prova ed il rendimento in servizio allo scopo di rilevare le attitudini occorrenti per un più regolare, più sicuro e più proficuo esplicamento delle mansioni stesse.

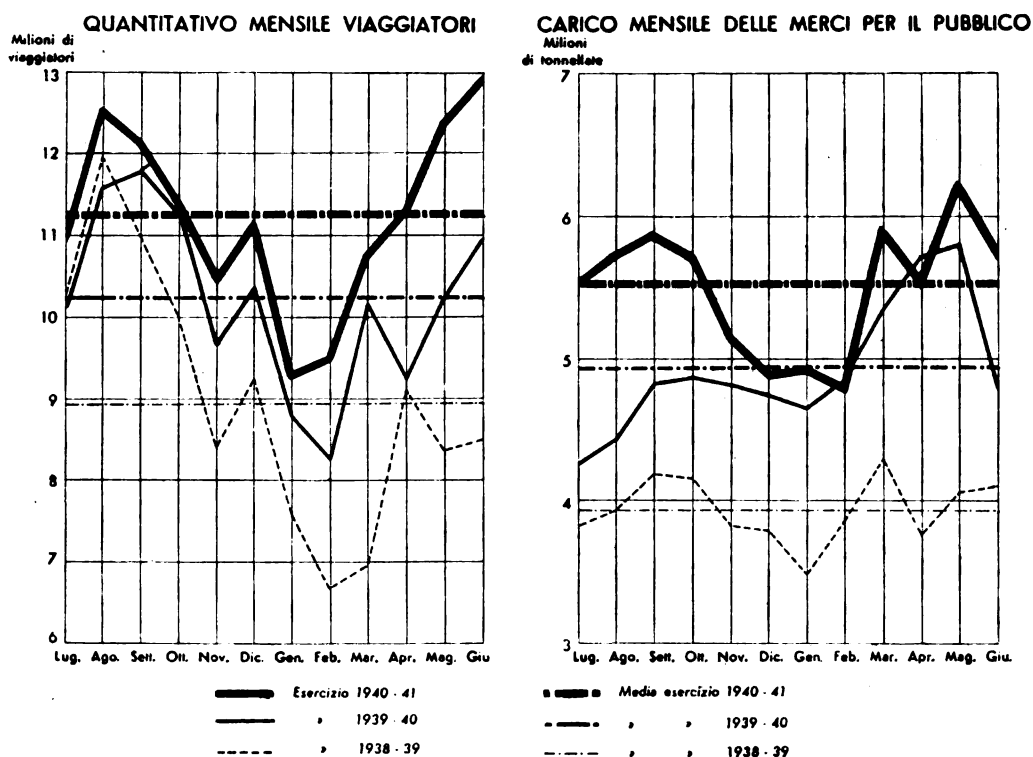
Si sono allestiti nuovi reattivi intesi ad esplorare più profondamente l'intelligenza generale, la memoria, l'attenzione ed alcune attività fisiologiche.

Il laboratorio è stato ampliato e dotato di nuovi apparecchi e sono stati apportati perfezionamenti a quelli già esistenti, in modo da assicurare l'esattezza e la costanza dei vari esami.

L'organizzazione e l'attrezzatura del reparto di psicotecnica sono attualmente tali da poter assolvere qualsiasi compito per le finalità che si vogliono perseguire secondo il programma già predisposto.

TRAFFICO

Caratteristiche del traffico. — Il traffico ha avuto incremento notevole rispetto a quello dell'esercizio precedente ed ha assunto caratteristiche speciali come avanti è stato illustrato.



Servizio viaggiatori e bagagli. — Il movimento dei viaggiatori, desunto dal quantitativo dei biglietti venduti, è risultato di milioni 134,4 (1) in confronto di 122,4 del precedente esercizio, con un aumento del 9,83 %.

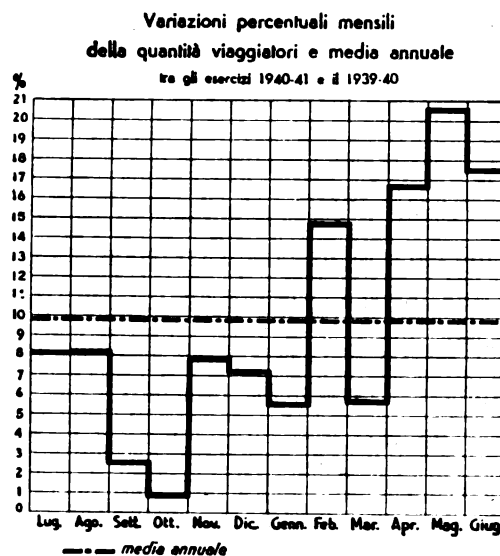
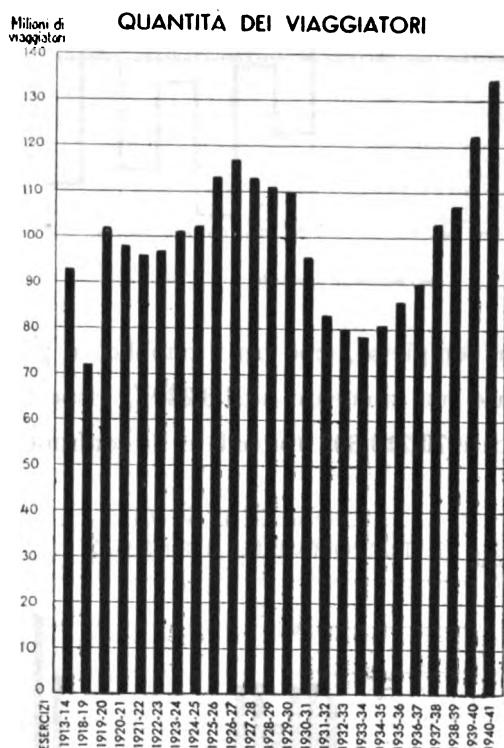
(1) Questo quantitativo viene calcolato attribuendo, per quanto riguarda gli abbonamenti settimanali per operai e studenti, due soli viaggiatori per biglietto ed escludendo gli altri abbonamenti ed i viaggi « a forfait ».

Nell'allegato 42 alla seconda parte e nel grafico a pagina 36 invece la quantità dei viaggiatori viene calcolata in 222,6 milioni, venendo attribuiti ai biglietti di abbonamento settimanali 12 viaggi e venendo inclusi gli abbonamenti di altre specie e i viaggi a « forfait », calcolo che si ritiene fornisca maggiore approssimazione rispetto a quanto si è in realtà verificato.

La distribuzione dei viaggiatori nelle diverse classi fu la seguente, e in confronto di quella dei due esercizi precedenti ha mantenuto leggera tendenza verso la declassazione.

Esercizi	I classe	II classe	III classe	Totali
1940-41	0,98 %	7,00 %	92,02 %	100
1939-40	1,09 %	7,00 %	91,91 %	100
1938-39	1,13 %	8,05 %	90,82 %	100

Il quantitativo dei viaggiatori-km., compresi i biglietti di abbonamento ed esclusi i militari che hanno viaggiato con appositi treni, è stato di milioni 17.135 rispetto a milioni 13.547 del 1939-40 con un aumento del 26,49 %. La percorrenza media per viaggiatore è stata di km. 77 con



un aumento del 10 %. Il numero dei viaggiatori per treno è salito da 106 a 161, superiore cioè del 52% rispetto a quello dell'esercizio precedente.

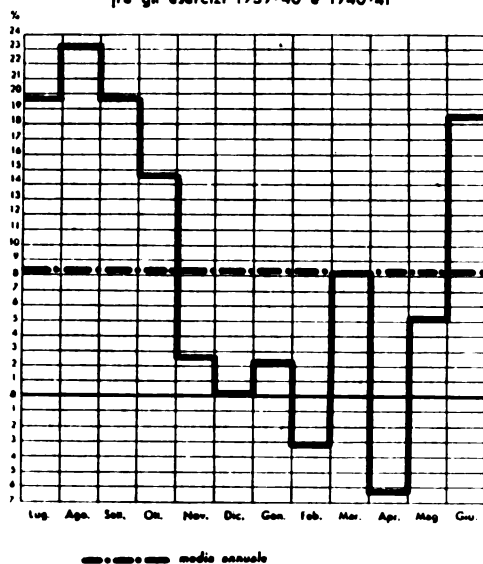
Da questo computo sono esclusi come si è detto quei trasporti militari che sono stati effettuati con appositi treni straordinari. Questi ultimi hanno rappresentato in numero di viaggiatori circa il 5% del totale dei trasporti viaggiatori.

Servizio merci. — Le spedizioni di merci a grande e piccola velocità si effettuarono in numero di 18.868.532 quasi uguale cioè a quello dell'esercizio precedente.

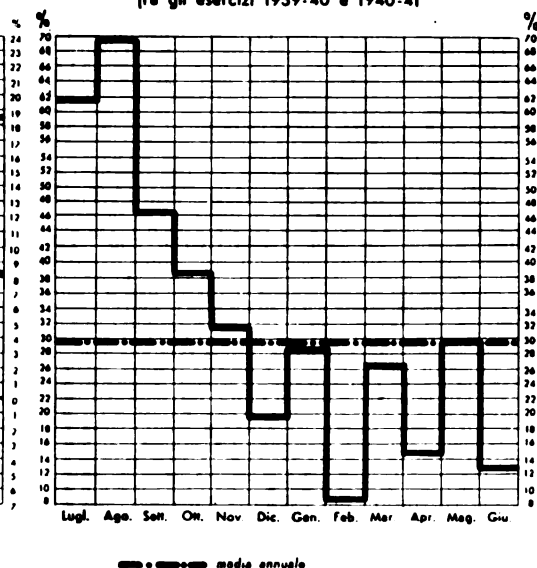
In queste spedizioni sono compresi 674.057 colli espressi, contro 652.779 dell'esercizio 1939-40. Non vi sono invece considerate le spedizioni fatte per trasporti « a forfait », quelle in conto corrente coi vari Ministeri (che furono in complesso

2.081.893 in confronto a 1.076.756 dell'esercizio precedente) e quelle fatte a mezzo del servizio camionistico del quale già abbiamo fatto cenno.

Variatione percentuale mensile delle tonnellate di merci trasportate e media annuale fra gli esercizi 1939-40 e 1940-41



Variatione percentuale mensile delle tonnellate-Km. di merci trasportate e media annuale fra gli esercizi 1939-40 e 1940-41

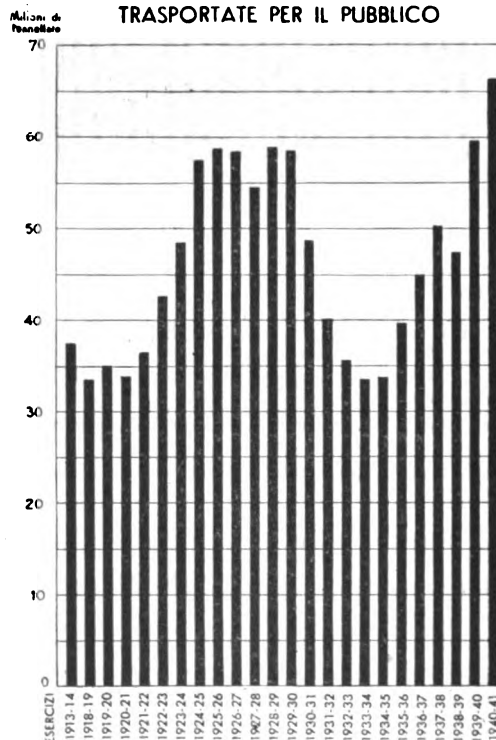


Il tonnellaggio delle merci trasportate in complesso, cioè per il pubblico e per servizio, nell'esercizio 1940-41 ha presentato un aumento dell'8,24 % rispetto all'esercizio precedente, essendo state caricate 70.210.603 tonnellate in confronto delle 64.867.174 tonnellate caricate nell'esercizio 1939-40, con un aumento quindi di 5.343.429 tonnellate.

Le tonn.-km. di merce trasportata per il pubblico e per servizio, escluso il bestiame, furono in complesso di milioni 20.429 in confronto di 15.728 del 1939-40 con un aumento del 29,89 %; quelle per il solo pubblico invece risultarono di milioni 19.981 rispetto a 15.032 dell'esercizio precedente, con un aumento del 32,93 %.

Il traffico merci per il solo pubblico è stato invece di tonnellate 66.192.010 in confronto a tonnellate 59.280.388 dell'esercizio precedente con un aumento di tonnellate 6.911.622 pari all'11,7%.

TONNELLATE DI MERCI TRASPORTATE PER IL PUBBLICO



La percorrenza media delle tonnellate trasportate per il pubblico ha raggiunto, come già si è accennato, km. 302 di fronte a km. 254 dell'esercizio precedente ed ha avuto perciò un aumento di circa il 19 %.

Le più importanti variazioni che si sono avute come provenienza e destinazione del tonnello trasportato rispetto all'esercizio 1939-40 sono le seguenti:

a) in conseguenza del ridotto traffico marittimo il carico ai porti è stato nel 1940-41 di 8.601.980 tonnellate contro tonnellate 14.348.947 dell'esercizio precedente con una diminuzione del 40,05%;

b) il carico delle merci esportate è stato di 3.571.563 tonnellate contro tonnellate 4.360.227 dell'esercizio precedente con una diminuzione del 18,09%, mentre quello di importazione ha avuto un aumento del 72,75 % dovuto al maggior trasporto di carbone e di altro materiale dalla Germania, essendosi trasportate tonnellate 14.332.717 contro tonnellate 8.296.765 dell'esercizio 1939-40.

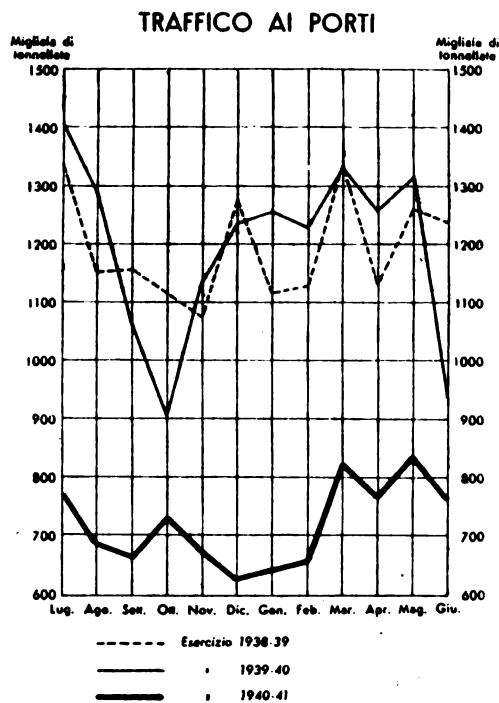
Nel computo del tonnello trasportato per l'esportazione sono comprese le derrate delle quali, come si è detto avanti, sono stati caricati un numero di carri superiore del 19,39% a quello del precedente esercizio.

Le variazioni verificatesi nel tonnello delle principali categorie di merci trasportate per il pubblico, rispetto ai corrispondenti valori dell'esercizio precedente, risultano :

	Milioni di tonnellate			Milioni di tonnellate	
	1940-41	1939-40		1940-41	1939-40
Combustibili	13, 83	12, 19	Metalli e macchine	4, 61	4, 08
Materiali da costruzione	6, 63	7, 29	Cereali e farine.....	3, 38	3, 89
Vini e prodotti agricoli	5, 12	4, 22			

Confronto dei principali elementi del traffico degli ultimi 11 anni con quelli del 1929-30. — Dal grafico seguente risultano le variazioni per i vari esercizi del traffico viaggiatori e merci, confrontati con quelli dell'esercizio 1929-30.

Il numero dei viaggiatori del grafico stesso è stato calcolato seguendo il procedimento indicato nella nota, a pag. 32, adottato fino dal 1929-30 per le statistiche internazionali. I dati riflettenti i viaggiatori sono così per questi ultimi esercizi omogenei fra loro.



PART II
Cape I

PART II
Cape III

PART II
Cape IV

PART II
Cape V

PART II
Cape VI

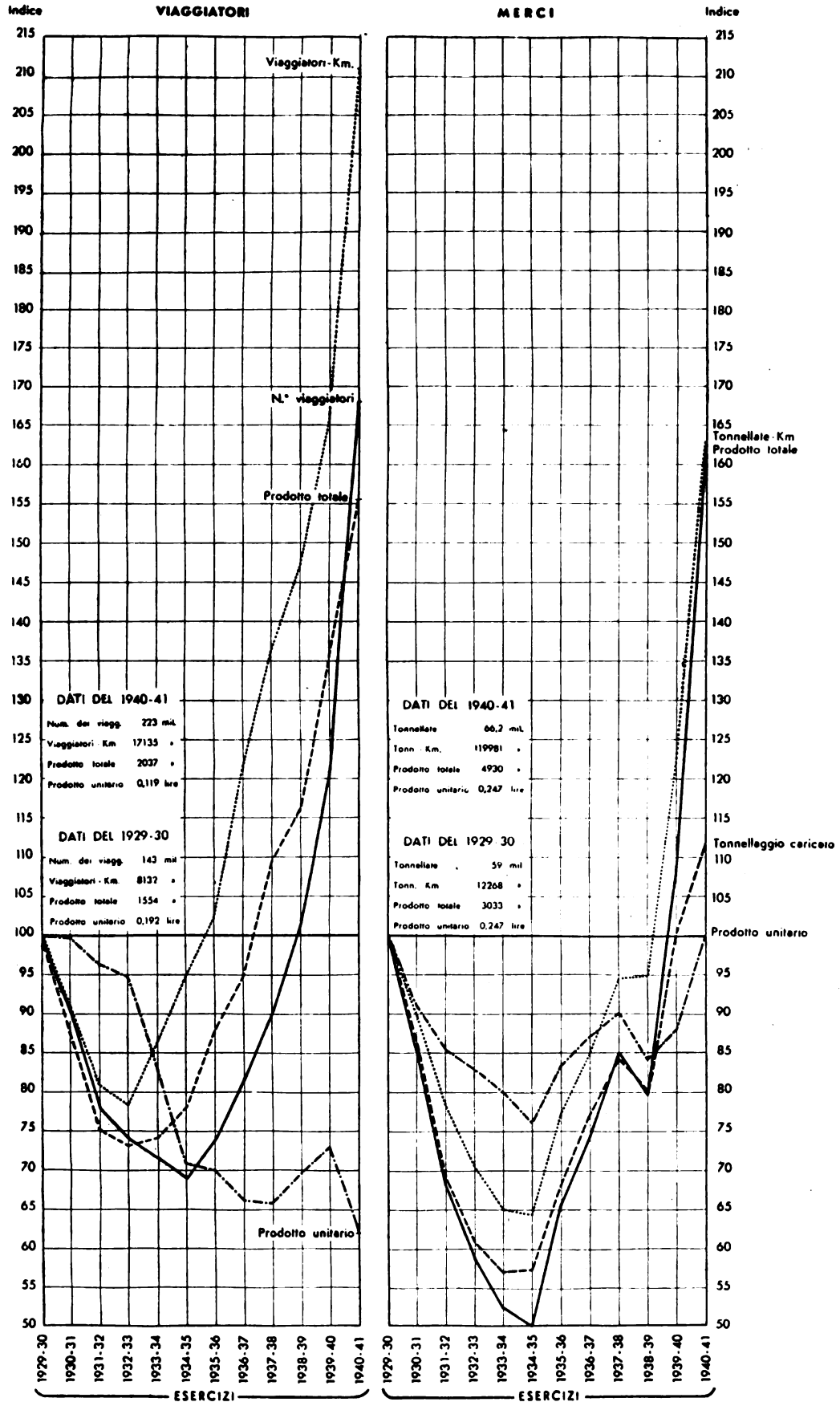
PART II
Cape VII

PART II
Cape VIII

PART II
Cape IX

VARIAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DEL TRAFFICO

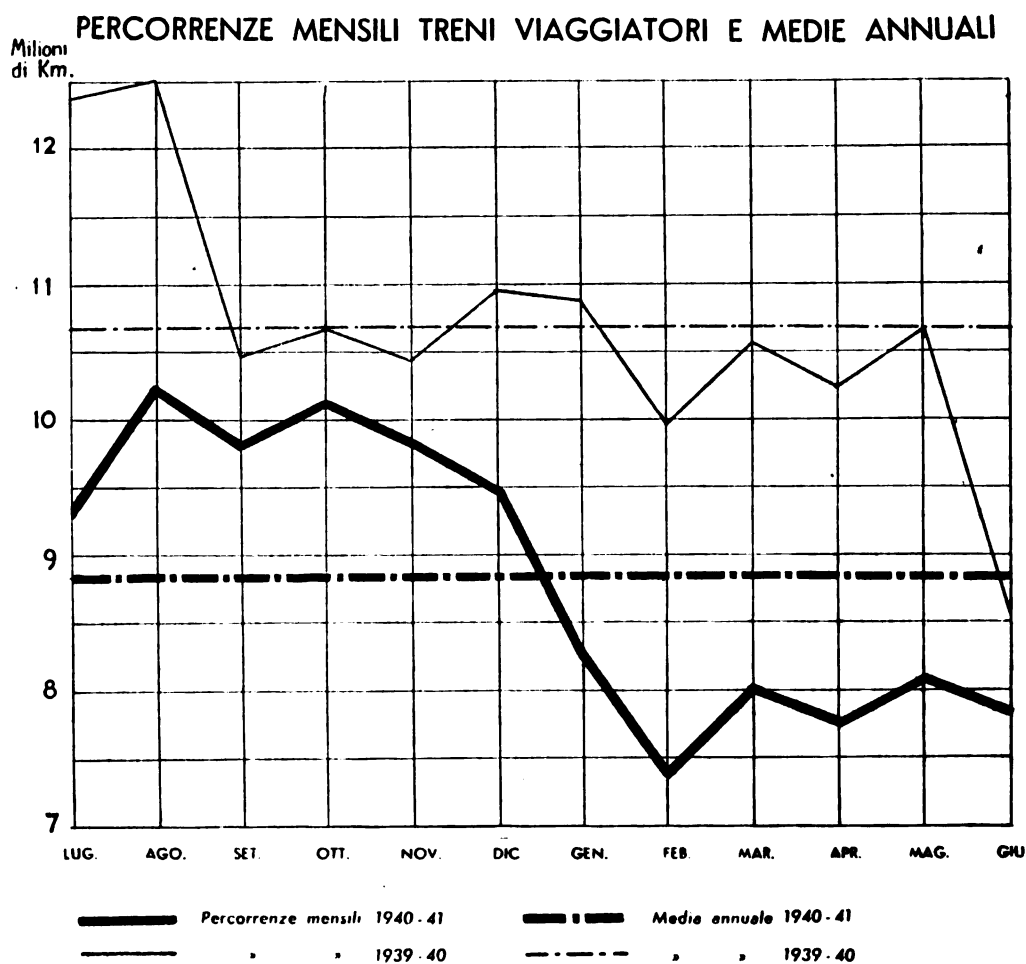
(Indice 1929-30=100)



ESERCIZIO

Percorrenza dei treni. — Nel 1940-41 i treni-km. effettuati complessivamente sono stati milioni 196,8 di cui milioni 106,1 si riferiscono ai treni viaggiatori ordinari, 88 ai treni merci e 2,7 ai treni di servizio, di fronte a milioni 200,2 ripartiti in 128,3; 68 e 3,9 rispettivamente dell'esercizio precedente.

Dal confronto si rileva che mentre la percorrenza dei treni viaggiatori, per le ragioni avanti dette, è stata minore di quella corrispondente dell'esercizio 1939-40 quella dei treni merci è cresciuta notevolmente.



Percorrenza dei treni viaggiatori. — Come può rilevarsi dal grafico le percorrenze dei treni viaggiatori, inferiori in tutti i mesi dell'esercizio 1940-41 a quelle dell'esercizio 1939-40, hanno subito dal gennaio al giugno 1941 maggiori diminuzioni.

Per ridurre il consumo del carburante col 1° gennaio 1941 e nei mesi seguenti, venne quasi completamente soppresso, come si rileva dall'unito specchio, il servizio a combustione interna che in parte venne sostituito con quello a trazione a vapore tenendo presenti le imprescindibili necessità delle comunicazioni delle linee secondarie.

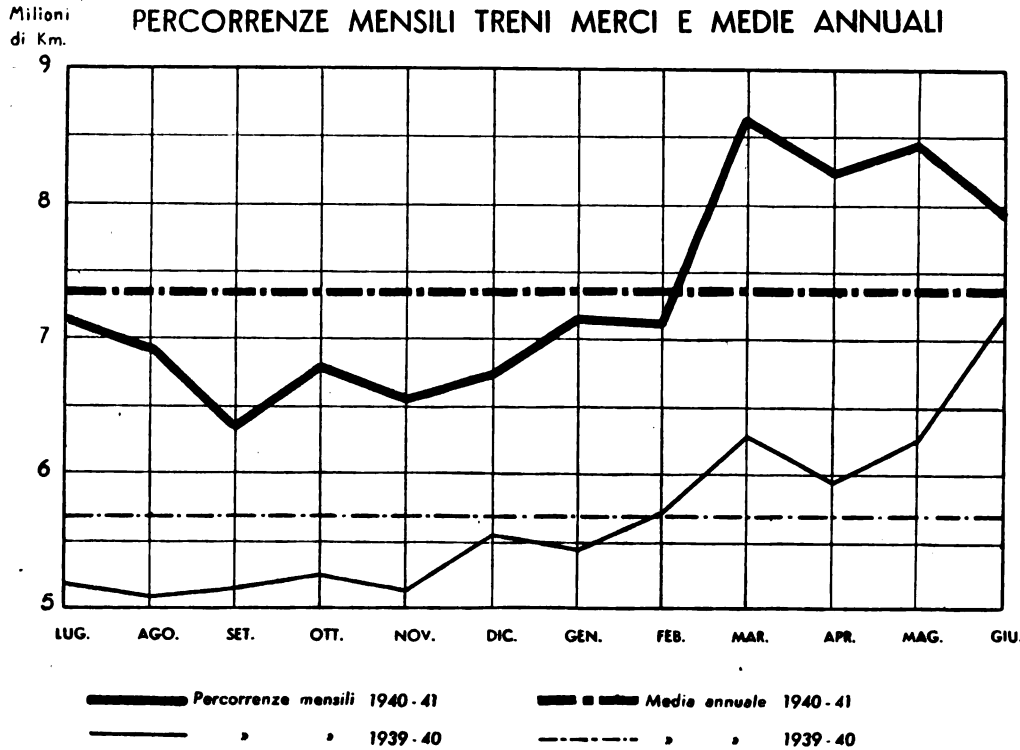
Decorrenza delle variazioni	Scartamento normale			
	T. V.	T. E.	Automotrici	
			Carburante	Elettriche
8 luglio 1940	94.899	105.003	86.725	28.606
1° gennaio 1941	132.927	92.811	8.110	27.470
16 marzo 1941	129.602	101.382	1.945	19.749
1° giugno 1941	130.994	102.868	2.004	20.190

Le stesse necessità che hanno imposto una riduzione del numero dei treni viaggiatori in circolazione sulla rete, hanno pure obbligato ad abbassare alcune velocità massime e commerciali che erano state raggiunte nel servizio viaggiatori in epoca immediatamente precedente questa di guerra. La soppressione dei servizi rapidi affidati agli elettrotreni e alle elettromotrici destinati ad assicurare i collegamenti di centri a grande distanza fra loro, l'aumento delle fermate intermedie per treni direttissimi e diretti, il maggiore impegno per coincidenze conseguente alla soppressione di alcuni treni e in genere tutte le altre cause inevitabili di allungamento di orario imposte dalle eccezionalità e gravità del momento che il Paese attraversa, hanno influito decisamente a fare abbassare le velocità dei treni viaggiatori, che in passato avevano raggiunto cifre di primato e che costituivano una delle più brillanti affermazioni del perfezionamento tecnico della nostra rete.

Percorrenza dei treni merci. — Il grafico seguente riassume l'andamento delle percorrenze dei treni merci nei vari mesi dell'esercizio e permette di valutare l'importanza assunta dal servizio merci per sopperire alle esigenze del traffico sia militare che civile.

Per svolgere l'intenso servizio dei treni merci è stato necessario aumentare il numero delle locomotive a vapore in servizio per sussidiare il parco a corrente continua 3 kV, provvedendo a disaccantonare le rimanenti locomotive a vapore oltre quelle già disaccantonate durante il precedente esercizio. Così la pronta fornitura dei mezzi di

trazione è stata sempre assicurata anche nei periodi nei quali le difficoltà di circolazione hanno resa meno regolare la marcia dei treni e accresciuto l'impegno delle locomotive, tenuto anche conto del noleggio ad amministrazioni estere di **160** locomotive a vapore. •



Percorrenza e tonnellaggio dei treni secondo i sistemi di trazione. — Dei milioni **196,8** treni-km. effettuati complessivamente nell'esercizio **1940-41**, milioni **85,1** erano a trazione a vapore, **95,3** a trazione elettrica e milioni **16,4** con automotrici a carburante.

La ripartizione del traffico in relazione ai tre sistemi di trazione, è stata in media come treni-km. del **43; 49 e 8 %** rispettivamente per la trazione a vapore, la trazione elettrica ed a carburante; come tonn.-km. reali di treno completo le rispettive percentuali sono risultate del **47,5; 52,1 e 0,4 %**.

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

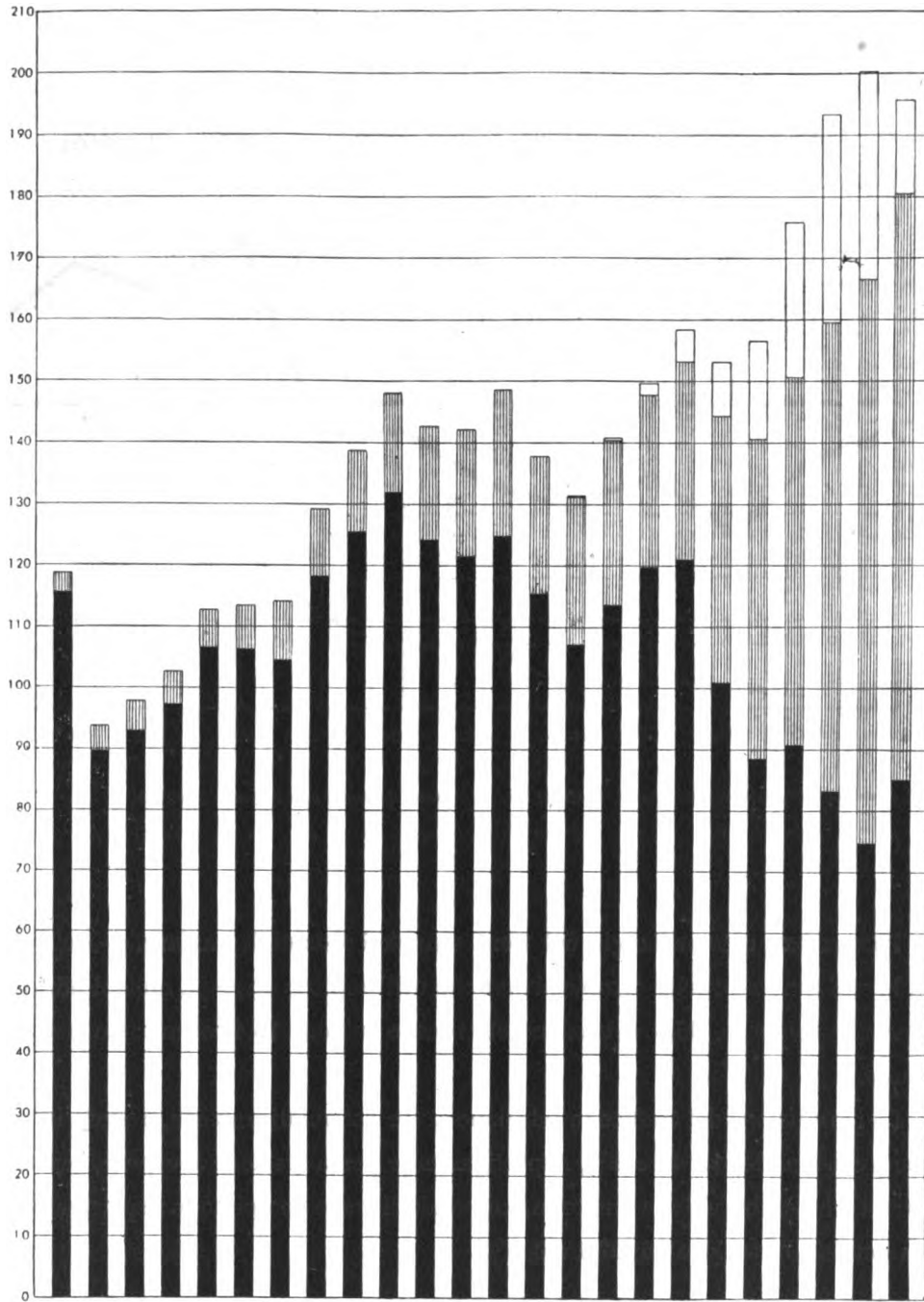
per il servizio viaggiatori:

quantitativo medio di assi-carrozze in composizione dei treni viaggiatori **20,1** rispetto a **17, 83** dell'esercizio precedente;

PERCORRENZE DEI TRENI

SECONDO IL SISTEMA DI TRAZIONE

Milioni di treni-Km



PERCENTUALE

a vapore

elettrica

a carburante

97

3

1

96

4

1

95

5

1

95

5

1

94

6

1

92

8

1

91

9

1

90

10

1

89

11

1

87

13

1

85

15

1

84

16

1

84

16

1

82

18

1

81

19

1

80

19

1

76

20

4

66

28

6

57

33

10

52

34

14

43

40

17

37

46

17

43

49

8

1913-1914

1918-1919

1919-1920

1920-1921

1921-1922

1922-1923

1923-1924

1924-1925

1925-1926

1926-1927

1927-1928

1928-1929

1929-1930

1930-1931

1931-1932

1932-1933

1933-1934

1934-1935

1935-1936

1936-1937

1937-1938

1938-1939

1939-1940

1940-1941

■ a vapore

▨ elettrica

□ a carburante

numero medio di viaggiatori per treno **161** rispetto a 106. Detto aumento è dovuto all'incremento del complesso dei viaggiatori verificatosi nell'esercizio ed alla contemporanea diminuzione del quantitativo dei treni effettuati nell'esercizio stesso; per il servizio merci:

quantitativo medio degli assi-carro merci in composizione dei treni del traffico **52,3** in confronto dei 57,3 dell'esercizio precedente. La diminuzione dipende dal fatto che l'utilizzazione del carro è stata migliore. Il numero medio di tonnellate di merce trasportate da ciascun treno merci risultò di **227,1** rispetto a tonn. 221,0 dell'esercizio precedente.

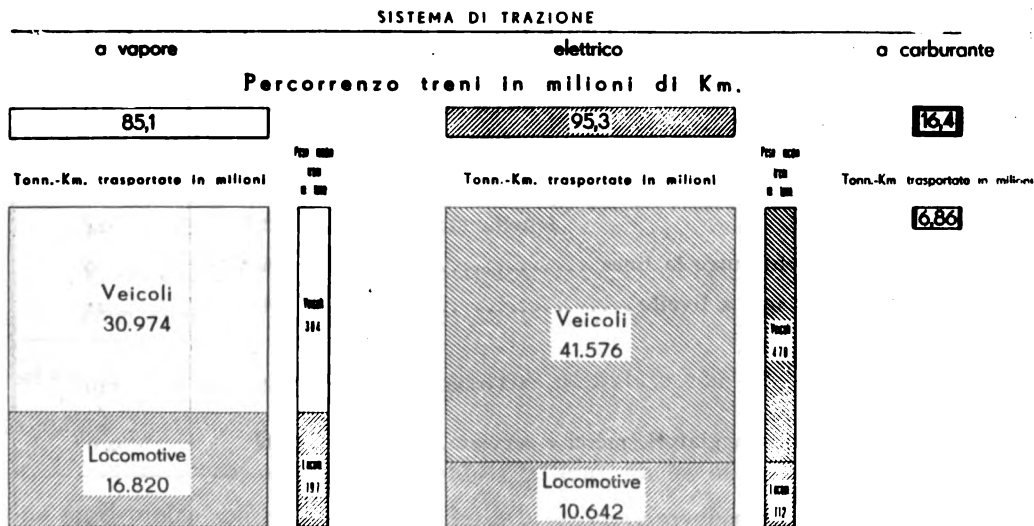
Il carico medio per asse è stato nel 1940-41 di tonn. **6,017** rispetto a 5,816 dell'esercizio precedente con un aumento del **3,46 %**.

Anche nella utilizzazione della forza di trazione si sono ottenuti ulteriori miglioramenti rispetto all'esercizio precedente.

La utilizzazione delle locomotive dei treni merci circolanti sull'intera rete è stata difatti dell'**85,4 %** di fronte a quella di 83,8% con un aumento tanto più apprezzabile in quanto conseguito nonostante l'influenza di fattori avversi, come l'intensifi-

PERCORRENZE PER SISTEMA DI TRAZIONE E PESO MEDIO DEI TRENI

(SCARTAMENTO NORMALE E RIDOTTO)



carsi dei trasporti militari con le loro esigenze particolari e la necessità di preferire in certi casi a ragioni di economia di trazione il più sollecito inoltro dei carri per aumentarne la disponibilità.



I pesi medi reali per treno (1) a vapore o per treno elettrico nel 1940-41 sono stati rispettivamente di tonn. 561 e 582, contro tonn. 531 e 506 dell'esercizio precedente.

Nel grafico riportato è messo in evidenza uno dei principali vantaggi della elettrificazione, che è costituito dal maggior tonnellaggio trasportato rispetto a quello della trazione a vapore a parità di peso delle locomotive. Il rapporto fra tonnellaggio trasportato e peso delle locomotive è stato nell'esercizio 1940-41 di 3,91 per la trazione elettrica di fronte a 1,84 per la trazione a vapore.

Regolarità dell'esercizio. — Il numero degli accidenti verificatosi nel 1940-41 è superiore a quello del 1939-40. Occorre al riguardo considerare le speciali difficoltà di circolazione e le azioni belliche, che di frequente, sebbene non sempre nelle stesse località, hanno ostacolato lo svolgimento del servizio, e indubbiamente hanno influito a rendere meno agevole la regolarità dell'esercizio.

Il seguente prospetto riporta il numero e la specie degli accidenti di servizio sulle linee e nelle stazioni verificatisi durante il periodo 1° luglio 1940-30 giugno 1941, in confronto del precedente esercizio.

ACCIDENTI DI SERVIZIO SULLE LINEE E NELLE STAZIONI
(Rete a scartamento normale e ridotto)

SPECIE DELL'ACCIDENTE	Numero degli accidenti verificatisi		
	1940-41	1939-40	
Urti fra treni	lungo la linea	5	5
	nelle stazioni	29	13
Investimenti di treni	lungo la linea	6	9
	nelle stazioni	26	21
Fuorviamenti	lungo la linea	54	47
	nelle stazioni	22	24
Altri accidenti di treni lungo la linea		16	9
Investimenti ai passaggi a livello		24	21
TOTALE....		182	149
Per 100.000 treni-km. viaggiatori, merci e servizio.....		0,09	0,07
Urti e fuorviamenti in manovra.....		132	54
Incendi in genere		9	5
Cadute di persone dai treni		182	102
TOTALE....		323	161

(1) I pesi per locomotiva e per treno riportati nel Capo V sono calcolati in base alle tonn.-km. virtuali rimorchiate e alle percorrenze virtuali, quindi diversificano da questi calcolati in base alle tonnellate e percorrenze reali.

Per quanto riguarda gli inconvenienti del servizio delle locomotive, delle automotrici e del materiale mobile, si riporta la seguente statistica :

SPECIE DELL'ACCIDENTE	Numero degli accidenti per ogni 100.000 km. di percorrenze e numero di riscaldi per ogni milione di assi-km.	
	1940-41	1939-40
Inconvenienti alle locomotive a vapore che causarono anomalie nella marcia dei treni	(1) (2) 0, 693	0, 522
Inconvenienti alle locomotive elettriche	(2) 0, 645	0, 622
Quantità dei riscaldi verificatisi agli assi dei veicoli	(2) 0, 598	0, 454

(1) L'aumento è giustificato dall'ulteriore disaccantonamento di 500 locomotive.
(2) L'aumento è giustificato dalla più intensa utilizzazione.

Linee esercitate con dirigente unico o con dirigente centrale. — Durante l'esercizio 1940-41 il sistema di esercizio con dirigente unico non è stato esteso ad altre linee, così la lunghezza delle linee esercitate con questo sistema risulta al 30 giugno 1941 di km. 7.992.

Il sistema di esercizio con dirigente centrale, è stato invece applicato nel 1940-41 anche alle seguenti linee:

Termoli-Foggia	km. 98
Foggia-Bari	» 123
Linea Scali di Roma	» 15
S. Benedetto del Tronto-Pescara	» 68
Bari-Brindisi	» 111

così che la lunghezza complessiva delle linee esercitate con tale sistema risulta al 30 giugno 1941 di km. 4.307.

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

APPROVVIGIONAMENTI

Spese per gli approvvigionamenti. — Gli approvvigionamenti, limitati in generale alle possibilità offerte dai mercati europei, hanno risentito della nuova situazione creata dal regime di guerra e hanno dovuto sottostare ai prezzi che sui mercati di origine sono stati in aumento per la tensione economica locale, accresciuta dalle più intense richieste estere ed hanno subito il maggior costo di trasporto specialmente nei casi in cui i trasporti terrestri hanno sostituito quelli marittimi.

L'Amministrazione ha subordinato ogni sua azione nel campo degli acquisti alle esigenze dello stato di guerra e ha cercato di soddisfare i fabbisogni attuando tutte quelle possibili misure compatibili con la natura di essi e colla situazione dei materiali già a propria disposizione, cercando altresì di ridurre o modificare convenientemente la richiesta di materie prime e di prodotti sul mercato nazionale ed estero, pur assicurando egualmente la regolarità dell'esercizio e le esigenze del traffico.

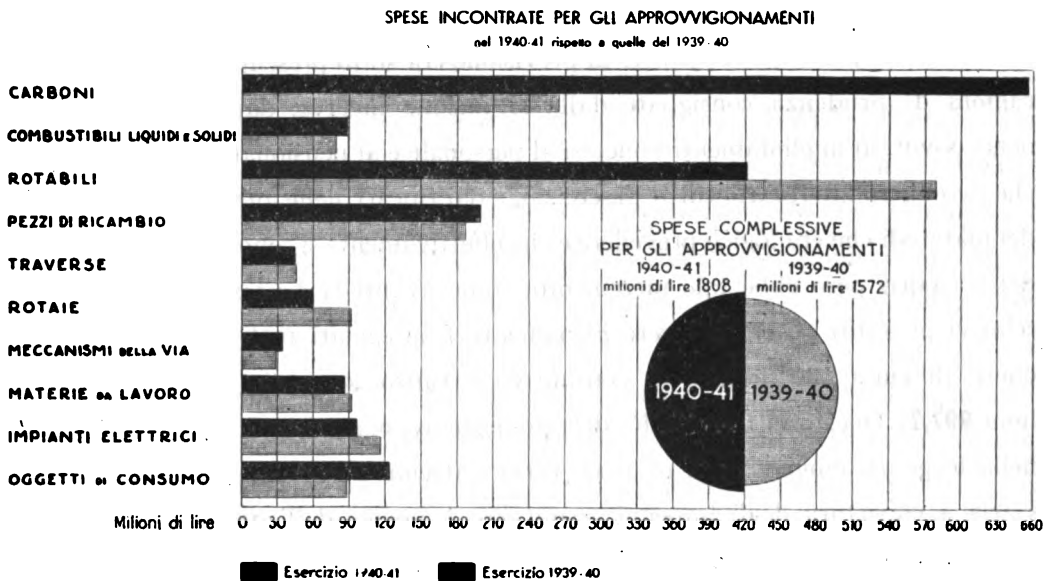
Si sono potuti così rinviare molti approvvigionamenti a tempi più opportuni alleggerendo la situazione. Al tempo stesso è stato poi impresso maggiore impulso all'impiego di materiali nazionali. Il regime di guerra ha accentuato gli orientamenti autarchici e ha diffuso l'impiego di succedanei nei processi produttivi e nei consumi. Nel contempo l'economia dell'Azienda si è avvantaggiata della intensificazione della lotta contro gli sprechi e del sistema dei recuperi. Il più utile impiego del materiale metallico in opera facilmente sostituibile e di quello fuori uso ha attenuato anche le difficoltà di approvvigionamento. Ma in conformità a quanto concordato col Fabbrigherra, di questi favorevoli risultati hanno beneficiato in parte anche le altre attività nazionali, che hanno avuto a disposizione quantitativi molto superiori di quelli dell'esercizio precedente di rottami ferrosi di provenienza ferroviaria.

Nel complesso, se la deficienza di materie prime o la difficoltà di ottenerle hanno reso in taluni casi molto arduo il compito di approvvigionare i materiali necessari all'Azienda ferroviaria, gli espedienti escogitati nel discriminare l'urgenza dei fabbisogni e nel regolare il genere degli acquisti, la migliore utilizzazione dei materiali, insieme, quando strettamente necessario, ad un prudente impiego delle scorte preventivamente accantonate in precedenza, hanno permesso all'Amministrazione di affrontare la situazione senza inconvenienti. Inoltre con la complessa attività per il ricupero e l'economia dei materiali, che ha richiesto l'assidua opera di tecnici dell'Amministrazione, si è apportato un notevole contributo alla campagna svolta in tutto il Paese.

Nell'esercizio 1940-41 il livello dei prezzi è risultato sensibilmente più elevato. Il valore delle importazioni, per quanto contenute, è aumentato considerevolmente,

soprattutto per la maggiore quantità e per il maggior costo del carbone e del trasporto di esso. Per i prodotti nazionali, meno che in alcuni casi, in cui speciali ragioni contingenti hanno consigliato la concessione di sensibili aumenti di prezzi, si può affermare che gli acquisti hanno avuto luogo sotto l'influenza del blocco dei prezzi. Tuttavia l'esercizio 1940-41 ha risentito in pieno degli aumenti verificatisi nell'ultimo periodo dell'anno finanziario precedente.

Il grafico qui riprodotto mette in evidenza le spese incontrate per le forniture più importanti.



La spesa sostenuta per gli approvvigionamenti ferroviari durante l'esercizio 1940-41 è stata nel complesso di milioni **1.808** di fronte a milioni **1.572** dell'esercizio precedente. Inoltre furono spesi milioni **26** in luogo di **51** dell'esercizio 1939-40, per materiale approvvigionato per conto delle Poste e Telegrafi, ed altri Ministeri.

Per le gestioni speciali affidate all'Amministrazione ferroviaria la spesa sostenuta risulta, per il Monopolio carboni di milioni **1.945** contro **1.735** del precedente esercizio; per il Monopolio metalli di milioni **670**, contro **553** dell'esercizio precedente; per la Gestione Speciale Viveri « La Provvida » di milioni **280**, contro **286** dell'esercizio 1939-40.

ISTITUTO SPERIMENTALE

L'Istituto Sperimentale che nell'esercizio 1940-41 ha avuto **5.946** richieste di analisi per esami e prove sperimentali di prodotti vari ed ha eseguito **257.923** determinazioni diverse su **14.053** campioni, ha continuato a svolgere la propria attività con particolare riguardo all'esame dei materiali autarchici da sostituire a quelli di provenienza estera, e, in modo speciale, ai materiali metallici, ai lubrificanti, ai tessili.

I funzionari dell'Istituto hanno preso parte a tutte le più importanti riunioni di congressi e conferenze nazionali ed estere di carattere tecnico ed industriale.

RISULTATI FINANZIARI

Entrate e spese. — La gestione del 1940-41 venne a svolgersi in modo più favorevole di quello previsto. Il bilancio di previsione era stato presentato in pareggio per ragioni di prudenza consigliate dalla situazione incerta, dai nuovi e sensibili oneri dovuti ai miglioramenti concessi al personale e ai pensionati nell'aprile 1940, che avrebbero interessato tutto l'esercizio, e dai rincari nelle prestazioni e nei costi dei materiali che era logico prevedere e che effettivamente si sono verificati. L'entità dei trasporti però ebbe tale incremento, come avanti si è prospettato, che con i relativi proventi poterono essere pienamente fronteggiati tutti i vari e maggiori oneri, di guisa che in sede di consuntivo l'avanzo accertato è risultato di milioni **997,7**. Questo in base al R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, convertito nella legge 16 giugno 1938, n. 1043, verrà trattenuto dall'Amministrazione ferroviaria a copertura degli impegni assunti con le norme dell'anzidetto R. decreto-legge, per provviste ed opere di carattere patrimoniale.

I risultati finanziari dell'esercizio confrontati con quelli dell'esercizio precedente vengono riassunti nel presente prospetto.

	1940-41	1939-40	Differenza	Differenza %
Prodotti del traffico	7.015,6	5.222,6	+ 1.793,0	+ 34,3
Introiti diversi.....	250,1	224,4	+ 25,7	+ 11,5
TOTALE ...	7.265,7	5.447,0	+ 1.818,7	+ 33,4
Spese d'esercizio ordinarie e complementari	5.514,0	4.258,8	+ 1.255,2	+ 29,5
Residuo d'esercizio.....	+ 1.751,7	+ 1.188,2	+ 563,5	+ 47,4
Coefficiente d'esercizio	75,89 %	78,19 %	—	—
Spese accessorie, versamento alla riserva, ecc.	871,6	864,3	+ 7,3	+ 0,8
Entrate eventuali.....	117,6	145,5	— 27,9	— 19,2
Avanzo della gestione	+ 997,7	+ 469,4	+ 528,3	+ 112,6

Sommando i prodotti del traffico con gli introiti diversi dell'esercizio e le entrate eventuali, si ottiene per l'esercizio un'entrata complessiva di milioni **7.383,3** rispetto ai 5.592,5 milioni dell'esercizio precedente, con un aumento di milioni **1.790,8**. I prodotti del traffico poi sono così ripartiti: prodotto viaggiatori mil. 2.036,5, bagagli e cani mil. 49,58 e merci mil. 4.929,5 con un aumento rispettivamente in confronto dell'esercizio precedente di mil. 143,42; 5,65 e 1.643,88.

Gli aumenti nei *prodotti del traffico* si dovettero in gran parte, come già si è esaminato in precedenza, all'aumentato traffico, e, per quanto riguarda le merci, anche all'applicazione per l'intero esercizio delle tariffe entrate in vigore nel febbraio 1940.

Gli *introiti diversi* nel complesso hanno avuto un aumento di **25,7** milioni rispetto all'esercizio precedente, per effetto delle variazioni verificatesi nei vari capitoli, e principalmente in aumento: per i maggiori corrispettivi riscossi per l'esercizio dei binari di raccordo e l'aumentato nolo di materiali diversi, e in diminuzione: per le maggiori spese per interessi e ammortamento a carico della gestione delle centrali elettriche.

Le *entrate eventuali* risultarono rispetto all'esercizio precedente diminuite di 27,9 milioni per il mancato prelievo dai fondi di riserva che nell'esercizio precedente era stato di milioni 49,8 compensato in parte dall'aumento di milioni 21,9 dovuto ai maggiori interessi liquidati sul conto corrente della Tesoreria centrale a carico di ditte private.

Per quanto riguarda le *spese* vengono nel prospetto della pagina seguente riportati i dati relativi ai vari titoli, mettendoli in confronto con quelli corrispondenti dell'esercizio precedente.

Per tutti i titoli si sono verificati nel 1940-41 rispetto al 1939-40 aumenti, meno che per la manutenzione delle linee.

La maggiore spesa di milioni **237,2** pari al 14,2 % sull'esercizio precedente per *paghe e competenze accessorie* del personale (escluso quello delle officine) deriva dai miglioramenti concessi al personale dal 1° aprile 1940 che nell'esercizio 1939-40 gravarono solo per tre mesi e da quelli concessi dal 1° aprile 1941; dall'aumentato quantitativo del personale non di ruolo e dalle maggiori competenze liquidate al personale in dipendenza dell'accresciuto servizio.

L'aumento di 23,5 milioni nelle spese generali è dovuto principalmente ai maggiori contributi al fondo pensioni, alle assicurazioni del personale sussidiario e contrattista e alle spese di gratificazioni.

Nell'aumento alle spese generali diverse in milioni 89,6 hanno concorso i compensi corrisposti per l'intero esercizio ad imprese assuntrici dei servizi camionistici per trasporto merci.

PARTE II
Capo IPARTE II
Capo IIIPARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo XPARTE I
Capo I

ALLEGATI

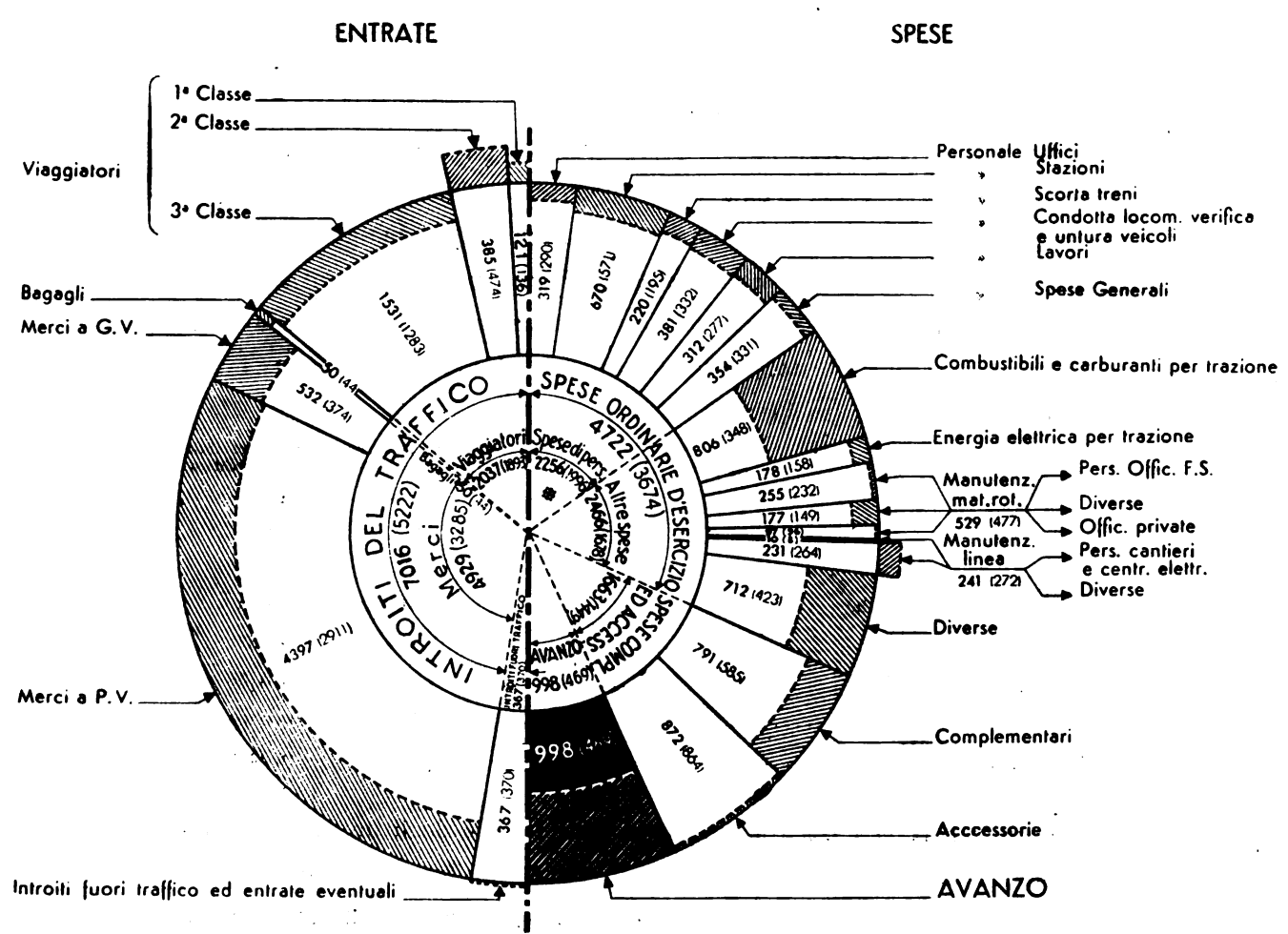
Le spese per il titolo carbone, carburante ed energia elettrica hanno segnato un aumento che complessivamente è stato di milioni 478, pari al 94,4% sull'esercizio pre-

TITOLI DELLE SPESE	1940-41	1939-40	Differenza	Differenza %
<i>Spese ordinarie:</i>				
Paghe e competenze accessorie del personale escluso quello delle officine..	1.902,4	1.665,2	+ 237,2	+ 14,2
Spese generali di personale	354,1	330,6	+ 23,5	+ 7,1
Spese generali diverse	173,8	84,2	+ 89,6	+ 106,4
Carbone, carburanti ed energia elettrica per la trazione dei treni e delle navi traghetto	984,2	506,2	+ 478,0	+ 94,4
Manutenzione delle linee	249,0	272,4	- 23,4	- 8,6
Manutenzione dei rotabili	528,5	476,5	+ 52,0	+ 10,9
Noli di materiale, indennizzi commerciali, forniture diverse e servizi secondari	430,5	338,5	+ 92,0	+ 27,2
Lavori straordinari dipendenti dalla guerra	100,0	—	+ 100,0	—
TOTALE SPESE ORDINARIE ...	4.722,5	3.673,6	+ 1.048,9	+ 28,6
<i>Spese complementari:</i>				
Lavori di manutenzione straordinaria alle linee	45,0	45,0	—	—
Migliorie alle linee e agli impianti ..	100,0	60,0	+ 40,0	+ 66,7
Rinnovamento dell'armamento	120,3	90,0	+ 30,3	+ 33,7
Rinnovamento del materiale rotabile	525,7	389,7	+ 136,0	+ 34,9
Sicure	0,5	0,5	—	—
TOTALE SPESE COMPLEMENTARI ...	791,5	585,2	+ 206,3	+ 35,3
TOTALE SPESE ORDINARIE E COMPLEMENTARI	5.514,0	4.258,8	+ 1.255,2	+ 29,5
Spese accessorie	871,6	864,3	+ 7,3	+ 0,8
TOTALE GENERALE ...	6.385,6	5.123,1	+ 1.262,5	+ 24,6

cedente. L'aumento di spesa per il carbone in milioni 784,5 è dovuto al maggior costo unitario salito ad un prezzo medio di lire 358,27 la tonnellata in confronto a quello di lire 186,10 la tonnellata dell'esercizio precedente ed al maggior consumo di esso

ENTRATE E SPESE DELL'AZIENDA NEGLI ESERCIZI 1940-41 E 1939-40

—— Linea relativa all'Esercizio 1940-41
----- Linea relativa all'Esercizio 1939-40



Coefficiente d'esercizio 75,9

Scala dei valori: 1 milione di lire = 1^m2

Le cifre tra parentesi si riferiscono all'esercizio precedente

Le aree tratteggiate rappresentano i valori delle differenze fra i due esercizi.

Alle spese di questo settore vanno aggiunti anche i 255 milioni e i 10 milioni per spese di personale che figurano fra "Altre Spese" nei settori manutenzione materiale rotabile e manutenzione linee

	1940-41	1939-40
Totale Entrate	7383 mil	5592 mil.
» Spese	6385 »	5123 »
Avanzo	998 »	469 »

in conseguenza del maggior numero di treni effettuati a trazione a vapore in seguito alla quasi completa soppressione, col dicembre 1940, dei servizi con automotrici a carburante e all'aumento dei treni merci.

La spesa per il combustibile per treno-km. è salita da lire 3,76 a lire **9,50**.

Per l'energia elettrica per la trazione dei treni si sono spesi in più, rispetto al 1939-40, milioni **19,8** per il maggiore servizio svolto, mentre il costo dell'energia per effetto dei bassi costi della fornitura di energia elettrica della Società Larderello è sceso da lire 0,118 a lire **0,112** al kWh. Difatti la spesa di energia elettrica per treno-km. è scesa da lire 1,72 a lire **1,47**.

La manutenzione del materiale rotabile ha presentato, rispetto all'esercizio precedente, un aumento di spesa di **52,0** milioni dovuto ai miglioramenti delle paghe del personale delle officine dell'Amministrazione, ai rincari del materiale impiegato nelle officine stesse e al maggior costo delle lavorazioni presso l'industria privata.

Per conseguenza, anche le spese incontrate nelle riparazioni, riferite al km.-locomotiva ed asse rimorchiato, risultano tutte in aumento tranne che per i carri come può rilevarsi dall'unito specchio:

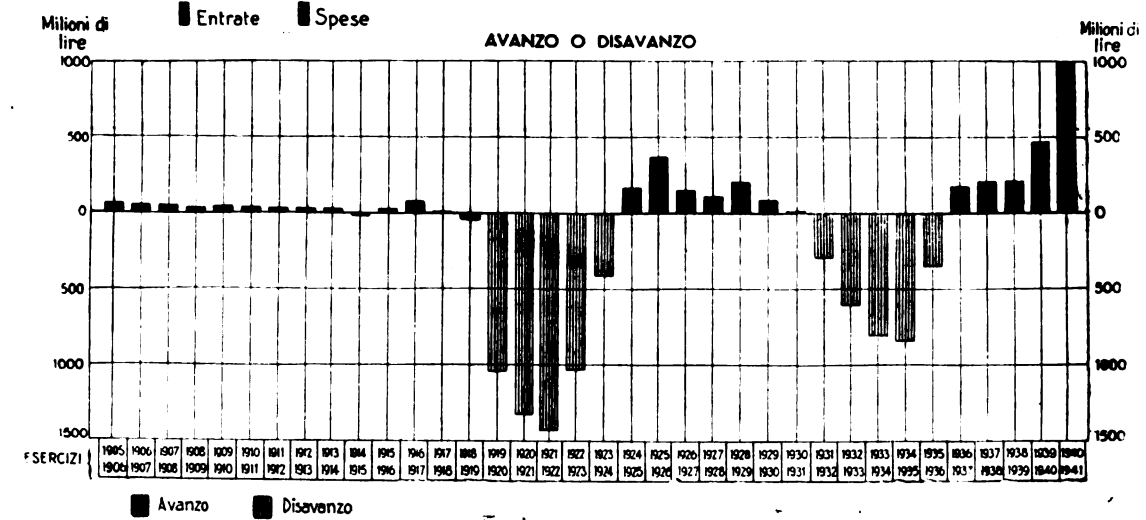
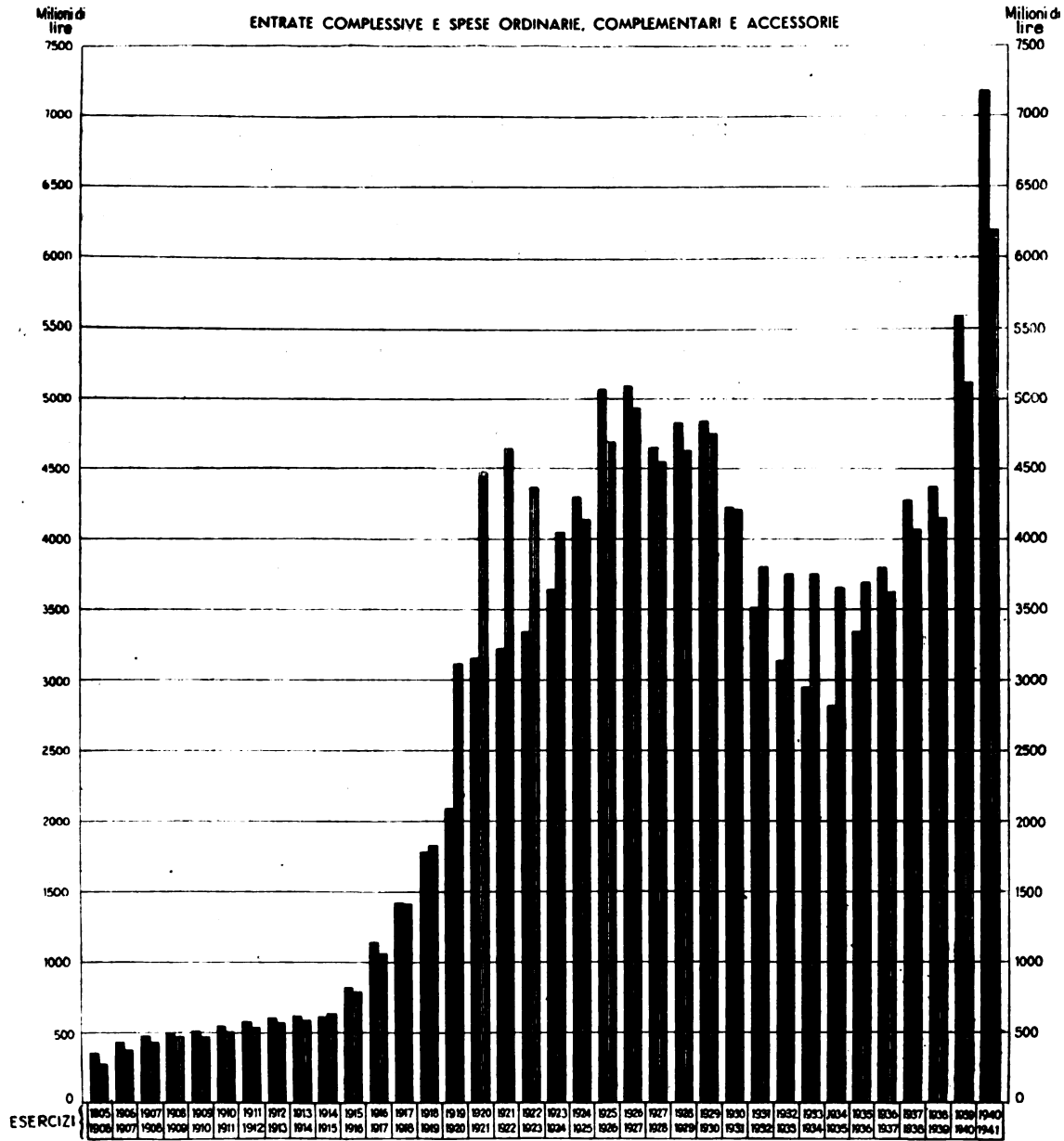
		Spese per riparazioni materiale rotabile per km.-locomotiva o asse rimorchiato	
		1940-41	1939-40
		Lire	Lire
Locomotive	a vapore	1,29	1,21
	elettriche	0,700	0,665
Automotrici		1,434	0,888
Carrozze		0,0486	0,0466
Bagagliai e postali		0,0422	0,0393
Carri		0,0240	0,0286

Le spese per la *manutenzione ordinaria* delle linee e degli impianti di trazione elettrica hanno segnato, malgrado i più elevati costi del materiale e delle prestazioni, una diminuzione da milioni **272,4** a milioni **249,0** a causa delle difficoltà incontrate nell'approvvigionamento e trasporto del materiale necessario, per cui i lavori di manutenzione sono stati limitati a quelli indispensabili per garantire la buona conservazione delle linee e degli impianti.

Nel complesso le spese ordinarie hanno superato di milioni **1.048,9** le corrispondenti dell'esercizio 1939-40.

Anche le *spese complementari* hanno superato di milioni **206,3** quelle dell'esercizio precedente per l'aumento di milioni **136,0** apportato al rinnovamento del materiale rotabile in relazione del maggior gettito dei prodotti, per l'aumento di **30,3** milioni al rinnovamento della parte metallica dell'armamento e di **40** milioni alle migliorie.

RISULTATI FINANZIARI DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO DAL 1905-06 IN POI



Parte II
 Capo I
 Parte II
 Capo III
 Parte II
 Capo IV
 Parte II
 Capo V

Le *spese accessorie* hanno avuto in questo esercizio, rispetto a quelle dell'esercizio precedente un lieve aumento di **7,3** milioni dovuto al combinato effetto di economia per milioni **170,7** e maggiori oneri per milioni **178**.

Coefficiente di esercizio. — Il coefficiente di esercizio è risultato nel 1940-41 del **75,89 %** di fronte a **78,19 %** del 1939-40 per il fatto che le entrate del traffico e introiti diversi sono aumentate del **33,4 %** mentre le spese di esercizio ordinarie e complementari subirono un aumento del **29,5 %**.

Situazione patrimoniale al 30 giugno 1941. — Il valore del patrimonio di natura industriale dell'Azienda, che era al 30 giugno 1940 di **46.463** milioni, ha avuto, durante l'esercizio 1940-41, un incremento complessivo di **1.335** milioni come è specificato qui appresso, ed ha raggiunto quindi al 30 giugno 1941 il valore di **47.798** milioni di lire.

	1940-41	1939-40	Differenza
	milioni	milioni	milioni
Linee, impianti e fabbricati	35.734	34.895	+ 839
Materiale rotabile	8.900	8.585	+ 315
Natanti	71	71	—
Materiale d'esercizio	1.001	947	+ 54
Scorte di magazzino	1.604	1.505	+ 99
Case dei ferrovieri e sede Dopolavoro di Roma ..	488	460	+ 28
TOTALI ...	47.798	46.463	+ 1.335

CONSIDERAZIONI SUL BILANCIO

I prodotti del traffico realizzati in questo esercizio e che sono superiori a quelli dell'esercizio precedente del **34 %**, non possono venire considerati con gli stessi criteri dei tempi normali e per una equa valutazione di essi occorrerebbe anzitutto tenere distinti quelli derivanti dai trasporti militari. Però anche i prodotti così separati non potrebbero mettere in chiara e precisa evidenza l'andamento del traffico ordinario, giacchè oltre all'influenza dei trasporti militari veri e propri, altre cause inerenti alla influenza molteplice e indiretta della guerra hanno concorso a turbarlo e a non renderlo perciò più paragonabile a quello degli esercizi precedenti.

Le spese di esercizio sono state superiori del **29 %** a quelle consuete durante l'anno finanziario 1939-40, sì che per questo esercizio tanto i prodotti che le spese hanno assunto valori eccezionali, sia presi in senso assoluto che nei confronti fra i diversi titoli.

Non riesce perciò possibile trarre da essi sicuri elementi di giudizio o di prospettive avvenire, anche limitando queste all'esercizio già iniziato. È indubbio per altro che specie nei titoli più importanti di spesa le cause di aumento non si sono arrestate e continuano tuttora essendo inevitabile conseguenza dello stato di guerra, mentre non è del pari sicuro che i prodotti del traffico si mantengano nella stessa misura di quelli che si sono ottenuti nell'esercizio in esame.

PARTE II
Capo IPARTE II
Capo IIIPARTE II
Capo IVPARTE II
Capo V

PARTE SECONDA

I VARI SERVIZI E LE GESTIONI SPECIALI

CAPO I.

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA

1. Provvedimenti legislativi. — I principali provvedimenti legislativi e ministeriali disposti durante l'esercizio 1940-41 sono elencati nell'allegato 1. Dei più importanti di essi si dà speciale notizia, a seconda della materia, nei diversi Capi di questa Relazione.

Si ricorda in particolare il decreto del Duce in data 20 febbraio 1941-XIX col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è stata dichiarata, con effetto dalla stessa data, mobilitata civile ai sensi della legge 24 maggio-XVIII, n. 620, riguardante la disciplina dei cittadini in tempo di guerra.

2. Cariche ed organi supremi dell'Amministrazione. — Durante l'esercizio 1940-41 sono intervenute le seguenti modificazioni nella costituzione del Consiglio d'Amministrazione:

Con R. decreto n. 1145 del 12 luglio 1940-XVIII, venne riconfermato per un altro triennio, nella carica di Consigliere d'Amministrazione, con decorrenza 1° agosto 1940, il cav. di gr. cr. dott. ing. Pio Calletti, Senatore del Regno. Il 31 maggio 1941-XIX il citato Senatore ha cessato di far parte del Consiglio, perchè nominato Sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici.

Con R. decreto n. 1430 del 16 settembre 1940-XVIII, venne riconfermato, per un altro triennio, nella carica di Consigliere d'Amministrazione, con decorrenza 1° novembre 1940, il gr. uff. dott. ing. Enrico Ponticelli, Capo servizio principale delle Ferrovie dello Stato.

Il 30 aprile 1941-XIX è scaduto di carica per compiuto triennio il generale cav. di gr. cr. Giovanni Cattaneo, Senatore del Regno.

Con R. decreto n. 329 del 30 aprile 1941-XIX, è stato nominato per un triennio Consigliere d'Amministrazione, con decorrenza 1° maggio 1941, il gr. uff. dott. ing. Luigi Gigli, Capo servizio principale delle Ferrovie dello Stato.

Con R. decreto n. 635 del 21 giugno 1941-XIX, è stato nominato per un triennio Consigliere d'Amministrazione, con decorrenza 1° detto mese, il cav. di gr. cr. dott. ing. Domenico De Simone in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici.

PART. II
Capo I

PART. II
Capo III

PART. II
Capo IV

PART. II
Capo V

PART. II
Capo VI

PART. II
Capo VII

PART. II
Capo VIII

PART. II
Capo IX

PART. II
Capo X

PART. I: I

ALLEGATI

Pertanto al 30 giugno 1941-XIX il Consiglio d'Amministrazione risultava così composto :

Presidente:

HOST VENTURI Giovanni, Ministro delle comunicazioni.

Sostituto del Presidente:

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

Consiglieri:

VELANI cav. di gr. cr. dott. ing. Luigi, Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, Senatore del Regno;

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

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

DE SIMONE cav. di gr. cr. dott. ing. Domenico, Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

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

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

GIGLI gr. uff. dott. ing. Luigi, Capo servizio principale delle Ferrovie dello Stato;

FOCACCIA comm. dott. prof. ing. Basilio, Ordinario nella R. Università di Roma;

NAPOLI gr. uff. dott. ing. Paolo, Libero docente nella R. Università di Napoli;

SCARELLI gr. uff. dott. ing. Cesare, Generale di corpo d'armata;

VECCHINI gr. uff. dott. ing. Rodolfo, Consigliere Nazionale, tutti e quattro della categoria dei privati cittadini di alta capacità tecnica ed amministrativa.

Consigliere aggregato:

DI RAIMONDO comm. dott. ing. Giovanni, Colonnello di Stato Maggiore, in rappresentanza del Ministero della guerra.

Segretario:

GIOVENE gr. uff. dott. ing. Nestore, Capo servizio principale delle Ferrovie dello Stato.

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

Il Consiglio durante l'esercizio tenne 44 adunanze, con una differenza in meno di una adunanza rispetto al 1939-40. Furono presentate al suo esame dalla Direzione generale 3.933 proposte, con una differenza in meno rispetto all'esercizio precedente di 429 e 3.841 contratti, con una differenza in più di 384 rispetto al precedente esercizio, oltre a numerosi schemi di contratti, di atti di espropriazione, di cessione, di permuta terreni, ecc.

Delle 3.933 proposte: 3.830 riportarono parere favorevole, 72 pur riportando parere favorevole diedero luogo ad osservazioni ed a raccomandazioni da parte dei consiglieri, 9 furono rinviate per introdurvi modificazioni suggerite dal Consiglio o per maggiore studio da parte dei servizi competenti, ed infine 22 furono respinte.

Le 3.902 proposte che riportarono parere favorevole risultano, distinte per materia, nel prospetto che segue:

OGGETTO DELLE PROPOSTE	Esercizio 1940-41	Differenza rispetto all'esercizio 1939-40
Affari di personale.....	933	— 208
Lavori	1.099	— 159
Forniture di materiale rotabile e natante	7	+ 2
Provviste in genere.....	1.003	— 47
Riduzioni di tariffe.....	12	—
Concessioni speciali relative a determinati trasporti	—	— 1
Varie.....	848	— 16
TOTALE PROPOSTE ...	3.902	— 429

Dei 3.841 contratti approvati 7 diedero luogo ad osservazioni da parte dei consiglieri.

3. **Contratti.** — Durante l'esercizio finanziario 1940-41 i contratti stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per appalti di lavori, forniture, servizi accessori, noleggio piroscafi per trasporto materiali acquistati all'estero ecc., sono stati 22.754 ivi compresi quelli stipulati per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi in numero di 67, con un aumento di 836 in confronto dell'esercizio precedente.

PARTE II
Capo IIIPARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

PARTE I-I

ALLEGATI

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 ottemperanza alle norme vigenti, sono stati sottoposti all'approvazione dell'Ecc. il Ministro, udito il parere del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato, 3.841 contratti e, udito il parere del Consiglio d'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, 61 contratti.

Dal Direttore generale delle ferrovie dello Stato sono stati approvati 2.978 contratti e dal Direttore generale delle poste e dei telegrafi 5, 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 94 note delle quali 14 per semplice richiesta di documenti e di notizie.

4. Milizia ferroviaria. — Tutte le svariate esigenze del periodo di guerra vennero dalla Milizia ferroviaria affrontate e lodevolmente superate con spirito altissimo di sacrificio e dedizione incomparabile. Malgrado la limitata efficienza numerica e gli accresciuti compiti in Paese e nelle nuove Provincie, la Milizia ferroviaria non mancò di dare il più valido ausilio al servizio ferroviario vero e proprio cedendo movimentisti e personale abilitato, nel mentre assolveva impegni particolari di sorveglianza ai treni e alle linee in proficua e ben apprezzata collaborazione con le altre Forze armate. In occasione di attacchi nemici e incursioni aeree mostrò esatta coscienza del dovere ed esemplare abnegazione.

I servizi di Istituto ebbero la più diligente ed oculata attuazione, come può rilevarsi dai dati sintetici di cui appresso:

**DATI SINTETICI RIFERIBILI ALLA SITUAZIONE ED ALL'OPERA SVOLTA
DALLA MILIZIA FERROVIARIA NELL'ESERCIZIO 1940-41**

	<u>Ufficiali</u>	<u>Sottufficiali</u>	<u>Graduati e Camicie Nere</u>	<u>Totale</u>
Forza in servizio	N. 326	676	4.973	(*) 5.975
Forza a disposizione	» 1.862	1.344	39.415	42.621
TOTALI . . .	N. 2.188	2.020	44.388	48.596

(*) Di cui 475 in servizio temporaneo.

Contravvenzioni e regolarizzazioni eseguite nell'ambito ferroviario ..	N.	55.228
ordinaria.....	»	3.216
Operazioni di polizia	ferroviaria	» 5.313
	politica	» 24
	tributaria	» 25.390
TOTALE...		N. 33.943

Somme recuperate dall'Amministrazione ferroviaria	L.	1.097.030
Somme riscosse dall'Amministrazione ferroviaria per vigilanza alle vetture contenenti bagagli di turisti durante le soste nelle stazioni	»	150
Oggetti rinvenuti dalle Camicie Nere nelle ispezioni sui treni	N.	26.554
Valore approssimato degli oggetti rinvenuti	L.	1.572.525
Infortunati in servizio	N.	170
Morti in servizio.....	»	2
Decorazioni, attestati, encomi	Medaglie d'argento al valor civile	» 3
	Medaglie di bronzo al valor civile	» 8
	Attestati di pubblica benemerenzza	» 1
	Encomi solenni	» 2
	Encomi.....	» 2
Prestazioni volontarie oltre il normale servizio, senza alcun compenso	per pattuglie a piedi	Km. 349.073
	ore extra orario	N. 1.924.820
	giornate di presenza per rinuncie sostituzioni, congedi e riposi settimanali	» 305.383
Assistenza.....	Colonie montane	» 6
	Casermette (per complessivi 1.003 letti)	» 42
	Mense (per complessivi 1.830 posti)	» 28

Gli indennizzi pagati dall'Amministrazione ferroviaria per furti e mancanze, avvenuti durante l'esercizio 1940-41 nei trasporti di merce, sono stati di lire 1.538.876,97 con una differenza di lire 883.337,08 in più del precedente esercizio, dovuta oltre che al notevole aumento del traffico, anche e soprattutto alle particolari condizioni in cui si è svolto il servizio ferroviario.

Il prospetto che segue mette tuttavia in evidenza l'opera vigile ed assidua espletata dalla Milizia Ferroviaria; basta osservare la percentuale rispetto al tonnellaggio trasportato che, da 159,83 dell'esercizio 1922-23 è scesa al 2,32 dell'esercizio 1940-41.

Esercizio		per 100 tonn. di merce trasportata	Esercizio		per 100 tonn. di merce trasportata
1940-41	.... L. 1.538.876,97	2,32	1930-31	.... L. 1.123.420,26	2,31
1939-40	.... » 655.539,89	1,11	1929-30	.... » 1.591.463,78	2,72
1938-39	.... » 476.651,22	1,01	1928-29	.... » 1.733.101,91	2,95
1937-38	.... » 521.041,50	1,04	1927-28	.... » 3.471.919,15	6,39
1936-37	.... » 272.576,78	0,60	1926-27	.... » 4.788.340,15	8,23
1935-36	.... » 254.852,43	0,64	1925-26	.... » 7.077.535,40	12,08
1934-35	.... » 231.548,58	0,68	1924-25	.... » 8.421.245,70	14,76
1933-34	.... » 438.196,52	1,30	1923-24	.... » 27.559.207,25	60,85
1932-33	.... » 515.473,41	1,45	1922-23	.... » 62.542.154,37	159,83
1931-32	.... » 711.207,72	1,76			

5. **Partecipazione a congressi, conferenze e riunioni nazionali ed internazionali.** — L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha preso parte, a mezzo dei suoi funzionari, alle riunioni di congressi, conferenze e convegni sia nazionali che internazionali qui sotto indicati:

Riunione del Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Danubio-Sava-Adriatico (Siena, dicembre 1940);

Riunione presso il Ministero per gli Scambi e le Valute per l'esame degli Scambi e Pagamenti con l'U. R. S. S. (Roma, maggio 1941);

Riunione del Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Danubio-Sava-Adriatico (Firenze, maggio 1941);

Congresso Nazionale del Gas Metano (Bologna, giugno 1941);

Convegno di psicologia italo-tedesco (Roma-Milano, giugno 1941);

Riunione dell'U. N. I. con rappresentanze dell'Ente tedesco di unificazione (Roma-Milano, giugno 1941).

È inoltre intervenuta nelle seguenti Commissioni:

Commissione mista per le Comunicazioni italo-albanesi;

Commissione per la navigazione interna;

Commissione per lo studio delle sabbie ferrose;

Commissione consultiva per le agenzie di viaggio;

Commissione mista italo-svizzera per gli scambi commerciali;

- Commissione mista italo-spagnola per gli scambi commerciali e le comunicazioni;*
Commissione permanente centrale per l'esame delle invenzioni;
Commissione per l'impiego delle resine sintetiche nelle industrie meccaniche;
Commissione per il collaudo dei manometri;
Commissione per la compilazione della nuova legge urbanistica;
Commissione tecnica permanente per la produzione autarchica presso il Consiglio Nazionale delle ricerche;
Commissione per la determinazione dei provvedimenti da adottarsi in materia di rapporti economico finanziari con l'estero;
Commissione per l'esame di questioni inerenti alla tensione della ferrovia Esposizione di Roma;
Commissioni varie presso l'Ente Unificazione dell'Industria.

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

- Verona* — *Fiera interprovinciale delle pesche* (agosto 1940);
Zagabria — *Fiera di Zagabria* (agosto 1940);
Vienna — *Fiera di Vienna* (settembre 1940);
Verona — *Fiera dell'agricoltura* (marzo 1941);
Budapest — *Fiera internazionale* (maggio 1941).

7. Propaganda turistica. — Anche durante l'esercizio 1940-41 è continuata la collaborazione con l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (E. N. I. T.) per l'edizione in comune di pubblicazioni e cartelli di propaganda turistica.

Per la diffusione in Italia ed all'estero del materiale di propaganda turistica, l'Amministrazione ha effettuato 825 spedizioni in servizio per un peso complessivo di quintali 1.450.

8. Abbellimento delle stazioni. — Lo svolgimento del programma di abbellimento floreale delle stazioni e degli impianti ferroviari già predisposto, è stato modificato in relazione alle attuali esigenze, per le quali tutti gli spazi interessati dal detto abbellimento che possono essere adibiti alle colture ortive od oleaginose debbono a queste essere destinate, tenendo naturalmente presente che esse devono trovare sede là dove diano sufficiente affidamento di buon esito.

CAPO II

RISULTATI FINANZIARI

1. **Premesse.** — Il bilancio di previsione per l'esercizio 1940-41 approvato con la legge 23 maggio 1940, n. 541, presentava, per la parte ordinaria, un complesso di entrate e di spese di milioni 4.675,6.

Anche per l'esercizio 1940-41 il bilancio venne prudenzialmente presentato in pareggio, come quelli dei precedenti esercizi, poichè se vi era la prospettiva del maggior gettito dei prodotti derivante dal già deliberato aumento delle tariffe viaggiatori con effetto dal 1° gennaio 1939 e dalla manifestatasi ripresa del traffico, si delineavano, in contrapposto, nuovi e sensibili oneri per effetto dei miglioramenti concessi al personale e ai pensionati con la legge 20 aprile 1939, n. 591, e dei rincari nelle prestazioni e nei costi dei materiali in dipendenza della situazione generale, la quale suggeriva di informare le valutazioni di bilancio a criteri rigorosi.

La gestione però del 1940-41 venne a svolgersi per il bilancio ferroviario in modo sensibilmente più favorevole di quello previsto, giacchè a prescindere dall'adeguamento apportato anche alle tariffe merci con effetto dal 1° febbraio 1940, l'entità dei trasporti direttamente o indirettamente collegantisi con lo stato di guerra, ebbe tale incremento che con i relativi proventi poterono essere pienamente fronteggiati tutti i vari e maggiori oneri determinati dalla nuova situazione. Fra questi ultimi vanno specialmente menzionati oltre agli aumenti di spesa dovuti al maggior servizio, quelli dipendenti dagli ulteriori miglioramenti concessi al personale col R. decreto-legge 24 marzo 1941, n. 203, dal rincaro subito dal prezzo del combustibile e dei materiali in genere, dal maggior costo delle prestazioni in appalto in conseguenza delle accresciute paghe operaie ed infine da tutte le altre spese eccezionali derivate dallo stato di guerra.

Data poi la intensità delle prestazioni a cui l'organismo ferroviario è stato assoggettato, si è ritenuto necessario di destinare una parte dei relativi proventi anche al rafforzamento dei vari fondi di riserva e di accantonamento destinati a salvaguardare nel tempo la efficienza della struttura industriale e patrimoniale dell'Azienda.

A tal fine, mentre furono aumentati gli assegni delle spese complementari originariamente previsti, venne integrato il fondo per il rinnovamento degli impianti e macchinari delle centrali elettriche e portato a 100 milioni il fondo di riserva per le spese impreviste.

In conseguenza di quanto sopra, già con le variazioni approvate col R. decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, le basi delle originarie previsioni vennero sostanzialmente modificate essendo stati apportati aumenti per milioni 2.831,2 negli stanziamenti delle entrate e per milioni 1.852,2 negli stanziamenti della spesa, onde ne risultò un avanzo di milioni 980 in confronto al previsto pareggio. In sede di consuntivo l'avanzo accertato è risultato di milioni **997,7** che, in base al R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451, convertito nella legge 16 giugno 1938, n. 1043, verrà trattenuto dall'Amministrazione ferroviaria a copertura degli impegni assunti con le norme dell'anzidetto R. decreto-legge, per provviste ed opere di carattere patrimoniale.

2. **Dati e raffronti generali.** — Le entrate e le spese al netto, relative all'anno finanziario 1940-41, risultano dal conto consuntivo dell'Azienda (allegato 8) e vengono riassunte nel seguente prospetto :

	1940-41	1939-40	Differenza rispetto all'esercizio 1939-40
<i>Rete a scartamento normale e Stretto di Messina</i>			
	(milioni)		
Entrate	7.375,38	5.587,28	+ 1.788,10
Spese	6.357,24	5.099,32	+ 1.257,92
DIFFERENZA...	+ 1.018,14	+ 487,96	+ 530,18
<i>Rete a scartamento ridotto della Sicilia</i>			
Entrate	7,88	5,22	+ 2,66
Spese	28,34	23,75	+ 4,59
DIFFERENZA...	— 20,46	— 18,53	— 1,93
<i>Intera Rete</i>			
Entrate	7.383,26	5.592,50	+ 1.790,76
Spese	6.385,58	5.123,07	+ 1.262,51
DIFFERENZA...	+ 997,68	+ 469,43	+ 528,25

ENTRATE

3. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1940-41 e 1939-40 risultano, nei loro valori assoluti, dallo specchio seguente:

	1940-41 lire	1939-40 lire	Differenza rispetto all'esercizio 1939-40
Prodotti del traffico	7.015.563.074, 56	5.222.615.770, 78	+ 1.792.947.303, 78
Introiti fuori traffico	250.150.992, 05	224.385.256, 37	+ 25.765.735, 68
Entrate eventuali	117.554.671, 51	145.503.797, 58	- 27.948.926, 07
TOTALE...	7.383.268.938, 12	5.592.504.824, 73	+ 1.790.764.113, 39

4. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico nelle singole gestioni variano dal 1939-40 al 1940-41 come è indicato qui appresso:

	1940-41 lire	1939-40 lire	Differenza rispetto all'esercizio 1939-40
Viaggiatori.....	2.086.485.283, 16	1.893.065.342, 08	+ 143.419.941, 08
Bagagli e cani	49.578.781, 07	43.933.622, 61	+ 5.645.108, 46
Merci a G. V.	532.197.709, 08	374.118.717, 23	+ 158.078.991, 85
Merci a P. V.	4.397.301.351, 25	2.911.498.088, 86	+ 1.485.803.262, 39
TOTALE...	7.015.563.074, 56	5.222.615.770, 78	+ 1.792.947.303, 78

PRODOTTO MEDIO	1940-41 lire	1939-40 lire	Differenza rispetto all'esercizio 1939-40
Per km. di lunghezza media esercitata..	412.604, 77	307.382, 27	+ 105.222, 50
Per treno-km.	35, 65	26, 09	+ 9, 56
Per asse km.	0, 98	0, 78	+ 0, 20

Nei prodotti del traffico si è avuto pertanto, rispetto al precedente esercizio, un aumento di milioni 1.793, pari al 34,33 %, dovuto al maggior gettito di milioni 149,1 (7,70%) nel servizio viaggiatori e bagagli e di milioni 1.643,9 nei trasporti merci e ciò in conseguenza dell'aumento delle tariffe merci, andate in vigore dal 1° febbraio 1940, del maggior traffico dovuto a cause direttamente o indirettamente dipendenti dallo stato di guerra, nonché della maggiore percorrenza dei trasporti.

5. **Introiti fuori traffico.** — Gli introiti fuori traffico, che nell'esercizio 1939-40 ammontarono a milioni 224,4, ascsero nel 1940-41 a milioni 250,2 con un aumento di milioni 25,8 che è il risultato di variazioni in più e in meno verificatesi in vari capitoli.

L'aumento più sensibile si è avuto nei corrispettivi per l'esercizio di binari di raccordo e nolo di materiali diversi (milioni 33,8), in dipendenza del maggior traffico negli stabilimenti raccordati e dell'aumento apportato alle tasse di nolo. Sono pure risultati in aumento: i redditi patrimoniali (milioni 1,2); i noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo (mil. 1,1), per maggior movimento di carri sulle reti estere; i dividendi derivanti da partecipazioni azionarie (milioni 3,5); i trasporti a rimborso di spesa (mil. 0,6) ed i recuperi per studi, dirigenza e sorveglianza di lavori in conto patrimoniale e conto terzi (mil. 0,6) per maggiori prestazioni richieste all'Amministrazione.

Si sono invece avute diminuzioni: nei prodotti per servizi accessori (mil. 0,9), per la riduzione verificatasi nella vendita dei biglietti d'ingresso nelle stazioni e nel noleggio cuscini; nei recuperi diversi (milioni 3) per cause varie; nei contributi e compensi per le stazioni e tronchi comuni con ferrovie estere (mil. 1,9), per minori prestazioni rese in dipendenza delle attuali eccezionali contingenze e, infine, negli interessi e ammortamenti a carico della gestione delle Centrali elettriche (mil. 9,5), in seguito all'adozione di più appropriati criteri nel piano di ammortamento dei capitali investiti nelle Centrali elettriche.

6. Entrate eventuali. — Le entrate eventuali, escluso il prelievo eccezionale dal Fondo di riserva di milioni 49,85 effettuato nel precedente esercizio per provvedere al versamento delle quote sottoscritte dall'Amministrazione ferroviaria del capitale azionario della Società anonima Larderello, ammontarono nel 1939-40 a milioni 95,7 mentre nel 1940-41 sono state milioni 117,6. Si è avuto quindi, nel complesso, un aumento di milioni 21,9 dovuto ai maggiori interessi liquidati sul conto corrente della Tesoreria Centrale ed a carico di Ditte private, nonché ad introiti vari.

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 1940-41 e 1939-40:

	1940-41 lire	1939-40 lire	Differenze rispetto all'esercizio 1939-40
Spese ordinarie d'esercizio.....	4.722.503.416, 83	3.673.647.588 —	+1.048.855.828, 83
Spese complementari	791.500.000 —	585.150.000 —	+ 206.350.000 —
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	871.373.158, 44	864.017.169, 90	+ 7.355.988, 54
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	210.000 —	260.000 —	— 50.000 —
TOTALE...	6.385.586.575, 27	5.123.074.757, 90	+1.262.511.817, 37

SPESE UNITARIE

	Ordinarie		Complementari		Accessorie	
	1940-41	1939-40	1940-41	1939-40	1940-41	1939-40
Per km. di lunghezza media esercitata	277.743,55	216.216,20	46.550,32	34.439,59	51.260,23	50.867,90
Per treno-km.....	24,00	18,35	4,02	2,92	4,43	4,32
Per asse-km.....	0,66	0,55	0,11	0,09	0,12	0,13

8. **Spese di personale.** — Le spese per il personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) ammontarono nell'esercizio 1940-41 a milioni 1.902,44 rispetto a milioni 1.665,19 dell'esercizio precedente.

Aggiungendo alla detta spesa di milioni 1.902,44 quella di milioni 265,29 (al lordo) relativa al personale operaio delle officine, dei cantieri, delle officine rialzo (gestione officine) la cui mano d'opera grava in bilancio sul costo delle rispettive produzioni, si ha una spesa totale di milioni 2.167,73 la quale presenta, rispetto a quella corrispondente all'esercizio precedente (milioni 1.905,96), un aumento di milioni 261,77.

Tale aumento deriva dai miglioramenti concessi al personale dal 1° aprile 1940 (legge 16 aprile 1940, n. 237), che nell'esercizio 1939-40 gravarono solamente per tre mesi, e da quelli concessi dal 1° aprile 1941 (R. decreto legge 24 marzo 1941, n. 203); dall'aumentato quantitativo del personale non di ruolo, e dalle maggiori competenze liquidate al personale in dipendenza dell'accresciuto servizio.

Le spese generali di personale ammontarono a milioni 354,1, con un aumento di milioni 23,6 rispetto all'esercizio precedente che è da ascrivere per milioni 11,6 al maggior importo del contributo al fondo pensioni e sussidi, che risente dell'onere dei miglioramenti concessi ai pensionati con la citata legge 16 aprile 1940, n. 237; per milioni 3,9 al maggior contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista per l'aumento delle paghe e del numero di tale personale; per milioni 6,6 al capitolo gratificazioni; per milioni 0,5 alle spese per obblazioni e sussidi al personale, per milioni 0,6 alle spese per il servizio sanitario, per milioni 0,2 alle spese per il personale addetto agli autoveicoli e per milioni 0,2 ad altri titoli.

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 795,7 di fronte a milioni 334,9 dell'esercizio precedente, con una maggiore spesa quindi di milioni 460,8. Per l'esercizio a vapore delle linee a scartamento normale (allegato 35) la spesa fu di milioni 784,5 corrispondente ad un

PARTE II
Capo IIIPARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

PARTE I-I

ALLEGATI

consumo di tonnellate **2.189.764** al prezzo medio di lire **358,27** per tonnellata, di fronte ad una spesa complessiva di **323,4** milioni, ad un consumo di tonnellate, **1.737.390** e ad un prezzo medio di lire **186,10** la tonnellata dell'esercizio precedente, con un aumento di milioni **461,1**, di cui milioni **377** per effetto del maggior costo. Per l'esercizio delle linee a scartamento ridotto e per quello delle navi traghetto attraverso lo stretto di Messina, la spesa di combustibile e nafta nel **1940-41**, fu di milioni **11,2** di fronte a milioni **11,5** dell'esercizio precedente, con una diminuzione di milioni **0,3** dovuta al minor prezzo di addebito della nafta utilizzata per le navi traghetto che ha coperto il maggior costo e consumo di combustibile occorso per le linee a scartamento ridotto.

La spesa per i carburanti impiegati nel servizio con automotrici è risultata di milioni **10,7** di fronte a milioni **13,3** dell'esercizio **1939-40**, in dipendenza dell'economia conseguita per effetto della riduzione del servizio con automotrici a partire dal dicembre **1940** e della successiva quasi completa sua sospensione, economia in parte assorbita dal maggior costo dei carburanti.

10. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — Per questo titolo risultano spesi nel **1940-41** milioni **177,8** con un aumento in confronto al **1939-40** (milioni **158**) di milioni **19,8** dovuto al maggior servizio.

11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — Nell'esercizio **1940-41** si è avuta, per la manutenzione del materiale rotabile della rete a scartamento normale e ridotto, una spesa effettiva di milioni **504,2** contro milioni **466,4** dell'esercizio precedente.

L'aumento di milioni **37,8** è stato determinato essenzialmente dalla maggiore spesa per il personale delle officine dell'Amministrazione per effetto dei miglioramenti delle paghe, dai rincari dei materiali impiegati nelle officine stesse, nonché dal maggior costo delle lavorazioni presso l'industria privata.

La spesa anzidetta fu sostenuta per milioni **11,8** con i residui accantonati nel precedente esercizio e per i rimanenti milioni **492,4**, a carico della competenza del **1940-41**.

Di fronte a tale spesa si aveva una disponibilità, tra stanziamento e residui, di milioni **540,3**; donde una differenza, ancora da erogare, di milioni **36,1**, che conforme alle prescrizioni di legge, vennero mantenuti a residui.

12. Spese per la manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — Per la rete a scartamento normale e ridotto la spesa effettivamente erogata nel **1940-41** è stata di milioni **257,1** di fronte a milioni **273,1** del precedente esercizio.

La minore spesa di milioni 16,0 sostenuta nell'esercizio, nonostante i più elevati costi dei materiali e delle prestazioni in appalto e l'arretrato già accertato nel precedente esercizio, è dovuta essenzialmente, come si è detto nella prima parte, alle difficoltà incontrate nell'approvvigionamento e trasporto dei materiali e particolarmente del pietrisco e delle traverse. Ciò non di meno non sono stati trascurati i lavori di manutenzione occorrenti per mantenere in buono stato linee ed impianti.

Tuttavia in considerazione che il complesso dei lavori non eseguiti costituisce un arretrato al quale si dovrà far fronte nei prossimi esercizi, è stata mantenuta a residui, secondo prescrizione di legge, la somma di milioni 46,2 costituita dalla differenza fra gli stanziamenti di bilancio dei due ultimi esercizi e la spesa effettivamente erogata negli esercizi medesimi.

13. Lavori straordinari dipendenti dalla guerra. — Per i lavori resi necessari per il ricupero di materiali metallici e per l'esecuzione di opere di carattere eccezionale per l'attuazione di provvedimenti di prevenzione e difesa contro le conseguenze di operazioni belliche, è stato istituito il capitolo suddetto con lo stanziamento di milioni 100, in conto del quale al 30 giugno 1941 risultavano erogati milioni 17,3.

La differenza di milioni 82,7 è stata mantenuta fra i residui dato che gli impegni già assunti per l'esecuzione di tali lavori e quelli in programma assorbono completamente lo stanziamento.

14. Altre spese ordinarie. — Le altre spese comprese sotto la denominazione di « forniture, spese ed acquisti in conto esercizio » hanno presentato un aumento di 68,9 milioni (da 316,2 a 385,1) principalmente per effetto del cresciuto costo di tutte le materie e materiali e segnatamente delle materie grasse per untura, oli minerali e petrolio per illuminazione e combustibile per il riscaldamento, della maggiore spesa incontrata per i servizi appaltati in genere e particolarmente per quelli di stazione, in dipendenza principalmente degli aumenti dovuti apportare ai compensi degli assuntori e dell'aumentato traffico; ed, infine, delle maggiori spese sostenute per sgombrare neve.

Gli indennizzi relativi ai trasporti merci sono ammontati a milioni 6,5 (1) di fronte a milioni 3,8 del precedente esercizio in dipendenza dell'aumentato traffico e del maggior costo delle merci.

(1) Questa cifra risulta superiore a quella di milioni 5,6 che si trova nel prospetto a pag. 196, 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, nonché le tasse di porto eventualmente scoperte.

PARTE II
Capo IIIPARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

PARTE I-I

ALLEGATI

Le spese generali non attinenti al personale presentano in complesso un aumento di mil. 89,6 (da 84,2 a 173,8 milioni) che è la risultante di variazioni in più per mil. 98,2 e in meno per mil. 8,6.

L'aumento più cospicuo (mil. 85,5) si è avuto nel capitolo « Compensi corrisposti ad imprese assuntrici di trasporti camionistici in sussidio di servizi ferroviari » iniziati soltanto nell'ultimo quadrimestre del precedente esercizio.

Hanno avuto inoltre un aumento: le spese per avvisi, orari e pubblicazioni diverse (mil. 1,8); le imposte e tasse (mil. 3,0), in dipendenza principalmente del nuovo onere per l'imposta ordinaria sul patrimonio; le spese giudiziali e contenziose (mil. 0,1); le spese per affitto, adattamento e riparazioni locali privati per uso uffici (mil. 0,9); i contributi dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune (mil. 1,0), i compensi ad altre Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni, ecc. (mil. 0,4); le forniture per autoveicoli (mil. 0,3). Ha infine concorso all'aumento di questa categoria di spese l'onere mil. 5,2) per danni derivanti dalla guerra.

Sono invece diminuite le spese per provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere (mil. 3,2), le spese per la sorveglianza trasporti (mil. 1,1), i compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine (mil. 3,4) ed infine le spese comprese nel titolo diverse per cause varie (mil. 0,4).

Una diminuzione di mil. 0,1 si è pure avuta nell'annualità per acquisto e costruzioni di case economiche.

15. 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.

Rispetto all'esercizio precedente le assegnazioni di bilancio presentano in complesso un aumento di milioni 206,4 (da milioni 584,6 a milioni 791) dovuto prevalentemente all'aumento di milioni 136,4 apportato al rinnovamento del materiale rotabile in dipendenza del maggior gettito dei prodotti.

In relazione alla entità dei lavori da eseguirsi ed al maggior costo dei lavori stessi, e tenute presenti le disponibilità in conto residui, è stato apportato un aumento di milioni 30 al rinnovamento della parte metallica dell'armamento e di milioni 40 alle migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti.

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.

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiale	TOTALE	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1940	882.824.575,14	25.786.636,83	908.611.211,97	881.100.850,96
Esercizio 1940-41	45.000.000 —	1.314.414,47	46.314.414,47	28.944.421,99
TOTALE...	927.824.575,14	27.101.051,30	954.925.626,44	910.045.272,95
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1940	959.297.000 —	568.923.039,17	1.528.220.039,17	1.433.676.389,33
Esercizio 1940-41	120.000.000 —	17.708.497,02	137.708.497,02	40.740.373,69
TOTALE...	1.079.297.000 —	586.631.536,19	1.665.928.536,19	1.474.416.763,02
<i>Rinnovamento del materiale rotabile:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1940	2.900.060.028,41	504.523.440,14	3.404.583.468,55	3.404.583.468,55
Esercizio 1940-41	526.000.000 —	10.473.131,35	536.473.131,35	441.157.486,68
TOTALE...	3.426.060.028,41	514.996.571,49	3.941.056.599,90	3.845.740.955,23
<i>Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1940	279.000.000 —	2.289.023,34	281.289.023,34	247.373.816,16
Esercizio 1940-41	100.000.000 —	683.801,50	100.683.801,50	87.608.940,39
TOTALE...	379.000.000 —	2.972.824,84	381.972.824,84	334.982.756,55

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

per la manutenzione straordinaria pagati milioni 28,94, con una diminuzione di milioni 7,17; la disponibilità del fondo al 30 giugno 1941 risulta di milioni 44,9;

per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento pagati milioni 40,74, con una diminuzione di milioni 52,03; la disponibilità del fondo al 30 giugno 1941 risulta di milioni 191,5;

per il rinnovamento del materiale rotabile, pagati mediante versamento alla parte straordinaria in corrispondenza con l'ammontare delle spese da questa sostenute per acquisti del materiale rotabile, milioni 441,16 con un aumento di milioni 36,12; al 30 giugno 1941 sono rimasti da erogare milioni 95,3;

per le migliorie ed aumenti alle linee ed impianti, pagati con versamento alla parte straordinaria, milioni 87,61 corrispondenti ad altrettanta somma spesa a carico di questa per i lavori di carattere patrimoniale, con un aumento di milioni 36,66; al 30 giugno 1941 sono rimasti da erogare milioni 47.

PARTE II
Capo IIIPARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo XPARTE II
Capo XI

ALLEGATI

16. Spese accessorie. — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria, passarono da milioni 864,3 a milioni 871,6, con un aumento di milioni 7,3 dovuto al combinato effetto di economie per milioni 170,7 e maggiori oneri per milioni 178.

Influiscono nelle prime il minor accantonamento occorso nel 1940-41 rispetto al 1939-40 per la costruzione dell'impianto idroelettrico di Bressanone e l'eccezionale onere avutosi nel 1939-40 per la compartecipazione dell'Amministrazione ferroviaria al capitale azionario della Società Anonima « Larderello ».

A costituire il maggior onere concorre per milioni 37,2 l'assegnazione straordinaria fatta al Fondo di riserva per le spese impreviste, per portare questo fondo al limite massimo di 100 milioni fissato dalle disposizioni in vigore, per milioni 23,8 la spesa iscritta al capitolo « Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione », per il pagamento a Ditte private di compensi per noleggio carri serbatoi occorrenti per il trasporto dei carburanti dalla Romania, per milioni 108,9 il contributo eccezionale a favore del Fondo di rinnovamento degli impianti e macchinari delle Centrali elettriche allo scopo di integrare, aggiornandola, l'entità del Fondo stesso e per milioni 8,1 gli interessi annuali a favore del Fondo.

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 di fronte a milioni 0,3 dell'esercizio 1939-40.

17. 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 1940-41 di 75,89% di fronte a 78,19 del 1939-40,

Nell'allegato 12 a pag. 275 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 997,7.

Nell'allegato 13 sono riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese di bilancio per il periodo dal 1912-13 al 1940-41.

18. Spese straordinarie. — Gli allegati 14 e 15 danno la dimostrazione delle entrate autorizzate sin dall'inizio della gestione di Stato per far fronte alle spese per lavori e provviste di carattere patrimoniale nonchè delle somme impegnate e di quelle pagate nello stesso periodo, escludendo però, in tutti i titoli, il contributo della parte ordinaria per il rinnovamento dei rotabili ed i ricavi della demolizione ed alienazione del materiale stesso.

Al 30 giugno 1941 le entrate autorizzate ammontavano a milioni 20.817,9; gli impegni assunti a milioni 20.046,8 e le somme erogate a milioni 15.720,3.

Gli aumenti verificatisi durante l'esercizio 1940-41 furono rispettivamente di milioni **4.263,5**; milioni **728,6** e milioni **932,3**.

Al pagamento dei milioni **15.720,3** venne fatto fronte con sovvenzioni del Tesoro, con il ricavato del prestito contratto per il primo gruppo di elettrificazione, con altre entrate della parte straordinaria e con i normali mezzi di cassa.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

19. 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 1941, il valore di milioni **47.797,6** contro 46.462,5 alla fine del precedente esercizio, con un aumento quindi di milioni **1.335,1**.

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 **1.335,1** dipende da variazioni in più verificatesi: per milioni **839,4** nella consistenza delle linee, impianti e fabbricati, per milioni **369,5** in quella dei mezzi diversi di esercizio, per milioni **98,5** in quella delle scorte di magazzino e per milioni **27,7** negli investimenti in case economiche per il personale.

L'aumento di milioni **839,4** nel valore delle linee, impianti e fabbricati è, a sua volta, dovuto: per milioni **26,7** all'assunzione in carico delle ulteriori spese liquidate per lavori complementari a linee già in esercizio di recente costruzione; e per milioni **812,7** ai lavori patrimoniali effettuati dall'Azienda ferroviaria.

L'aumento di milioni **369,5** nel valore dei mezzi diversi d'esercizio è dovuto al materiale rotabile ed alle navi traghetto per milioni **315,2** (differenza fra l'importo dei nuovi acquisti, ricostruzioni e miglorie in milioni **340,3** e l'ammontare dei rotabili radiati che, compresa la differenza pel ragguglio monetario, è stato di milioni **25,1**) e al materiale d'esercizio per milioni **54,3**.

PARTE II
Capo IIIPARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VI

PARTE II

Fra le passività si nota la diminuzione di milioni **186,2** del debito verso il Tesoro (dovuta agli ammortamenti effettuati nell'esercizio) e la diminuzione del debito verso il Consorzio di credito per le Opere pubbliche per i mutui contratti per l'elettrificazione, in milioni 52,1 pari all'ammontare delle obbligazioni rimborsate.

I capitali mutuati per la costruzione di case economiche sono aumentati di milioni 18,5 mentre la parte ammortizzata è cresciuta di milioni 4,1 cosicchè si ha un incremento netto di milioni 14,4.

La dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi di esercizio, in conseguenza dell'assunzione in carico delle spese relative ai suindicati lavori di completamento alle linee già in esercizio, è passata da milioni 24.042,2 a milioni **24.066,4**. A quest'ultimo valore corrispondono però effettive erogazioni da parte dello Stato per milioni 9.727,3 essendo la differenza (milioni 14.339,1) dovuta alla eseguita rivalutazione per ragguglio monetario.

Il patrimonio netto è passato da milioni 10.252 a milioni **12.208,5**. L'aumento di milioni **1.956,5** è stato determinato dagli ammortamenti eseguiti nell'esercizio (milioni 244,1), dai nuovi investimenti di ricavi, contributi e mezzi diversi (milioni 1.293,7) e dall'aumento di valore (milioni 418,7) emerso nel 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.

20. 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 **1.650,9** il quale, in confronto a quello dell'esercizio precedente (milioni 1.037,9), presenta un miglioramento di milioni **613** dovuto principalmente al maggior avanzo di milioni 528,3 (da milioni 469,4 a milioni 997,7) verificatosi nella gestione del bilancio.

Il complessivo miglioramento di milioni **84,7** negli altri titoli è dovuto all'effetto di maggiori integrazioni per milioni 214,6 e di diminuzioni per milioni 129,9.

Costituiscono maggiori integrazioni: per milioni **108,9** il contributo straordinario al Fondo rinnovamento impianti e macchinari delle centrali elettriche a integrazione delle relative quote accantonate in precedenti esercizi; per milioni **16,8** (da milioni 226,3 a milioni 243,1) l'aumento negli ammortamenti dei debiti contratti per spese patrimoniali; per milioni **1,8** i maggiori oneri di non diretta pertinenza dell'Azienda ferroviaria, dipendenti essenzialmente dal maggior disavanzo accertato nella gestione delle ferrovie secondarie sicule

milioni 20,5 in confronto di milioni 18,5) ed infine per milioni 87,1 le operazioni riflettenti il Fondo di riserva per le spese imprevedute. Nel precedente esercizio venne infatti effettuato da questo fondo un prelevamento netto di milioni 31,4 in conseguenza principalmente dell'operazione straordinaria resasi necessaria per la sottoscrizione del capitale azionario della Società « Larderello », mentre nel corrente esercizio detto fondo beneficia di un versamento netto di milioni 55,7 in dipendenza particolarmente dell'assegnazione straordinaria autorizzata dal Regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, per portare a 100 milioni il fondo in parola.

L'importo di milioni 129,9 delle suindicate minori integrazioni è costituito: per milioni 84,9 dalla partecipazione azionaria alla Società « Larderello » avutasi nell'esercizio 1939-40 mentre nessuna partecipazione del genere si è avuta nel 1940-41, e per milioni 45 dalla diminuzione che presentano, nel complesso, i contributi per incrementi patrimoniali, per essere stato ridotto (da milioni 140 a milioni 55) l'accantonamento annuale per l'impianto idroelettrico di Bressanone ed elevato (da milioni 60 a milioni 100) il contributo per migliorie alle linee ed agli impianti.

SERVIZI CONTABILI, FINANZIARI E DI RISCONTRO

21. Servizi contabili e finanziari. — Nell'esercizio 1940-41 furono emessi 239.920 documenti di entrata e di uscita con un aumento di circa 10.000 rispetto all'esercizio precedente.

Le entrate e le uscite di cassa furono rispettivamente di lire 16.728.320.272,60 e di lire 16.471.953.196,06, con un aumento, in confronto al passato esercizio, di circa 3.217 milioni nelle entrate e 3.151 nelle uscite da ascrivere sia alla maggiore entità degli incassi e dei pagamenti dipendenti dalla gestione del bilancio e sia altresì ai conseguenti movimenti di fondi tra le varie casse e con la Tesoreria Centrale del Regno.

Anche nell'esercizio 1940-41, nonostante le difficoltà connesse all'attuale eccezionale situazione, i servizi contabili e finanziari hanno continuato a svolgersi regolarmente.

Mentre la Sede Centrale del Servizio Ragioneria ha esercitato la sua superiore vigilanza sul regolare svolgimento delle contabilità ed ha provveduto direttamente ai riscontri che le vennero demandati per la Delegazione di Cagliari con l'art. 3 del decreto ministeriale n. 2555 del 28 aprile 1936, i corpi ispettivi di ragioneria hanno continuato a svolgere la loro opera di controllo e di vigilanza sulla contabilità e sulle consistenze della gestione

propria dell'Amministrazione e delle diverse gestioni speciali a questa affidate. In complesso nel 1940-41 sono state eseguite **1.776** verifiche ed ispezioni delle quali:

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

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

283 per constatazioni ai magazzini e distributori della gestione speciale viveri « La Provvida »;

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

Oltre ai suoi compiti normali il Servizio Ragioneria, in seguito alla istituzione della Delegazione ferroviaria Orientale, ha provveduto, in attesa della sistemazione definitiva, a coordinare intanto i servizi contabili e finanziari e le procedure amministrative del preesistente organismo ferroviario jugoslavo con quelle della nostra Amministrazione.

Presso la Delegazione funziona un Ufficio di riscontro e sorveglianza contabile ed è stato istituito apposito piano di conti che ha consentito di poter inserire nel bilancio della nostra Amministrazione le operazioni riguardanti la gestione delle ferrovie slovene e dalmate.

22. Riscontro della Corte dei conti. — Nell'esercizio 1940-41 la Corte dei Conti ha dichiarato la parificazione del bilancio degli esercizi 1936-37 e 1937-38 senza alcuna riserva.

Nello stesso esercizio 1940-41 l'Ufficio di Riscontro della Corte dei Conti ha portato a termine la revisione dei **229.778** documenti relativi all'esercizio 1939-40, sui quali ha emesso **394** note di osservazioni. Nello stesso periodo 1940-41 furono restituiti allo stesso ufficio **533** rilievi, debitamente completati dei documenti e dei chiarimenti richiesti, e rimessi per la registrazione **13.210** contratti (5.456 attivi e 7.754 passivi) sui quali l'Ufficio di riscontro emise **94** note di osservazioni.

In tema infine di giurisdizione contenziosa la Corte ha proseguito nella verifica dei rassegnati conti giudiziali emettendo, nel corso del 1940-41, cinque sentenze a discarico delle seguenti casse:

Cassa di Torino: sette esercizi;

Cassa di Napoli: nove esercizi;

Cassa di Trieste: nove esercizi.

Il Servizio Ragioneria, da parte sua, ha rassegnato alla Corte i consimili conti riguardanti l'esercizio 1939-40.

CAPO III.

PERSONALE

i. Consistenza effettiva del personale. — La consistenza totale del personale risultava, come già indicato nella Parte I, al 30 giugno 1941, di **159.104** agenti così suddivisa per categoria:

di ruolo	117.074	con variazioni di	—	1.006	} rispetto alla consistenza del 30 giu- gno 1940
sussidiari	23.656	»	»	+ 4.451	
aspiranti sussidiari	11.763	»	»	+ 4.264	
contrattisti	3.319	»	»	+ 877	
straordinari	424	»	»	— 316	
pensionati riassunti....	2.868	»	»	+ 2.175	
TOTALE ... (*)	159.104	»	»	+ 10.445	

Durante l'esercizio vennero sistemati a ruolo **2.043** agenti (1.699 per nuove assunzioni, 214 in base alla legge 782/1939 (squadristi) e 130 per passaggi del personale sussidiario), e furono perduti fra morti ed esonerati **2.933** agenti di ruolo.

L'allegato 17, che dà la situazione particolareggiata del personale al 30 giugno 1941 confrontata con quella al 30 giugno 1940, mette in evidenza anche le variazioni che si sono verificate nelle diverse categorie di agenti.

Qui appresso si precisano le variazioni avvenute per i diversi servizi.

I	Al 30 giugno 1941				Al 30 giugno 1940				Differen- ze tra i presenti (colonne 2 e 6)	Differen- ze tra i totali (colonne 5 e 9)	
	presenti 2	distac- cati altrove 3	in servizio militare 4	Totale 5	presenti 6	distac- cati altrove 7	in servizio militare 8	Totale 9			
<i>Personale d'ufficio:</i>											
del vari servizi escluso quello dei lavori	8.750	918	222	9.890	8.447	500	93	9.040	+	303	+ 608
del servizio lavori	3.259	1.140	187	4.586	3.286	1.144	77	4.507	—	87	+ 79
TOTALE ...	12.009	1.758	409	14.224	11.733	1.644	170	13.547	+	276	+ 687
<i>Personale subalterno degli uffici</i>	2.378	90	4	2.472	2.340	78	3	2.421	+	36	+ 49
<i>Personale esecutivo:</i>											
dei servizi movimento e com- merciale	64.400	3.000	537	68.000	59.226	2.940	305	62.471	+	5.243	+ 5.598
del servizio materiale e tra- zione	42.325	602	243	43.220	40.320	577	170	41.067	+	2.065	+ 2.163
del servizio lavori e costruzioni degli altri servizi	27.712	2.530	78	30.320	25.826	2.485	59	28.370	+	1.886	+ 1.956
	782	34	9	825	753	30	—	783	+	39	+ 58
TOTALE ...	135.258	6.178	867	142.400	126.125	6.032	534	132.691	+	9.233	+ 9.709
TOTALE GENERALE ...	140.746	8.021	1.340	150.104	140.198	7.754	707	148.659	+	9.545	+ 10.445

(*) In tale quantità sono compresi gli agenti di ruolo in servizio militare di leva o richiamati in numero di **1.340** (473 degli uffici e 867 del ramo esecutivo).

Non vi sono però compresi gli agenti non di ruolo che al 30 giugno si trovavano alle armi in qualità di richiamati in numero di **2.477** (uffici 105, esecutivo 2.372) o in servizio di leva in numero di **2.705**.

2. **Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1940-41.** — Il quantitativo medio del personale durante il 1940-41 è risultato di **151.681** agenti complessivamente, di fronte a 139.429 dell'esercizio precedente, con un aumento di **12.252** agenti per effetto delle graduali assunzioni nel corso dell'esercizio di nuovo personale e di personale pensionato.

Nei quantitativi di cui sopra sono compresi anche gli agenti che non prestano servizio ferroviario vero e proprio, perchè distaccati presso altre Amministrazioni, o in servizio di Milizia ferroviaria o addetti a lavori in conto patrimoniale, a cantieri speciali e ad impianti di nuove elettrificazioni, come risulta dal prospetto qui appresso riportato :

SERVIZI SPECIALI	1940-41	1939-40
Agenti addetti ai lavori in conto patrimoniale ed Uffici speciali....	2.967	3.023
Aliquote di personale addetto all'esercizio per prestazioni lavori in conto patrimoniale		
Distaccati presso altre Amministrazioni	316	279
Distaccati alla gestione viveri «La Provvida» e all'Ufficio Dopolavoro	1.227	1.285
In servizio permanente di Milizia ferroviaria, esclusi gli agenti addetti al guardianaggio.....	3.159	3.008
TOTALE ...	7.669	7.595

3. **Spese di personale.** — Le spese di personale addetto all'esercizio ammontarono nel 1940-41 a milioni **1.902,44**. Aggiungendo a detta spesa quella per il personale delle officine, la cui mano d'opera grava in bilancio sul costo delle rispettive produzioni, in milioni **265,29**, e le spese generali (comprese quelle per le pensioni) in milioni **354,11** (1), si ha una effettiva spesa per il personale in servizio e in pensione sostenuta dall'Amministrazione in milioni **2.521,84**.

Per calcolare la effettiva retribuzione per agente occorre oltre che le spese suddette di milioni **1.902,44** e di milioni **265,29**, considerare anche quelle per il personale addetto ai lavori patrimoniali in milioni **18,03** che l'Amministrazione recupera dai conti relativi, e le spese generali che vengono direttamente corrisposte al personale in servizio. In totale milioni **2.244,67**.

4. **Servizi appaltati.** — Nel prospetto seguente vengono indicate le quantità di personale di cui l'Amministrazione avrebbe bisogno, oltre di quello indicato al punto 1, qualora volesse effettuare in economia i servizi che essa ha ceduto in appalto.

(1) A formare la somma di milioni **354,11** concorrono la spesa per il premio agli ex combattenti di milioni **20,3**, gratificazioni, sussidi, operosità personale autoveicoli, ecc. milioni **38,6**.

SERVIZI	AGENTI	
	1940-41	1939-40
<i>1) Servizio movimento:</i>		
Facchinaggio merci e bagagli, pulizia stazioni, manovali trasbordatori viaggianti, ecc.	5.500	4.550
Assuntorie	4.600	4.000
Custodia dormitori personale viaggiante	300	200
Custodia ritirate	300	250
<i>2) Servizio materiale e trazione:</i>		
Pulizia locomotive	339	361
Pulizia tubi	57	53
Pulizia ceneratoi	61	56
Pulizia piazzali	345	307
Pulizia vetture.....	1.649	1.525
Carico carbone sulle locomotive	384	379
Manipolazione sabbia	53	54
Accudienza rifornitori.....	63	58
Accudienza bagni e dormitori.....	304	304
Servizi vari.....	369	355
<i>3) Servizio lavori e costruzioni:</i>		
Manutenzione ed armamento	18.398	18.267
Assuntori per custodia passaggi a livello.....	3.626	3.573
Assuntori per accudienza segnali e per posa petardi.....	1.833	1.283
Assuntori per vigilanza caduta massi.....	80	80
Assuntori per vigilanza scambi in piena linea	3	3
TOTALE ...	37.764	35.658

Ove si voglia tener conto del personale corrispondente a quello dei servizi appaltati in aggiunta del personale dell'esercizio, le medie di agenti impegnati per km. esercitato, per km.-treno e per asse-km. devono essere modificate in agenti 10,69 per km. di rete, 0,92 per mille treni-km. e 25,40 per milione di assi-km., di fronte rispettivamente a 9,86; 0,84 e 25,03 dell'esercizio precedente.

5. Assunzioni, nomine in prova ed a stable. — In base all'apposita Convenzione stipulata col Ministero della guerra, relativamente al Reggimento ferrovieri del Genio, è stato assunto in servizio ferroviario, nella condizione di agente in prova, 1 alunno d'ordine delle stazioni.

Per provvedere ai lavori di elettrificazione delle nuove linee, alla conseguente manutenzione e ad altri importanti lavori lungo la rete, nonchè per far fronte

ai bisogni dell'esercizio particolarmente intenso dato l'attuale stato di guerra ed infine per la sostituzione di agenti che hanno dovuto lasciare il servizio per rispondere agli obblighi militari, venne autorizzata l'assunzione in servizio, nella condizione di agenti non di ruolo, di **34** allievi ispettori ingegneri, **28** assistenti lavori, **12** disegnatori, **56** sottocapi tecnici, **439** alunni d'ordine, **15** aiutanti disegnatori, **1** sorvegliante lavori, **1.150** operai allievi aiuto macchinisti sussidiari, **1.150** operai, **1.629** cantonieri e **4.333** manovali.

Furono assunti in servizio **1.220** vincitori dei concorsi indetti nell'esercizio precedente e vennero banditi **19** nuovi concorsi pubblici, dei quali **6** per **36** posti di allievo ispettore in prova e **13** per **755** posti di agenti di diverse categorie.

Nessuno di questi ultimi concorsi è stato espletato nell'esercizio **1940-41**, ma di buona parte di essi vennero iniziati gli esami relativi.

Durante l'esercizio **1940-41** venne provveduto:

a) all'inquadramento a sussidiario, in base al R. decreto-legge **17** novembre **1938**, n. **1785**, e art. **16** del regolamento del personale, di **9.386** agenti;

b) all'inquadramento a contrattista, in base all'art. **21** del regolamento del personale, di **2.193** agenti;

c) al passaggio a ruolo complessivamente di **2.043** agenti dei quali **1.699** mediante nomina in prova, **214** in base alla legge **782/1939** (squadristi), e **130** in base al R. decreto-legge **17** novembre **1938**, n. **1785** e art. **20** del regolamento del personale;

d) alla nomina a stabile ai sensi dell'art. **26** del regolamento del personale di **1.247** agenti.

6. Avanzamenti, promozioni e cambi di qualifica. — Nell'esercizio **1940-41** vennero deliberati **7.166** provvedimenti di promozione e sistemazione di qualifica, dei quali **1.914** riguardanti funzionari ed agenti degli uffici e **5.252** riguardanti agenti del ramo esecutivo. Vennero pure deliberati **7.090** provvedimenti di riduzione d'intervallo per l'aumento normale di stipendio, a favore di **870** agenti del personale degli uffici e di **6.220** 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 **655** aspettative di cui **9** per motivi privati, **416** per motivi di salute, **230** per servizio militare.

8. Cessazioni dal servizio. — Durante l'esercizio cessarono dal servizio **2.933** agenti di ruolo di cui:

personale stabile:

per morte	753
esonerati per inabilità fisica (art. 81 R. P.)	869
esonerati per scarso rendimento	4
esonerati per mancanza di fiducia e procedimento penale (articolo 8 b) c) d).	
esonerati per dimissioni volontarie (art. 77 R. P.)	11
esonerati per dimissioni d'ufficio art. 73 e 79-c)	4
esonerati per limite di età e di servizio (art. 83 R. P.) ..	1.008
esonerati per anticipazione dei limiti di età e di servizio .	227
esonerati per provvedimenti disciplinari (destituiti e revocati)	25
esonerati per passaggio ad altre Amministrazioni e cancellati dai ruoli	15
	<hr/>
TOTALE ...	<u><u>2.916</u></u>

personale in prova:

esonerati per non conseguita idoneità prescritta e per invalidità fisica	17
	<hr/>
COMPLESSIVO ...	<u><u>2.933</u></u>

9. Provvedimenti disciplinari. — Dal Ministro vennero presi i seguenti provvedimenti disciplinari:

a) su proposta del Consiglio di disciplina: **10** destituzioni, **15** revocazioni, **36** degradazioni, **272** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio, nessuna multa e nessuna sospensione dallo stipendio ;

b) su proposta del Direttore generale: in base all'art. 31 a) e b) dispense dal servizio di medici di riparto **1**.

Dal Direttore generale furono deliberati i seguenti provvedimenti disciplinari: **2** degradazioni e **8** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio.

Dai servizi centrali furono deliberate **3** sospensioni punitive.

Dai Capi Compartimento, dai Comitati d'esercizio, dalle Sezioni Compartimentali, dagli Uffici I. E. S., dagli Uffici Elettrificazione e dalle Officine furono deliberate **4.482** sospensioni punitive.

Nella competenza del Ministro :

a) furono esaminati **30** ricorsi contro punizioni dei quali **25** respinti, e **5** parzialmente accolti;

b) furono esaminate ed accolte **32** domande di reintegrazione nella qualifica precedente presentate in base all'art. 87 comma 4^o del regolamento del personale ;

c) furono esaminate e respinte **4** istanze intese ad ottenere la riapertura del procedimento disciplinare in base all'art. 110 del regolamento del personale;

non furono esaminate ed accolte istanze intese ad ottenere la riapertura del procedimento disciplinare in base all'art. 110 del regolamento del personale.

Nella competenza del Direttore generale: furono esaminati **119** ricorsi contro punizioni dei quali **102** respinti, **4** accolti totalmente e **13** accolti parzialmente ;

furono esaminati **26** ricorsi contro punizioni infitte a personale sussidiario, dei quali **8** accolti parzialmente, **17** respinti ed **1** accolto totalmente ;

non furono esaminati ricorsi contro punizioni infitte a personale in prova ;

furono deliberate **2** dimissioni d'ufficio di agenti stabili in base all'art. 7, comma 2^o e 79 comma c) del regolamento del personale ;

furono deliberate **4** dimissioni d'ufficio di agenti in prova in base all'art. 7, comma 2^o e 79 comma c) del regolamento del personale.

furono deliberate **2** dimissioni d'ufficio di agenti sussidiari in base all'art. 7, comma 2^o e 79 comma c) del regolamento del personale.

10. Sussidi ad agenti e ad Istituti di educazione. — Sono stati accordati, sui fondi dell'esercizio, sussidi ad agenti ed ex agenti nonchè a loro parenti bisognosi, per un importo di lire **3.797.945** di cui lire **2.981.757** per i soli agenti. Nell'esercizio precedente l'importo dei sussidi accordati era stato di lire **3.299.538**.

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. — Durante l'esercizio 1940-41 le particolari contingenze inerenti allo stato di guerra non hanno consentito il regolare svolgimento di tutti i corsi di istruzione.

Tuttavia possiamo dire, in linea generale, che se il numero dei cosiddetti *corsi di servizio* è stato inferiore a quello dell'esercizio precedente e minore è stata la frequenza media di agenti per l'impossibilità che ha avuto talvolta il personale di intervenire e per la maggior frequenza con cui le accresciute esigenze del servizio hanno distolto gli istruttori, i *corsi di addestramento e di abilitazione* invece si sono svolti quasi regolarmente ed hanno dato risultati soddisfacenti.

L'attività svolta in questo campo è riassunta nel prospetto che segue.

CORSI DI ADEDESTRAMENTO E ABILITAZIONE	Numero degli allievi	SERVIZI				
		Personale o affari generali	Movimento	Commerciale o del traffico	Materiale e Trazione	Lavori e costruzioni
Per allievi ispettori nuovi assunti	32	—	6	6	6	14
Per segretari e alunni d'ordine degli uffici nuovi assunti	22	22	—	—	—	—
Per sottocapi ed alunni d'ordine delle stazioni nuovi assunti	641	—	641	—	—	—
Per sottocapi tecnici nuovi assunti	14	—	—	—	14	—
Per allievi aiuto macchinisti nuovi assunti	669	—	—	—	669	—
Per abilitazione alla condotta delle loco- motive elettriche	285	—	—	—	285	—
Per abilitazione alla condotta degli elet- trotreni e delle elettromotrici	30	—	—	—	30	—
Per abilitazione alla condotta delle auto- motrici	151	—	—	—	151	—
Per ufficiali macchinisti delle navi tra- ghetto	14	—	—	—	14	—
Per apprendisti orfani e figli di ferrovieri	50	—	—	—	50	—
TOTALE	1.908	22	653		1.219	14

Per quanto riguarda i corsi di addestramento e di abilitazione i servizi movimento, commerciale e del traffico, materiale e trazione, lavori, hanno tenuto un corso di addestramento ai nuovi assunti per concorso pubblico in qualità di allievi ispettori. La trazione, il personale ed il movimento hanno tenuto inoltre corsi di addestramento, rispettivamente per sottocapi tecnici, segretari ed alunni d'ordine degli uffici, sottocapi stazione ed alunni d'ordine delle stazioni, a personale assunto anch'esso per pubblico concorso.

La trazione ha completato tutti i corsi d'istruzione per gli operai allievi aiuto macchinisti assunti in base agli esperimenti banditi nel 1939, ad eccezione dei corsi di Milano, Bologna e Cagliari, che per le necessità del servizio si sono protratti fino al luglio del corrente esercizio, ed in tutti i compartimenti ha iniziato gli stessi corsi per gli allievi aiuto macchinisti assunti in base all'esperimento del 1940. Presso i depositi locomotive di Torino, Milano Smt., Venezia, Trieste C.le, Bologna, Firenze, Ancona e Roma, ha inoltre tenuto regolarmente i corsi per l'abilitazione alla condotta delle locomotive elettriche del personale di macchina della trazione a vapore.

Lo stesso servizio trazione ha dovuto sopprimere, per le attuali contingenze, i corsi per l'abilitazione alla condotta delle automotrici con motore a combustione interna attuando invece in parecchi impianti analoghi corsi per l'abilitazione alla condotta delle automotrici elettriche.

I corsi di apprendistato artigiano per i figli ed orfani di ferrovieri che l'Opera di Previdenza delle F. S. assegna alle officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione, sono stati sospesi nelle officine di Messina e Livorno in conseguenza dello stato di guerra, mentre hanno continuato a svolgersi a Rimini e se ne è organizzato uno nuovo presso le officine di Foligno.

A detti corsi tenuti, come si è detto per iniziativa dell'Opera di Previdenza, hanno partecipato un buon numero di allievi, ai quali sono state impartite, in ore fuori dell'orario di servizio, anche lezioni di cultura e di disegno.

Per quanto riguarda i corsi di servizio sono stati curati in modo particolare quelli sul servizio del personale di macchina e delle officine. Per questi ultimi specialmente è stata intensificata l'istruzione sul servizio di verifica.

CORSI DI SERVIZIO	Allievi	Istruttori
Per il personale di condotta	16.202	46
Per il personale operaio e di verifica	1.942	112
TOTALE...	18.144	158

La « Tecnica professionale » ha provveduto anche durante l'esercizio 1940-41 alla pubblicazione di lezioni, di articoli descrittivi e di divulgazione.

12. **Laboratorio di psicotecnica.** — Le contingenze belliche non hanno consentito di praticare un gran numero di esami. Come è stato indicato nella prima parte, si è approfittato di questa diminuzione di attività per procedere ad una

migliore sistemazione dei locali, al perfezionamento degli apparecchi in dotazione, allo studio ed alla messa a punto di nuove prove ed all'elaborazione dei risultati degli esami precedentemente praticati.

13. **Fondo pensioni e sussidi.** — La situazione al 30 giugno 1941 delle iscrizioni delle pensioni e dei sussidi continuativi (compresi gli aumenti ai vecchi pensionati) nonché quella del carc-viveri messa a confronto con quella al 30 giugno 1940 risulta la seguente :

	30 giugno 1941				30 giugno 1940			
	PENSIONI		CAROVIVERI		PENSIONI		CAROVIVERI	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
<i>A) Pensioni ordinarie a carico del Fondo pensioni:</i>								
Ex agenti	65.622	437.947.179	57.100	56.924.333	66.064	439.711.722	57.697	57.830.219
Vedove con o senza figli	33.148	125.224.331	37.953	25.016.300	37.117	120.522.251	36.029	24.623.134
Orfani soll.	1.483	2.524.747	1.424	602.854	1.442	2.475.996	1.375	596.665
TOTALI...	100.253	565.696.257	96.477	82.543.487	104.623	562.709.969	95.101	83.050.018
<i>B) Pensioni al personale proveniente dalle ex gestioni austriache liquidate secondo il Regio decreto 995 del 1924:</i>								
Ex agenti	1.999	19.310.721	1.889	1.896.530	2.065	10.547.405	1.955	1.871.898
Vedove con o senza figli	734	1.883.137	726	427.220	729	1.864.177	721	425.043
Orfani soll.	41	94.955	41	19.324	49	105.794	49	24.059
TOTALI...	2.774	21.288.813	2.656	2.343.074	2.843	12.517.376	2.725	2.321.000
TOTALI GENERALI...	103.027	586.985.070	99.133	84.886.561	107.466	575.227.345	97.826	85.371.018

Nel prospetto sono comprese anche le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex gestioni austriache, pensioni che in base alla legge 6 luglio 1940, n. 952 debbono far carico al Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato, salva la contribuzione del Tesoro secondo i criteri stabiliti negli art. 1, 2, 3, 4, e 6 della legge stessa.

Al termine dell'esercizio 1940-41 sono stati concessi **73.931** aumenti di pensioni derivanti dall'applicazione della legge 16 aprile 1940, n. 237, e la maggiore iscrizione di pensione riferita al 1° aprile 1940 è di lire **29.324.032,24**.

Poichè anche gli aumenti delle circa quattromila residue pensioni tuttora da riliquidarsi dovranno decorrere dal 1° aprile 1940, si può prevedere che a lavoro ultimato l'importo completo degli aumenti in dipendenza della citata legge riferiti alla stessa data 1° aprile 1940, sarà di circa lire **30.000.000** anzichè di lire **35.000.000**, come previsto nello scorso anno.

I risultati finanziari per l'esercizio 1940-41 della gestione del fondo pensioni e sussidi si riassumono come segue:

Entrate L. **662.361.627,06**
 di cui lire 75.717.561,47 per ritenute al personale;
 lire 54.398.554,99 per interessi del patrimonio; 262.566.632,69
 lire per contributo dell'Amministrazione; lire 19.678.877,91
 per entrate diverse e lire 250.000.000 per contributo dell'Erario a sensi dell'art. 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844.

Spese » **662.361.627,06**
 di cui lire 567.348.453,26 per pagamenti di pensioni
 ordinarie; lire 12.973.975,28 per pensioni provvisorie ad agenti delle ex gestioni austriache ed a quelli provenienti da altre Amministrazioni dello Stato; lire 81.913.882,60 per assegni di caro viveri; lire 125.315,92 per sussidi una volta tanto.

Il notevole aumento di spesa per pensioni verificatosi in confronto all'esercizio precedente (circa 28 milioni) è dovuto in massima parte al miglioramento delle pensioni approvato con la legge 16 aprile 1940, n. 237, nonché all'aumentato numero dei pensionati.

A pareggio degli oneri gravanti sulla gestione del fondo, l'Amministrazione ferroviaria avrebbe dovuto versare un contributo di lire 512.566.632,69. Questo però si è ridotto a lire 262.566.632,69 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 1940 era di lire 1.193.454.647,29, è aumentata di lire 3.092.687,36 cosicchè al 30 giugno 1941, 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 1.196.547.334,65 ed era così costituito:

Titoli	L.	648.346.576,20
Denaro	»	432.823,97
Mutui alle case economiche.....	»	297.174.014,26
Mutui alle cooperative edilizie.....	»	146.637.020,02
Mutuo per la costruzione della sede del Dopolavoro ferroviario di Roma	»	7.497.597,88
Mutui al personale.....	»	96.459.302,32
TOTALE.....	L.	<u>1.196.547.334,65</u>

14. **Opera di previdenza.** — Durante l'esercizio 1940-41 l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto:

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei ad orfani		Assegni alimentari vitalizi		Assegni finali di L. 500 ciascuno ad orfani		Sussidi alle famiglie per morte dopo l'esonero	
ad agenti		a famiglia		n.	importo	n.	importo	n.	importo	n.	importo
n.	importo	n.	importo								
1.015	11.200.806	767	3.724.397	700	497.952	104	143.250	2201	1.100.500	606	433.189

Le concessioni di carattere facoltativo approvate a carico della disponibilità dell'esercizio medesimo, sono state le seguenti:

Ricoveri di orfani, di figli di agenti in attività di servizio e di figli di ex agenti in Istituti di educazione e 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 agenti ed ex agenti per l'anno scolastico 1940-41	
n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo
213	5.370.250	7	13.920	126	316.830	2.586	2.143.700

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) L. 100.000 alla Fondazione Vittorio Emanuele III per le Colonie climatiche a favore di orfani e figli di agenti ed ex agenti;

b) L. 122.700 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 1940-41 hanno continuato a funzionare 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 San Giorgio e l'Istituto « Alessandro Mussolini » di Rimini Bellaria.

Nei suddetti quattro Istituti sono stati ricoverati durante l'anno scolastico 1940-41 898 orfani, mentre altri 304 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 delle 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 1940-41 i seguenti risultati:

<i>Entrate</i>	L.	40.263.238,28
di cui: lire 29.888.385,53 per contributo del personale; lire 1.721.889,03 per ritenute assegni di malattia; lire 1.260.538,23 per multe al personale; lire 6.625.139,56 per interessi sul patrimonio; lire 50.000 per canone a carico della gestione rivendita libri e giornali e lire 717.285,93 per quote tasse di bollo ed altre entrate diverse.		
<i>Spese</i>	»	34.093.598,13
di cui: lire 14.305.396,75 per indennità di buonuscita; lire 8.666.530,87 per assegni alimentari e sussidi; lire 2.244.876,09 per assegni giornalieri di malattia; lire 6.715.908,32 per il ricovero degli orfani in Istituti di istruzione; lire 2.157.840 per borse di studio e lire 3.046,10 per rimborsi di ritenute. La gestione si è chiusa quindi con un avanzo di		
	»	6.169.640,15

Nell'anno precedente si era avuta un'entrata di lire 38.914.088,02 ed una spesa di lire 41.226.520,72 con un disavanzo di lire 2.312.432,70.

L'avanzo risultante nel presente esercizio dipende prevalentemente dalla temporanea contrazione avutasi nelle spese per indennità di buonuscita, in relazione al minor numero di agenti esonerati poichè, per concorrere a fronteggiare i bisogni di maggiore personale conseguenti all'aumento del traffico, il personale è stato di regola mantenuto in attività di servizio fino al raggiungimento dei limiti massimi di età previsti dal Regolamento.

La consistenza patrimoniale dell'Opera dal 30 giugno 1940 al 30 giugno 1941 ha subito le seguenti variazioni:

<i>Attività finanziarie:</i>	30-6-1941	30-6-1940
Titoli e denaro presso la Cassa Depositi e Prestiti	L. 107.583.180,89	L. 107.531.223,22
Mutuo alle case economiche pei ferrovieri	» 11.196.376,92	» 11.299.674,65
Mutui a cooperative edilizie	» 9.230.730,19	» 9.344.290,58
	L. 128.010.288 —	L. 128.175.188,45
Attività immobiliari e mobiliari (costruzione ed arredamento dei 4 Istituti di proprietà dell'Opera)	L. 22.280.170,27	L. 21.952.478,83
TOTALI	L. 150.290.458,27	L. 150.127.667,28
<i>Passività</i>	L. 61.436.512,75	L. 69.412.988,60

Le passività sono costituite per la massima parte dall'importo dei disavanzi dei precedenti esercizi, che al 30 giugno 1940 ammontavano a lire 59.232.190,11, (diminuiti al 30 giugno 1941 di lire 6.169.640,15 costituenti l'avanzo dell'esercizio) nonchè del debito verso le Ferrovie dello Stato per spese patrimoniali ammontante a lire 7.048.616,72.

Gestione delle colonie climatiche per i figli degli iscritti alla Associazione fascista ferrovieri. — Nell'estate 1940 non furono organizzate colonie climatiche temporanee. Ciò per disposizione del Comando Generale della G. I. L. il quale, avuto riguardo alla nuova situazione derivata dall'entrata in guerra dell'Italia, ritenne fosse opportuno soprassedere all'apertura delle dette colonie.

L'attività dell'assistenza climatica in detto anno fu limitata all'ammissione di un modesto numero di figli di ferrovieri alle colonie diurne della Sicilia, a quella di Poetto (Cagliari) e ad una piccola colonia diurna organizzata presso il Bagno Marino di Barcola del dopolavoro ferroviario di Trieste.

Fruirono della cura climatica marina nelle suindicate colonie diurne, complessivamente 300 bambini con una spesa di esercizio di lire 43.818,84.

Il giorno 29 ottobre fu inaugurata la nuova colonia montana « Principe di Napoli » di Acerno, capace di 300 posti, per l'istituzione della quale l'Opera ha sostenuto una spesa di oltre 3 milioni di lire.

Nella gestione delle colonie si è avuta nell'esercizio 1940-41 una entrata complessiva di lire 2.884.547,26 e una spesa di lire 464.480,38 con un avanzo di lire 2.420.066,88 dovuto alla quasi completa cessazione del funzionamento delle colonie, resasi necessaria in conseguenza delle attuali contingenze.

L'avanzo stesso è stato portato in diminuzione delle passività dell'Opera verso l'Amministrazione ferroviaria.

Il patrimonio di spettanza della gestione colonie al 30 giugno 1941 era costituito da un attivo di lire 12.497.540,36 per immobili e materiale di arredamento e da un passivo di lire 682.351,38 per un debito verso le Ferrovie dello Stato in conto spese patrimoniali; donde una consistenza netta di lire 11.815.188,98.

Gestione delle colonie climatiche della fondazione « Vittorio Emanuele III » per i figli ed orfani di agenti delle F. S. — Per le ragioni suesposte, nell'estate 1940 nessun bambino fu ammesso in colonia a spese della fondazione Vittorio Emanuele III.

La Fondazione ha avuto un'entrata di lire 247.701,52 e una spesa di lire 3.264,40 con un avanzo di lire 244.437,12 dovuto al mancato funzionamento delle colonie.

Il patrimonio netto della Fondazione era al 30 giugno 1941 di lire 783.352,90.

PARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIII

PARTE II

PARTE II

15. Fondazione Elena di Savoia. — La fondazione « Elena di Savoia » creata per l'assistenza agli orfani e figli di ferrovieri dello Stato e delle ferrovie concesse all'industria privata morti, dispersi o resi invalidi in servizio ferroviario e militare durante la guerra 1915-1918, mediante il conferimento di borse di studio ed il ricovero in adatti luoghi di cura, ha concesso nell'anno scolastico 1940-41 1 sola borsa di studio per l'importo di lire **1.800** non essendovi altri giovani nella condizione di poter partecipare ancora all'assistenza della detta istituzione.

16. Case economiche per ferrovieri. — Durante l'esercizio 1940-41 vennero ultimati **235** alloggi per un complesso di **874** vani, mentre **30** alloggi per complessivi **108** vani vennero trasferiti alla gestione patrimoniale; cosicchè al 30 giugno 1941 si aveva una consistenza di **13.491** alloggi con **45.513** vani in **127** località. Erano inoltre in costruzione **1.143** alloggi per complessivi **4.366** vani.

Gli impegni di spesa assunti per le costruzioni al 30 giugno 1941 ammontavano a lire **463.300.646,54** e le spese erogate a lire **417.978.294,57**.

L'importo complessivo delle somme mutate è salito da lire 390.500.000 a lire **409.000.000** mentre quello delle spese ammortizzate è passato da lire 35.148.309,16 a lire **39.205.884,38**.

I risultati della gestione sono stati i seguenti:

<i>Entrata</i>	L. 22.053.154,63
----------------------	-------------------------

di cui lire 18.636.506,88 per canoni di affitto, lire 2.493.218,69 per contributi vari, (lire 1.299.817,50 dal Ministero LL. PP. e lire 1.193.401,19 dalle F. S. per le case costruite dal 1919 al 1922), lire 511.526,53 per interessi sul Fondo di Riserva e lire 411.902,53 per proventi vari.

<i>Spesa</i>	» 29.462.596,35
--------------------	------------------------

di cui lire 16.575.627,30 per interessi sui capitali investiti nelle case, lire 529.089,29 per imposte, lire 3.830.782,07 per amministrazione, illuminazione, consumo acqua, ecc., lire 7.611.340,19 per manutenzione e lire 915.757,50 per versamenti al Fondo di riserva.

Il disavanzo di lire **7.409.441,72**, è stato parzialmente coperto mediante prelevamento di lire **1.697.526,41** dal Fondo di riserva (parte costituita dall'accantonamento del «Contributo statale») mentre la rimanenza del disavanzo stesso è stata provvisoriamente accantonata ai residui attivi in attesa che venga stabilito il modo di pareggiarla.

Tale disavanzo è risultato superiore di lire **3.252.456,20** a quello del precedente esercizio, prevalentemente in conseguenza delle maggiori spese sostenute per manutenzione straordinaria, nelle quali sono state comprese quelle per la costruzione e l'adattamento di locali a ricoveri per la protezione antiarea, nonché quelle per la sostituzione delle cancellate metalliche con recinzioni antarchiche.

La consistenza del Fondo di riserva, in seguito ai versamenti ed ai prelievi di cui sopra, risultava al 30 giugno 1941 di lire **6.756.489,93** costituenti l'ammontare delle somme accantonate per la temporanea esenzione d'imposte e sovrimposte, essendo gli altri accantonamenti già estinti in seguito ai prelievi fatti per il pareggio dei disavanzi dei decorsi esercizi.

17. Cooperative edilizie ferroviarie. — Nell'esercizio 1940-41 nessun nuovo alloggio cooperativo è stato costruito.

Le somme erogate in conto dei mutui concessi alle Cooperative (esclusi quelli accordati da Istituti privati) e quelle per le quali è stato iniziato l'ammortamento erano, al 30 giugno 1941, le seguenti:

ENTI CHE HANNO CONCESSO I MUTUI	S O M M E	
	Mutate	Poste in ammortamento
Cassa depositi e prestiti..... L.	331.833.773,01	330.810.919,61
Fondo pensioni e sussidi..... »	151.643.683,91	151.615.098,95
Fondo pensioni e sussidi (già fondo di riserva per i rischi di mare)..... »	11.409.607,51	11.163.667,09
Fondo pensioni e sussidi (ulteriore stanziamento di 5 milioni)..... »	6.014.093,13	5.900.000 —
Opera di previdenza..... »	10.498.386,54	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.	527.129.544,10	525.697.012,12

Al 30 giugno 1941 erano stati collaudati **4.766** alloggi. Erano inoltre **4.253** i soci che avevano ottenuta l'autorizzazione a stipulare i mutui individuali e **437** i soci che avevano riscattato i mutui per un complessivo importo di lire **38.529.555,71**.

In dipendenza di tali riscatti sono state rimosse, al 30 giugno 1941 lire **13.417.345,40** delle quali è stato effettuato il versamento alla Cassa depositi e prestiti ad estinzione anticipata dei mutui da essa concessi.

18. Mutui al personale. — Le operazioni di credito a favore del personale approvate durante l'esercizio 1940-41 per mutui concessi dall'Amministrazione furono **9.130**, di cui 7.939 quinquennali e 1.191 decennali, in confronto a 11.772 (9.987 quinquennali e 1.785 decennali) del precedente esercizio.

L'importo medio unitario dei mutui quinquennali è aumentato a lire **6.758**, e quello dei mutui decennali a lire **11.540** in confronto, rispettivamente, a quello di lire 6.213 e lire 10.762 del precedente esercizio, e ciò per effetto dell'aumento degli stipendi portato dalla legge 16 aprile 1940, n. 237.

Gli introiti in conto capitale ammontarono a lire **71.346.743,50** i quali, aumentati del residuo di lire 846.982,92 esistente alla chiusura del precedente esercizio, hanno determinato una disponibilità di lire **72.193.726,42**. Per la liquidazione dei 9.130 mutui accordati furono erogate complessivamente lire **66.940.600,48** di cui lire 53.656.134,08 per i quinquennali e lire 13.284.466,40 per i decennali, risultandone ancora un residuo disponibile alla fine dell'esercizio di lire **5.253.125,94**.

L'avanzo della gestione è risultato di lire **1.844.291,77**, da cui dedotte 3.552,12 lire per rettifica apportata agli utili del 1939-40 a seguito del definitivo loro accertamento avvenuto nel successivo esercizio, si è determinato in lire **1.840.739,65** l'importo accreditato al fondo di garanzia.

Le cessioni contratte dal personale con Istituti di credito privati diminuirono da 3.661 a **2.646**, delle quali 31 quinquennali e 2.615 decennali.

Tutte le cessioni furono stipulate con casse di risparmio e istituti di credito e di previdenza, fra i quali, in modo particolare, la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde con 895 operazioni, l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni di Roma con 570, la Società Anonima « Credito e Previdenza » di Roma con 460, la Cassa di Risparmio di Firenze con 389 e la Cassa di Risparmio di Bologna con 145.

In complesso le operazioni di credito del personale ammontarono a **11.776** contro 15.433 dell'esercizio precedente, con una diminuzione quindi di 3.657 che può in parte spiegarsi con la progressiva diminuzione del personale di ruolo dipendente, sia dalla sostituzione di parte di tale personale con agenti non di ruolo e sia altresì per la cessione in appalto di servizi prima eseguiti in economia.

19. Fondo di garanzia per le cessioni. — I risultati della gestione 1940-41 si concludono con:

<i>una entrata di</i>	L.	14.454.642,80
<i>ed una spesa di</i>	»	6.198.305,48
		<hr/>
onde un avanzo di.....	L.	8.256.337,32
		<hr/> <hr/>

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 **93.901.765,81** con corrispondente diminuzione di quelli del fondo pensioni aventi il medesimo impiego, i quali si riducono a lire **96.459.302,32**.

La consistenza dei crediti esigibili, che alla fine dell'esercizio 1939-40 era di lire 10.331.214,88 è aumentata a lire **10.651.055,41**.

L'aumento di lire 319.840,53 è stato determinato dalla differenza fra l'accensione di nuovi crediti per riscatti di cessioni per lire 5.934.354,30 e le riscossioni di crediti per lire 5.614.513,77.

La consistenza patrimoniale del Fondo, che al 30 giugno 1940 era di lire 129.340.692,91, in conseguenza dell'aumento di lire 8.256.337,32 per l'avanzo del 1940-41 e dell'aumento di lire 319.840,53 pel suddetto maggior importo dei crediti, risulta al 30 giugno 1941 di lire **137.916.870,76** così costituite:

Titoli e contante presso la Cassa Depositi e Prestiti...	L.	28.950.182,57
Capitali investiti nella gestione mutui.....	»	93.901.765,81
Capitali investiti in costruzioni per conto dell'Amministrazione e in mutui a Cooperative edilizie	»	4.413.866,97
Crediti esigibili.....	»	10.651.055,41
	L.	137.916.870,76

DOPOLAVORO FERROVIARIO

20. **Notizie generali.** — Gli agenti aderenti al Dopolavoro ferroviario nell'esercizio 1940-41 sono stati **151.471**. Hanno inoltre aderito **1.276** medici di reparto e **22** Ufficiali dell'Ufficio mobilitazione. Il numero delle sezioni è di **273**.

Durante l'esercizio la Commissione centrale ha tenuto **12** riunioni, nelle quali sono state prese **676** deliberazioni.

Sono state aperte le nuove sedi di Genova, Pisa, Mantova, Parma e Tarvisio.

. Fra tali realizzazioni merita un cenno la sede del Dopolavoro ferroviario di Genova, inaugurata il 27 ottobre XVIII dall'Eccellenza il Ministro delle Comunicazioni coll'intervento delle maggiori Gerarchie ferroviarie e cittadine. Mediante la compiuta e decorosa sistemazione di vasti e numerosi locali nel Palazzo delle Cupole in Via XX Settembre, è stato provveduto in modo assai soddisfacente a dotare l'istituzione di una sede adeguata alla importanza di quel centro.

Un cenno particolare merita pure la nuova sede di Pisa, costruita in fregio al piazzale esterno di quella Stazione centrale ed a riscontro di altro edificio per uffici

al lato opposto. Tale sede è costituita di un piano terreno nel quale trovansi un cinema teatro capace di oltre 600 posti a sedere, le ampie sale della mensa e della mensa, i locali per la refezione ai figli dei ferrovieri che affluiscono a Pisa per ragione di studio e una cucina dotata dei più moderni apprestamenti.

Ai piani superiori trovansi gli uffici, sale di lettura, di biliardo e di ritrovo nonchè la palestra sportiva. Esistono inoltre altri locali per scuole professionali e per quella di taglio e cucito per le figlie dei ferrovieri.

Si è inoltre provveduto a lavori di ampliamento e di sistemazione di altre varie sedi ed impianti.

21. Assistenza e propaganda. — L'opportunità dell'azione da tempo iniziata per la costituzione di mense e di refettori ha ricevuto speciale rilievo dalle particolari contingenze determinate dallo stato di emergenza nel settore dell'alimentazione. L'attrezzatura e l'organizzazione delle mense del Dopolavoro ferroviario, che assommano attualmente a **54**, con aumento rispetto al precedente esercizio, integrate dai **32** refettori costituiti nell'interno degli impianti, ha pienamente consentito non solo di adeguarsi ad una più ampia frequentazione del personale, ma di cooperare in modo assai apprezzato dalle Autorità competenti a fare fronte a particolari necessità determinate dallo stato di guerra, specie pel transito delle truppe italiane e tedesche e per gli sfollamenti di Zara e del fronte Giulio.

Altri impianti sono stati costituiti in aumento ai bagni e alle docce esistenti al termine dello scorso esercizio. Nidi di infanzia ed asili hanno continuato il loro regolare funzionamento con la refezione calda ai bambini. Nonostante il più grave onere in relazione colle condizioni del mercato è stato possibile, col notevole contributo della Gestione Viveri « La Provvida », distribuire i doni della Befana, col consueto criterio totalitario, a **85.691** figli di ferrovieri dai 3 ai 9 anni.

22. Assistenza alle Forze armate. — L'azione per l'assistenza alle Forze armate, svolta nello scorso esercizio in ottemperanza alle direttive del Partito e dell'Opera nazionale dopolavoro, si è ampliata e perfezionata con molteplici iniziative.

Oltre alla erogazione di adeguati contributi al Dopolavoro delle Forze armate, si sono attuate forme di diretta assistenza ponendo a disposizione dei militari le sedi sociali e gli impianti annessi (campi sportivi, bocciodromi, sedi di nuoto e canottaggio, bagni e docce, ecc.); ammettendo gratuitamente i militari stessi ai teatri e ai cinema oltre la percentuale del 20 % dei posti disponibili e allestendo anche spettacoli esclusivi; offrendo ranci, generi di conforto e sigarette.

Come si è detto le mense ferroviarie hanno ospitato militari italiani e tedeschi. Esse hanno poi in varie località posto la loro attrezzatura a disposizione dei posti di ristoro istituiti dal Dopolavoro ferroviario delle Forze armate. Da citare il Dopolavoro ferroviario di Milano nei riguardi del grande Posto di ristoro della Stazione centrale e del Villaggio del soldato ai Boschetti.

Particolari iniziative sono state prese per la celebrazione della 3^a giornata del Soldato; concerti e recite sono state organizzate pro feriti, accedendo spesso agli ospedali ed alle località di degenza.

Quest'azione di assistenza non è stata limitata alle Forze armate italiane ma, specie nel Mezzogiorno ed in Sicilia, è stata estesa, nel più cordiale cameratismo, a quelle tedesche.

23. **Agraria.** — L'importanza e l'utilità concreta delle attività agrarie, perseguite dal Dopolavoro ferroviario fino dal suo sorgere, sono state poste in particolare evidenza per effetto delle condizioni determinate dallo stato di guerra. Si è data pertanto opera allo scopo non solo di mantenere le posizioni raggiunte, ma anche, adeguandosi alle presenti esigenze, di perfezionare e di incrementare tali attività, praticate col più ampio consenso degli associati.

Lo svolgimento quindi dei programmi prestabiliti nei vari settori è proceduto con ritmo accelerato e, coll'assenso della Commissione centrale, anche oltre gli stanziamenti stabiliti nei riguardi dello sviluppo degli impianti cunicoli ed avicoli, e numerosi contributi sono stati concessi ai Dopolavoro ferroviari per ampliare e sistemare gli impianti esistenti e per costituirne dei nuovi. Contemporaneamente si è ripetuta la larga distribuzione di opuscoli e pubblicazioni riguardanti la pratica degli allevamenti.

In genere tutte le richieste di conigli riproduttori e miglioratori sono state prese in considerazione prelevando i soggetti prevalentemente dai nostri impianti o acquistandoli in allevamenti privati o in occasione di Mostre.

Pur dando l'assoluta preferenza ai soggetti da carne, si è continuato, estendendolo al Dopolavoro di Ala, l'allevamento compartimentale di conigli Angora a Vicenza, che ha fornito notevole quantità di lana che, filata e tinta, ha servito alla confezione di indumenti vari. La raccolta e preparazione delle pelli di coniglio essiccate, per l'addietro limitata, si è estesa a vari Compartimenti, e continua la propaganda per ottenere migliori risultati.

Si è dato incremento all'avicoltura e sono state tenute in considerazione le richieste di materiale avicolo, avute però presenti le temporanee difficoltà nell'approvvigionamento dei mangimi.

Particolarmente nel settore cunicolo i Dopolavoro ferroviari hanno partecipato, conseguendo numerosi ed importanti premi, alle Mostre di Torino, Verona, Padova e Foggia, oltrechè a Mostre locali.

È continuata la distribuzione di materiale apistico.

Le coltivazioni granarie come pure quelle leguminose, foraggere, etc., hanno dato buoni risultati nonostante le avverse condizioni stagionali. Sono stati raccolti in complesso quintali **2.949** di grano su una superficie di mq. **1.534.559** con una media di quintali **19,15**, superando lo scorso anno sia nella produzione che nella media.

Si è promossa con la erogazione dei fondi occorrenti la messa a coltura di estese aree nel Mezzogiorno specie nei Compartimenti di Bari e Reggio Calabria. Allo scopo di favorire al massimo le colture sono state soddisfatte tutte le richieste di contributi per acquisto di fertilizzanti chimici ed organici.

Sono state distribuite **52.000** piante fruttifere, **4.600** piante ornamentali e oltre **11.000** zampe di asparagi provenienti dai nostri vivai di Serravalle Pistoiese e di Cecina, e in minor parte, da quelli di Taggia, Cagliari e Macomer.

La coltivazione del ricino ha dato buoni risultati essendo stati conferiti al Centro di Littoria quintali **197** di seme da degusciare che hanno dato una resa di quintali **125** con una produzione più che raddoppiata rispetto allo scorso anno. Discreta partecipazione si è avuta alla Giornata del Gelso e al XIII Concorso baccologico, manifestazioni indette dall'O. N. D.

24. Educazione e cultura. — Nuove sale cinematografiche sono state aperte a Pisa, Mantova, e Tarvisio. La quantità di **215** apparecchi segnalata nella precedente relazione non ha subito aumenti persistendo le circostanze indicate nella relazione dello scorso anno, della pratica in corso pel passaggio di alcuni cinematografi alla industria privata e della sostituzione dei cinema muti con apparecchi sonori a passo ridotto.

L'attività cinematografica che, come si è detto, si è svolta anche per le Forze armate, è stata assai notevole anche per la intensificazione delle proiezioni ambulanti per le quali il Compartimento di Bari è stato dotato di un carro chiuso opportunamente attrezzato.

Apparecchi radiofonici e radiofonografici sono stati forniti in nuova dotazione a sedi di Dopolavoro ed a mense, sostituendo in **32** Dopolavoro gli apparecchi esistenti con altri di maggiore potenzialità e di tipo più moderno.

Le **14** Biblioteche circolanti, al cui aggiornamento provvede annualmente l'Ufficio centrale, segnano continuo incremento nel prestito dei libri, come risulta dalle segnalazioni periodiche. A tali biblioteche è stata eseguita una nuova fornitura di libri, la cui quantità è aumentata da **57.370** a **59.570** volumi.

È continuata la distribuzione di giornali, riviste, libri e materiali di propaganda. Riunioni e conferenze di carattere culturale e propagandistico hanno avuto luogo presso molti Dopolavoro.

Prosegue l'attività dei corsi culturali per gli agenti, delle scuole di taglio e cucito e di economia domestica per le figlie dei soci e dei doposcuola, attività che si svolge fra il costante favore degli associati e famiglie.

Filodrammatiche, filarmoniche e complessi corali hanno continuato, nei limiti consentiti dai richiami alle armi, la loro attività, che si è ampiamente svolta per le Forze armate e negli ospedali e nei convalescenziari pei feriti in guerra.

25. Sport ed escursionismo. — Nonostante le inevitabili ripercussioni dello stato di guerra, l'attività sportiva del Dopolavoro ferroviario registra notevoli affermazioni anche in campo nazionale.

Nel *canottaggio*, pur essendosi verificata, in relazione colle severe caratteristiche di tale sport, una limitazione di attività, questa è stata soddisfacente specie ad opera dei Dopolavoro ferroviari di Genova, Milano, Napoli e Venezia, il quale ultimo nei campionati nazionali del remo testè svoltisi a Verbania si è aggiudicato l'importante titolo nazionale nel due con timoniere seniores.

Nel *nuoto* lo stesso Dopolavoro di Venezia si è aggiudicato i titoli nazionali categoria iuniores nella staffetta stile libero 4×200 e staffetta sul dorso 3×100 e categoria allievi nei m. 100 dorso, oltre il campionato di società categoria ragazzi.

Nella *scherma* l'associata Velleda Cesari del Dopolavoro ferroviario di Genova, figlia di agente, si è riconfermata campione italiana di fioretto.

Nel *pattinaggio a rotelle* su pista il Dopolavoro ferroviario di Trieste si è aggiudicato i titoli nazionali femminili nei m. 500, 1.000, 5.000 e 10.000 e il titolo nazionale maschile nei m. 10.000. Nel *pattinaggio artistico* il Dopolavoro ferroviario di Trieste ha conseguito il titolo nazionale nella categoria junior femminile nazionale e il Dopolavoro di Bologna ha conseguito quelli femminili 1ª categoria e 2ª categoria junior e quello maschile nella categoria unica individuale.

Negli *sports invernali* le pattuglie dei Dopolavoro ferroviari di Bologna e di Ancona si sono aggiudicate il primato nel 12° campionato di marcia e tiro indetto nel febbraio ad Asiago dall'Opera Nazionale Dopolavoro rispettivamente nelle categorie B. e C.

È continuata ovunque l'attività di categoria e sociale, specie nell'atletica, negli sports invernali, nel ciclismo, nelle bocce, nel tiro a segno, nel nuoto, nel pattinaggio a rotelle, nell'occhei, nel tiro a volo, nella pallacanestro, nella scherma, nel tennis, cioè non solo negli sports a carattere dopolavoristico, ma pure in tutti gli altri.

PARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

PARTE I I

ALLEGATI

È continuata pure l'attività escursionistica, che anche in questo esercizio, in relazione alle contingenze, si è orientata verso gite di breve durata e importanti minima spesa.

SERVIZI SANITARI

26. **Personale sanitario.** — Il numero dei funzionari (di cui 9 amministrativi) agenti di ruolo e personale pensionato riutilizzato, al 30 giugno 1941 era di **292**, rispetto a 284 dell'anno precedente, cioè **8** in più.

La situazione numerica del personale sanitario ausiliario risulta dal seguente specchio.

SANITARI AUSILIARI	In servizio al 30 giugno	
	1941	1940
Medici aiuti (<i>ad personam</i>)	3	3
Consulenti.....	49	47
Specialisti.....	69	66
Medici di riparto nei grandi centri	315	256
Medici di riparto lungo le linee, compresi i provvisori ..	1.157	1.153
TOTALE ...	1.598	1.525

Durante l'anno finanziario 1940-41 sono stati richiamati alle armi 439 medici di riparto e sostituiti in via provvisoria 144.

27. **Visite sanitarie.** — Il numero delle visite sanitarie praticate durante l'anno 1940 (1) fu **194.322** di cui **14.129** a personale non ferroviario del Ministero delle comunicazioni.

VISITE SANITARIE	1940	1939	Differenza
Presso gli Ispettorati sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione e quiescenza..	81.591	46.559	+ 35.032
Presso gli Ispettorati sanitari per controllo, e per altre ragioni	112.299	130.405	- 18.106
Presso l'Ufficio sanitario centrale per controllo, in sede d'appello, revisione, vertenze disciplinari, ecc	482	451	- 19
TOTALE...	194.322	177.415	+ 16.907

(1) I dati statistici si riferiscono all'anno solare anzichè a quello finanziario, in relazione al criterio seguito dalla Direzione generale della Sanità pubblica.

28. **Morbosità complessiva.** — Nell'anno 1940 la morbosità generale presenta un lieve aumento nella percentuale dei casi rispetto all'anno precedente e una discreta diminuzione negli altri indici.

Dal raffronto del prospetto qui appresso riportato si rileva infatti una percentuale di casi pari a **102,05** rispetto a **99,63**; una durata per caso di giornate **11,97** di fronte a **12,45** e una degenza media per agente di giornate **12,22** rispetto a **12,41** dell'anno precedente.

È confortante rilevare il progressivo miglioramento che dal 1937 si va registrando nei diversi indici della morbosità e specie in quello relativo alla degenza media per agente il quale è sceso da **14,43** di quell'anno a **12,22** con una diminuzione di giornate **2,21** per ciascun agente.

MORBOSITÀ GENERALE NEGLI ANNI	NUMERO			Numero di casi su 100 agenti	DURATA MEDIA	
	degli agenti	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		per caso	per agente
1940.....	147.919	150.957	1.807.854	102,05	11,97	12,22
1939.....	137.931	137.420	1.711.351	99,63	12,45	12,41
Differenze...	+ 9.988	+ 13.537	+ 96.003	+ 2,42	- 0,48	- 0,19

29. **Morbosità da cause comuni.** — La morbosità da cause comuni presenta gli stessi caratteri della morbosità generale poichè essa dà a quest'ultima l'elemento più cospicuo.

MORBOSITÀ DA CAUSE COMUNI NEGLI ANNI	NUMERO			Numero di casi su 100 agenti	DURATA MEDIA	
	degli agenti	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		per caso	per agente
1940.....	147.919	127.590	1.475.214	86,25	11,56	9,97
1939.....	137.931	116.839	1.416.328	84,71	12,12	10,27
Differenze...	+ 9.988	+ 10.751	+ 58.886	+ 1,54	- 0,56	- 0,30

Le malattie che hanno dato maggiore contributo alla morbosità sono, in ordine decrescente: l'influenza (26.779 casi), le febbri reumatiche (17.462), le malattie dell'apparato locomotore (13.506), l'enterite (9.685), le malattie dello stomaco (9.366), quelle delle prime vie dell'apparato digerente (8.911), e infine le malattie della pelle e degli annessi (7.759).

30. **Infortuni.** — Negli infortuni si è verificato, nei confronti dell'anno precedente, un lieve aumento sia nella durata media per assicurato sia nella percentuale dei casi, mentre si nota una diminuzione nella durata media per caso.

COMPLESSO INFORTUNI NEGLI ANNI	NUMERO			Numero dei casi su 100 assicurati	DURATA MEDIA	
	degli assicurati	dei casi di infortunio	delle giornate di assenza		per caso	per assicurato
1940.....	186.111	17.565	271.669	12,91	15,46	1,99
1939.....	125.083	15.416	239.640	12,32	15,54	1,92
Differenze...	+ 11.028	+ 2.149	+ 32.029	+ 0,59	— 0,08	+ 0,07

Il personale operaio addetto alle officine, dove si verificano con maggiore frequenza i piccoli traumi, presenta, come al solito, una percentuale d'infortunio (22,08) maggiore di quella di tutti gli assicurati (12,91). Tuttavia essa presenta, rispetto all'anno precedente, una diminuzione in tutti gli indici.

INFORTUNI NELLE OFFICINE NEGLI ANNI	NUMERO			Numero infortuni su 100 assicurati	DURATA MEDIA	
	degli assicurati	dei casi di infortunio	delle giornate di assenza		per infortunio	per assicurato
1940.....	8.558	1.889	26.410	22,08	13,98	3,08
1939.....	8.232	2.049	28.666	24,89	13,99	3,48
Differenze...	+ 326	— 160	— 2.256	— 2,81	— 0,01	— 0,40

Nel 1940 si verificarono **159** casi di morte per infortuni sul lavoro e **223** casi di guarigione con conseguenze pari rispettivamente al **0,90** e **1,26** per ogni 100 agenti infortunati, contro 0,64 e 1,68 del 1939.

31. **Arbitrato obbligatorio.** — La contenziosità per infortuni sul lavoro segna, nel 1940, un ulteriore notevole miglioramento. Il favorevole andamento di questo ramo della attività medico-legale, se è in rapporto diretto con l'applicazione della nuova legge, trae indubbiamente origine dalla sempre più diffusa coscienza della esattezza e della equità delle valutazioni effettuate dai nostri sanitari.

Le controversie definite con visite in contraddittorio segnano infatti anch'esse una diminuzione (56 su 298 liquidazioni e cioè poco più del 18%) mentre gli arbitrati sono ridotti alla cifra di 14 (meno del 5%).

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
1940.....	14	4	1	4	5
1939.....	20	4	8	5	3

32. **Malaria.** — L'endemia malarica ha avuto nel 1940 una lieve recrudescenza rispetto al 1939 nella giurisdizione di alcuni Ispettorati sanitari (Napoli, Foggia, Bari, Palermo, Catania).

La causa dell'aumento, del resto non molto sensibile, di morbosità per malaria in queste ultime località è da ricercarsi nell'andamento stagionale avverso e forse anche in altri fattori difficilmente controllabili dovuti alle attuali contingenze (spostamenti di truppe, ecc.).

D'altra parte è anche da rilevarsi che la morbosità per malaria tra il nostro personale ha raggiunto nel 1939 il limite più basso che si sia mai registrato; quindi l'aumento attuale è relativo alle cifre minime dello scorso anno.

ANNI	Numero degli agenti in zona di malaria	Agenti colpiti da malaria	Numero dei casi di febbre malarica			Numero delle giornate di degenza per malaria	Numero dei casi di malaria su 100 agenti	Durata media di ogni caso di malaria	Giornate perdute in media da ogni agente	Morti per malaria
			Primitivi	Recidivi	Totale					
1940.....	21.813	249	147	178	325	6.045	1,52	18,60	0,28	1
1939.....	21.947	196	98	171	269	4.358	1,23	16,20	0,19	—
Differenze...	— 634	+ 53	+ 49	+ 7	+ 56	+ 1.687	+ 0,29	+ 2,40	+ 0,09	+ 1

Nel prospetto precedente figurano i dati relativi alla morbosità per malaria avutasi nelle zone malariche; nel prospetto che segue figurano invece i dati relativi alla morbosità per malaria avutasi 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	
1940.....	147.226	284	380	7.352	0,19	0,25	0,04
1939.....	137.931	242	328	5.576	0,17	0,24	0,04
Differenze ...	+ 9.295	+ 42	+ 52	+ 1.776	+ 0,02	+ 0,01	—

Durante l'anno 1940 il consumo dei chinacei e acridrinici a scopo curativo e profilattico ammonta a lire **326.717,64** e in confronto con l'anno precedente, il cui consumo ammontò a lire **537.758,70**, si è avuta una economia di lire **211.041,06** dovuta in parte all'uso più economico della Italchina ed in parte alla riduzione delle zone malariche con conseguente diminuzione del numero dei profilassati.

Furono inoltre spese lire **341.515,65** per la riparazione e manutenzione degli impianti di protezione antimalarica esistenti e lire **27.604,30** per nuovi impianti, registrandosi così una spesa complessiva di lire **369.119,95**.

La spesa sostenuta durante l'anno 1940 per la delarvizzazione col « Verde Caffaro galleggiante » delle acque stagnanti in zona di malaria fu di lire **50.441**.

La spesa per indennità di malaria nel 1940 ascese a lire **2.465.693** con un risparmio rispetto all'anno precedente di lire **96.409**.

33. Quiescenze. — Il numero delle quiescenze proposte durante l'anno 1940 fu di **1.216** (di cui 903 per agenti addetti all'esercizio) rispetto a **1.475** proposte nell'anno precedente (di cui **1.129** per agenti addetti all'esercizio).

Fra le cause che hanno provocato l'inabilità prevalgono le malattie dell'apparato circolatorio (**398**) e le deficienze visive (**208**). Seguono in ordine decrescente le malattie del sistema nervoso (**161**), quelle dell'apparato locomotore (**145**), dell'apparato digerente (**144**) e dell'apparato respiratorio (**142**). Si hanno infine le malattie dell'udito (**83**), le conseguenze di traumi (**79**), la tubercolosi (**68**), le malattie del ricambio (**38**).

34. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — Per quanto riguarda la diffusione delle malattie infettive nell'ambito ferroviario non si hanno da segnalare fenomeni epidemiologici di una certa entità. Solo in alcune zone del Compartimento di Palermo si verificarono nell'estate del 1940 piccole epidemie di scabbia tra il personale ferroviario ed i loro familiari, le quali richiesero l'applicazione di adatte misure profilattiche ed in particolar modo l'intensificazione dei procedimenti di pulizia nei dormitori del personale.

Lo stato di guerra ha consigliato un'applicazione più rigorosa di tutte le misure di profilassi generale delle malattie infettive e diffusive nell'ambito ferroviario e conseguentemente una vigilanza igienica più assidua del traffico ferroviario specialmente in quelle regioni dove si verificarono movimenti di truppa o spostamenti di masse determinati dalle necessità militari e dagli eventi della guerra.

Si è collaborato con le autorità militari, quando queste hanno chiesto il nostro intervento, nell'attuazione delle misure profilattiche sui treni ospedali e sui treni impiegati per il trasporto delle truppe.

D'accordo con la Direzione generale della Sanità pubblica si è proceduto ad apportare alcune opportune modificazioni al Regolamento sulla profilassi delle malattie infettive nell'ambito ferroviario mentre in collaborazione con il Servizio materiale e trazione sono stati studiati nuovi metodi di disinfestazione per le automotrici e le nuove norme per la disinfezione periodica delle stesse automotrici e delle carrozze viaggiatori.

Tali norme sono attualmente in via d'applicazione e presentano notevoli vantaggi, specie dal lato economico, sui metodi finora seguiti.

Si è continuato a portare la debita attenzione sull'applicazione delle misure profilattiche al trasporto del bestiame e le frequenti ispezioni, eseguite nei vari impianti di lavaggi e disinfezione dei carri bestiame, hanno reso possibile la segnalazione ai Servizi competenti degli inconvenienti rilevati e dei provvedimenti atti ad eliminarli.

Si è avuto modo di constatare in un altro anno di esperienza che i nuovi metodi di disinfezione dei carri adibiti al trasporto del bestiame rispondono a tutte le esigenze e risultano altresì notevolmente più economici.

La vigilanza igienica sugli emigranti ai transiti di confine si è svolta con la consueta assiduità malgrado la notevole riduzione di traffico verificatasi per le contingenze belliche: furono complessivamente ispezionati **15** treni con **1.149** emigranti.

Particolare cura si è portata alla lotta contro le mosche nell'ambito ferroviario e la relativa gara a premi bandita tra gli impianti di sei compartimenti ha dato buoni risultati tanto da consigliare di estenderla per il prossimo esercizio agli impianti dell'intera rete.

Non si è mancato di seguire e studiare i vecchi e nuovi problemi riguardanti la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, specie nelle officine nelle quali si è regolarmente continuato a praticare le periodiche ispezioni sanitarie.

Sempre attiva si è mantenuta la vigilanza igienica dei dormitori e dei ristoratori delle stazioni. Gli impianti di potabilizzazione delle acque sono stati sottoposti ai necessari frequenti controlli e nel laboratorio d'igiene sono stati studiati ed esperimentati alcuni nuovi mezzi di depurazione che ora vengono seguiti, in collaborazione con il Servizio lavori, nella loro applicazione pratica fatta a titolo di prova.

Si è proceduto alla sostituzione del disinfettante « cloruro di calce » adoperando in sua vece il « Siclor » che risulta lievemente più attivo, più stabile ed altera meno i caratteri organolettici delle acque trattate.

Inoltre si è introdotto il sistema di disinfettare le acque, destinate ad uso potabile, trasportate coi carri serbatoio, immettendo nei carri stessi all'atto del riempimento una congrua quantità del disinfettante « Siclor ». Tale misura ha un carattere provvisorio e si è giudicata opportuna perchè le attuali contingenze consigliano una profilassi molto rigorosa delle malattie infettive di origine intestinale.

Nel laboratorio d'igiene furono praticati complessivamente **839** esami di cui **224** di alimenti e bevande (di caffè, di vino, di olio, di acque minerali, ecc., prelevati dai ristoratori) **333** analisi cliniche, **189** esami chimici e batteriologici d'acqua, **93** di disinfettanti e medicinali ed altri diversi.

35. Mezzi di soccorso. — Durante l'esercizio 1940-41 il riordinamento dei mezzi di soccorso nelle stazioni e negli altri impianti della rete, iniziato e con-

PARTE II
Capo IVPARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

dotto a buon punto negli anni precedenti secondo le disponibilità finanziarie, ha subito un arresto per difficoltà di approvvigionamento delle barelle di acciaio e delle cassette di lamiera zincata in sostituzione dei vecchi tipi in legno.

Sono state tuttavia fornite dei nuovi tipi di cassette soccorso e di barelle le stazioni delle linee aperte all'esercizio (Treviso-Grisignano di Zocco) e quelle di nuovo impianto.

Durante l'esercizio stesso sono stati istituiti nuovi ambulatori medici nelle stazioni di Catania, Piacenza e Roma Ostiense, e stanze di pronto soccorso in quelle di Villa S. Giovanni, Crotone e S. Eufemia Lamezia.

Sono stati soppressi, per demolizione, l'ambulatorio delle officine di Roma Trastevere ed il pronto soccorso sussidiario sotto tettoia della stazione di Roma Termini.

Presso i vari impianti ferroviari sono stati istituiti complessivamente 345 posti di soccorso antigas, 166 di 1ª categoria e 179 di 2ª categoria, dotati, oltre che delle comuni cassette soccorso, di maschere antigas, guantoni di gomma, apparecchi per inalazione di ossigeno e dei medicinali ed oggetti necessari per i soccorsi da prestarsi ai colpiti da aggressivi chimici.

Anche i ricoveri antiaerei dei vari impianti sono stati provvisti di cassette soccorso.

Nei mesi di aprile e maggio 1941, in seguito ad autorizzazione del Ministero dell'interno, è stato tenuto presso questo Ufficio sanitario centrale, un corso di abilitazione ad infermiere a 63 agenti che già prestano o che dovranno prestare servizio negli ambulatori delle stazioni; tutti i suddetti agenti hanno conseguito tale abilitazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

Nei principali impianti ferroviari sono stati tenuti i consueti periodi di corsi di istruzione sui soccorsi di urgenza allo scopo di rinnovare e tenere in continua efficienza le Squadre Soccorritori costituite presso gli impianti stessi e di cui è cenno nella precedente relazione.

Si è recentemente provveduto ad inviare alla Delegazione di Lubiana il materiale sanitario necessario per l'assistenza degli agenti colà inviati in missione.

La situazione dei mezzi di soccorso nella rete al 30 giugno 1941, in confronto a quella in data 30 giugno 1940, ha subito le variazioni come al prospetto che segue:

	Bilancio	
	30-6-41	30-6-40
Cassette soccorso	4.780	4.595
Barelle per trasporto feriti	4.220	4.010
Lettighe a ruote	154	154
Poltrone per trasporto infermi	65	65
Apparecchi per la respirazione artificiale	70	64

Nell'esercizio 1940-41 la spesa sostenuta per il materiale sanitario occorso per il funzionamento dei 113 ambulatori medici e posti di pronto soccorso, per il rifornimento delle 4.780 cassette soccorso in dotazione agli impianti ferroviari, e delle cassette ed armadi di pronto soccorso degli uffici postali e telegrafici, è stata di lire **374.631,59** che presenta un aumento di lire **11.889,32** rispetto alla spesa sostenuta per lo stesso titolo nel precedente esercizio (362.742,27).

Tale aumento è dovuto in parte alle spese straordinarie incontrate per allestire i posti di soccorso antigas ed in parte al maggiore costo dei materiali.

36. Assistenza medica, farmaceutica, ospitaliera, cure speciali, balneotermali, forniture protesi e mezzi di soccorso. — Le spese sostenute dall'Amministrazione per i titoli suindicati nell'esercizio finanziario 1940-41 ammontano a lire **6.873.531,66** cioè lire **856.934** in più di quelle sostenute nell'esercizio precedente.

I titoli per i quali si è riscontrato un aumento di spesa in confronto di quella sostenutasi nell'esercizio finanziario 1939-40 sono i seguenti:

- 1° per servizio di guardia medica;
- 2° per liquidazione a norma di legge di certificati d'infortunio;
- 3° per gratificazioni;
- 4° per pagamento spese per prestazioni sanitarie ai postali;
- 5° per acquisto chinacci;
- 6° per riforniture cassette soccorso, ambulatori, manutenzione, apparecchi di salvataggio;
- 7° per prime immediate cure e compensi a terzi;
- 8° per ricoveri agenti delle Ferrovie dello Stato e loro familiari e per agenti postali;
- 9° per radiografie;
- 10° per cure speciali;
- 11° per forniture arti artificiali e presidi chirurgici vari nei riguardi degli agenti che ne hanno titolo.

L'ammontare delle somme recuperate a credito delle spese per il Servizio sanitario (spese d'ospitalità a carico degli agenti, contributi versati dalle altre Amministrazioni del Ministero delle comunicazioni in seguito all'unificazione dei Servizi sanitari) è di lire **2.212.989,65** in luogo di lire **2.210.154,48** dell'esercizio precedente.

PARTE II Capo IV
 PARTE II Capo V
 PARTE II Capo VI
 PARTE II Capo VII
 PARTE II Capo VIII
 PARTE II Capo IX
 PARTE II Capo X
 ALLEGATI

CAPO IV.

LINEE ED IMPIANTI

LUNGHEZZA DELLA RETE

1. Lunghezza reale e media della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato. — La lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale esercitate dallo Stato in territorio italiano ed estero era, al 30 giugno 1940, di chilometri 16.412,907 di cui 16.382,256 in territorio italiano e 30,651 in territorio estero.

Detta lunghezza risultò, al 30 giugno 1941, modificata in km. 16.455,315 (1), con un aumento complessivo sulla lunghezza del 1939-40 di km. 42,408 verificatosi durante l'esercizio 1940-41 per le seguenti variazioni in aumento:

a) km. 1,180 a doppio binario a scartamento normale: per l'apertura, in data 15 agosto 1940, del raccordo fra il Doppio Bivio Fenilone e il Doppio Bivio S. Massimo (fra le linee Milano-Venezia e Verona-Brennero) del Compartimento di Venezia ;

b) km. 0,440 a semplice binario a scartamento normale: per l'attivazione, in data 1° ottobre 1940, del tratto di linea Trieste Servola-Trieste Aquilina scalo merci del Compartimento di Trieste;

c) km. 18,122 (km. 3,095 a semplice e km. 15,027 a doppio binario) a scartamento normale per l'apertura, in data 1° novembre 1940, dei nuovi raccordi di Venezia Mestre del Compartimento di Venezia;

d) km. 7,286 del tratto di linea di proprietà dello Stato italiano Venti miglia-Ponte S. Luigi (ex confine francese) a doppio binario a scartamento normale, elettrificato, già esercitato dalla Società Nazionale Ferrovie Francesi, che è passato col 1° marzo 1941 in esercizio alle Ferrovie dello Stato, venendo a far parte del Compartimento di Genova;

(1) Non compresa la linea di proprietà privata Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, a semplice binario e a trazione a vapore, della lunghezza di km. 7,422, che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dal 1° marzo 1934 esercita in via provvisoria e non comprende le linee ferroviarie della nuova provincia di Lubiana esercitate dalla Direzione Compartimentale di Lubiana delle ferrovie dell'ex Stato Jugoslavo sotto il controllo delle ferrovie dello Stato italiano.

e) km. 3,324 del tratto di linea in territorio occupato Ponte S. Luigi (ex confine)-Mentone a doppio binario a scartamento normale elettrificato che col 1° marzo 1941, già esercitato dalla Società Nazionale Ferrovie Francesi, è passato in esercizio alle Ferrovie dello Stato;

f) km. 1,521 del raccordo, aperto il 28 marzo 1941, Bivio Crocetta-Bivio Lagrangia a doppio binario, a scartamento normale elettrificato del Compartimento di Torino;

g) km. 9,000 del raccordo, aperto il 15 maggio 1941, Lavino-Bivio Beverara a semplice binario a scartamento normale elettrificato del Compartimento di Bologna;

h) km. 1,535 del raccordo, aperto il 1° giugno 1941, Palermo Brancaccio-Bivio Oreto a semplice binario a scartamento normale del Compartimento di Palermo.

La lunghezza media annuale esercitata della rete a scartamento normale, che era stata di km. 16.372,019 nel 1939-40, risultò nel 1940-41 di km. 16.397,087.

2. Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto. — La lunghezza reale e media d'esercizio di questa rete è stata, nel 1940-41, rispettivamente di km. 595,602 e di km. 583,020 per la chiusura all'esercizio in data 1° agosto 1940 della linea Filaga-Palazzo Adriano di km. 13,750 sostituita da servizi automobilistici.

3. Linee a doppio binario. — Le linee a doppio binario, che al 30 giugno 1940 erano 4.502 km., sono diventate al 30 giugno 1941 km. 4.586 in seguito all'apertura in data 15 agosto 1940 del raccordo fra il Doppio Bivio Fenilone e il Doppio Bivio S. Massimo di km. 1,180; al raddoppiamento, in data 27 ottobre 1940 sul tratto di linea Cuzzago-Domodossola di km. 19,492; al raddoppiamento in data 27 ottobre 1940 sul tratto Arona-Baveno di km. 21,705; alla costruzione in data 1° novembre 1940 dei nuovi raccordi di Venezia Mestre di km. 15,027; al passaggio all'esercizio di Stato in data 1° marzo 1941 della linea Ventimiglia-Mentone di km. 10,610; all'apertura in data 28 marzo 1941 del raccordo Bivio Crocetta-Bivio Lagrangia di km. 1,521; al raddoppio in data 5 aprile 1941 del tratto Verbania Pallanza-Cuzzago di km. 10,254 e al raddoppio in data 19 aprile 1941 del tratto Baveno-Verbania Pallanza di km. 4,096.

4. 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 1941, risultò di km. **17.050,917** rispetto a km. 17.008,509 dell'esercizio precedente e la lunghezza media esercitata durante il 1940-41 fu di km. **16.980,107**.

5. **Lunghezza delle linee di proprietà dello Stato.** — Come è specificato nell'allegato 18 le linee a scartamento normale e ridotto di proprietà dello Stato, al 30 giugno 1941, misuravano km. **16.681,618** di fronte a km. 16.662,452 dell'esercizio precedente con un aumento di km. **19,166**.

Dei km. 16.681,618, km. 16.202,891 sono esercitati dalle ferrovie dello Stato, km. 417,312 vengono esercitati da società private italiane e km. 61,415 da Amministrazioni estere di confine.

ELETTRIFICAZIONE — PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

6. **Lunghezza delle linee elettrificate.** — La lunghezza delle linee elettrificate esercitate dallo Stato era al 30 giugno 1941 di km. **5.218,2** rispetto a km. 5.173,7 dell'esercizio precedente con un aumento di km. **44,5** verificatosi durante l'esercizio 1940-41 per le seguenti variazioni in aumento :

km. 10,6 a doppio binario per l'attivazione in data 1° marzo 1941 del tronco Ventimiglia-Mentone, Compartimento di Genova, con lo stesso sistema di corrente, alternata trifase 3.700 volt, 16,7 periodi, delle linee Genova-Ventimiglia e Cuneo-Ventimiglia delle quali detto tronco costituisce il naturale prolungamento;

km. 9,0 a semplice binario per l'apertura in data 15 maggio 1941 del raccordo di nuova costruzione Lavino-Bivio Beverara a corrente continua 3.000 volt a filo aereo del Compartimento di Bologna ;

km. 1,5 a doppio binario per l'apertura del raccordo in data 28 marzo 1941 Bivio Crocetta-Bivio Lagrangia a corrente trifase a 3.700 volt a 16,8 periodi del Compartimento di Torino ;

km. 23,4 per la trasformazione del sistema di trazione da vapore ad elettrica in data 23 giugno 1941, della linea Roma-Frascati (km. 13,9 a doppio binario Roma-Ciampino e km. 9,5 a semplice del tratto Ciampino-Frascati) a corrente continua a 3.000 volt a filo aereo del Compartimento di Roma.

7. Linee in corso di elettrificazione. — Al 30 giugno 1941 era in corso di elettrificazione :

la linea Trento-Verona-Bologna di km. 205,4 a semplice binario dal bivio S. Lucia (Verona) a Panigale e a doppio binario sulla rimanente parte.

Sulle rimanenti altre linee ferroviarie :

km. 123,6 della Domodossola-Milano a doppio binario da Domodossola ad Arona e da Gallarate a Milano e a semplice binario nel rimanente tronco Arona-Gallarate ;

km. 78,1 della Rifredi-Empoli-Pisa a doppio binario ;

km. 27,1 della Ciampino-Velletri a semplice binario.

I lavori già iniziati, date le presenti circostanze, proseguono limitatamente alla disponibilità di materiali.

8. Linee primarie entrate in funzione nell'esercizio 1940-41. — Durante l'esercizio 1940-41 sono state ultimate e poste in esercizio le seguenti condutture elettriche primarie :

il 15 novembre 1940 :

Livorno-Cascina (km. 21,7) a semplice terna, a 130 kV. e Cascina-Quiesa (km. 24,5) 1ª terna a 130 kV. che insieme con la prima terna del tronco Quiesa-Apuania (km. 26,5), già in servizio sin dal 1º ottobre 1939, hanno funzionato in un primo tempo provvisoriamente alla tensione di 60 kV.;

il 26 novembre 1940 :

Bolzano-Bressanone (km. 38,5) a semplice terna a 130 kV.;

il 5 dicembre 1940 :

Morbegno-Usmate (km. 79), 2ª terna a 60 kV. ;

Bressanone-Rio Valles (km. 8,9) a semplice terna a 130 kV.;

il 27 aprile 1941 :

Larderello-Cascina (km. 60,3) 1ª terna a 130 kV.

9. Linee primarie in corso di esecuzione al 30 giugno 1941. — Al 30 giugno 1941 erano in corso di costruzione le seguenti condutture primarie di completamento della rete elettrica ferroviaria, e per il trasporto dell'energia alla zona industriale di Apuania :

1) Larderello-Chiusi (km. 100) a semplice terna 130 kV.;

2) Larderello-Cascina-Apuania (km. 115) 2ª terna a 130 kV.;

3) Rubiera-Crevalcore-Trebbo (km. 56) a semplice terna a 130 kV.;

4) Crevalcore-Ferrara-Portomaggiore (km. 68) a semplice terna a 130 kV.;

- 5) Cascina-Rifredi (km. 85) a semplice terna a 130 kV.;
 6) Raddoppio terna già esistente Trento-Verona (km. 185) a 130 kV.;
 7) Allacciamenti primari nella zona industriale di Apuania fra la sottostazione delle Ferrovie dello Stato e quella della « Cieli » (km. 7) a doppia terna a 75 kV.

10. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1941 :

a) impianti di proprietà dell'Amministrazione e dalla medesima esercitati:

	LINEE ELETRIFICATE COL SISTEMA				Complessivamente
	Trifase 3700 V. 16,7 per. (1)	Trifase 10.000 V. 45 per.	Corrente continua 3000 V.	Corrente continua a terza rotaia 750 V.	
Lunghezza delle linee esercitate km.	1.821,6	118,2	3.190,5	72,6	5.202,9
Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni)..... »	3.652 -	164,5	7.162,1	167,6	11.146,2
Condutture di alimentazione..... »	779,7	33 -	1.974,7	1,5	2.788,9
Condutture primarie per il trasporto dell'energia... »	2.600,9	198,7	5.410 -	113,1	8.322,7
Condutture telefoniche (coppie di fili)..... »	8.768,5	380 -	40.626,2	210 -	49.984,7
Sottostazioni di trasformazione fisse n.	71		77	8	160
Potenza installata nelle sottostazioni fisse kVA e kW	329.820	25.200	336.900	24.700	716.620
Sottostazioni di trasformazione ambulanti..... n.	15	2	25	—	42
Potenza complessiva delle sottostazioni ambulanti. kVA e kW	31.930	4.500	50.000	—	86.430

(1) Per la consistenza complessiva degli impianti di trazione elettrica col sistema trifase 3.700 V., 16,7 periodi, tenere presente anche quanto è indicato al seguente punto d) di questo capitolo.

b) impianti di proprietà dell'Amministrazione ed esercitati dalle ferrovie federali svizzere:

Lunghezza delle linee esercitate km. **19,066**
 Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni) » **50,548** .
 Condutture di alimentazione » **10** —
 Condutture telefoniche (coppie di fili) » **228** —

c) impianti di proprietà privata esercitati dall'Amministrazione nel Trentino:

Lunghezza delle linee esercitate km. **15,300**

Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni)	km.	16,500
Condutture primarie per il trasporto dell'energia..	»	1,080
Condutture telefoniche (coppie di fili).....	»	16,280
Sottostazioni di conversione rotanti a corrente continua	n.	1 —
Potenza installata nella suddetta sottostazione	kW	240 —

a) impianti costruiti ed esercitati da società elettriche per conto dell'Amministrazione per l'esercizio della rete trifase a 16,7 periodi, 3,700 Volt :

km. 912 di condutture primarie, dei quali, alla scadenza dei contratti in vigore, km. 620 passeranno in proprietà dell'Amministrazione e km. 292 resteranno di proprietà delle società ;

9 sottostazioni di trasformazione fisse, delle quali, alla scadenza dei contratti in vigore, 7 passeranno in proprietà dell'Amministrazione e 2 resteranno invece proprietà delle società.

II. Centrali elettriche. — Le fonti che hanno fornito l'energia elettrica per le linee elettrificate durante l'esercizio 1940-41 furono 34, delle quali 2 di riserva, con una potenza totale installata per il servizio delle Ferrovie dello Stato di **641.860 kW.**

Una parte di queste centrali e precisamente 9 sono di proprietà dell'Amministrazione. Fra esse sono comprese anche le due costituenti l'impianto idroelettrico di Bressanone (Bressanone e Rio Valles) che sono state ultimate e poste in servizio rispettivamente il 10 novembre 1940 e 19 febbraio 1941. La produzione ingente di queste due centrali è riservata parte all'alimentazione della rete ferroviaria elettrificata e parte è venduta alla Società elettrica Alto Adige per usi industriali del gruppo Montecatini, fra i quali que'li dell'azoto e dell'alluminio.

L'Amministrazione gestisce direttamente le proprie centrali ad eccezione di quelle di Bressanone e Rio Valles il cui esercizio è provvisoriamente affidato alla stessa Società elettrica Alto Adige.

Le predette nove centrali dell'Amministrazione hanno una potenza installata di **261.300 kW.**; tutte le altre appartengono a società elettriche le quali forniscono energia all'Amministrazione in base ad appositi contratti. Fra queste ultime centrali è compresa anche quella geotermica di Larderello dalla quale è stato ritirato, durante l'esercizio, oltre il 30 % dell'energia fornita dalle varie società elettriche.

12. **Energia elettrica.** — L'energia prodotta dalle centrali dell'Amministrazione e quella fornita dalle società elettriche nell'esercizio 1940-41 per la trazione elettrica e per altre utilizzazioni è stata complessivamente la seguente:

	1940-41 kwh.	1939-40 kwh.
Centrali idrauliche delle Ferrovie dello Stato..	491.169.764	209.632.712
Centrali delle società elettriche private	1.307.612.283	1.189.627.325
TOTALI ...	<u>1.798.782.047</u>	<u>1.399.260.037</u>

La maggior produzione di energia delle centrali dell'Amministrazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente all'entrata in servizio delle nuove centrali dell'impianto idroelettrico di Bressanone. Quella delle vecchie centrali è risultata buona per il generale favorevole andamento della stagione e qualche centrale (Sagittario) ha anzi toccato limiti mai raggiunti nei precedenti esercizi. La produzione complessiva di tali centrali non è stata tuttavia molto superiore a quella dell'esercizio precedente per improrogabili lavori dovuti compiere nel bacino della Limentra di Sambuca dell'impianto di Suviana, per cui si rese necessario lasciar defluire inutilizzata per alcuni mesi invernali l'acqua del Reno e della stessa Limentra di Sambuca.

Il maggior quantitativo di energia fornita dalle società elettriche è dovuto principalmente alla centrale geotermica di Larderello dalla quale l'Amministrazione ha ritirato durante il 1940-41 432 milioni di kWh. di fronte a 387 milioni dell'esercizio precedente.

Il costo medio dell'energia ricavata dagli impianti idro-elettrici di proprietà dell'Amministrazione è risultato di centesimi 9,18 al kWh. rispetto a quello di 16,03 dell'esercizio passato. La diminuzione è dovuta all'impianto di Bressanone. Quello dell'energia ritirata dalle Società è risultato di cent. 10,17 al kWh. rispetto ai 10,69 dello scorso esercizio. La diminuzione è dovuta alla maggiore fornitura ritirata dalla Società Larderello.

a) *Impiegata per la trazione elettrica.* — Dell'energia prodotta dalle centrali ferroviarie, kWh. 241.406.143 vennero utilizzati per la trazione elettrica, kWh. 236.205.465 vennero venduti a terzi e kWh. 13.558.156 furono consumati per i servizi ausiliari vari nelle centrali stesse.

Dell'energia fornita dalle società elettriche kWh. 1.220.402.638 furono utilizzati per la trazione elettrica e kWh. 87.209.645 vennero ceduti a terzi.

PARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo XPARTE II
Capo XI

In totale vennero quindi impiegati per la trazione elettrica kWh. **1.461.808.781** e la spesa complessiva sostenuta è stata di lire **164.333.427** (1).

I costi medi dell'energia impiegata per la trazione elettrica sono stati invece di cent. 13,41 per l'energia fornita dalle centrali dell'Amministrazione e di cent. 10,80 per quella fornita dalle Società private. Il costo medio complessivo è risultato di cent. 11,24 per kWh. rispetto a quello di cent. 11,76 avutosi nel precedente esercizio.

b) *Ceduta a terzi.* — Come detto avanti, l'Amministrazione ha ceduto parte dell'energia prodotta dalle proprie centrali ai seguenti utenti:

Società Elettrica Alto Adige	kWh.	215.500.192
Società Industria Nazionale Alluminio	»	11.324.862
Azienda Elettrica Comunale di Bressanone	»	8.430.722
Società Ferrovie Alta Valtellina per l'esercizio della ferrovia Sondrio-Tirano	»	938.082
Azienda Elettrica Governatoriale di Roma, in servizio scambio	»	11.607
TOTALE..... kWh.		236.205.465

L'Amministrazione inoltre con l'energia ritirata prevalentemente dalla Società « Larderello » ha provveduto ai seguenti servizi:

Alimentazione dello stabilimento di Livorno dell'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili	kWh.	26.423.040
Alimentazione della zona industriale di Apuania (24 utenze)	»	44.795.716
ed ha infine ceduto l'energia di supero della rete ferroviaria dell'Italia centrale alla Società Terni per complessivi	»	13.712.183
Cessione in servizio scambio alle Acciaierie e Ferriere Lombarde	»	1.902.000
Cessione in servizio scambio alla Società Selt - Valdarno	»	376.706
TOTALE..... kWh.		87.209.645

c) *Trasportata per conto di terzi.* — Nell'esercizio 1940-41 l'Amministrazione oltre ad aver provveduto al ritiro, al trasporto e alla distribuzione dell'energia

(1) La spesa esposta per questo titolo nel bilancio consuntivo (vedi allegato 10) è di lire 177.833.427 perchè è stato compreso in questa cifra l'importo di arretrati ed altre spese riferentisi ad altri servizi fatti da alcune società fornitrici di energia, mentre non venne calcolato il ricavo dell'energia ceduta a terzi.

per il servizio ferroviario, ha effettuato con le proprie condutture elettriche primarie anche i seguenti trasporti di energia per conto di terzi:

1. a carattere saltuario:

per conto della Società Terni: dalla centrale di Cardano della S. I. P. a quella di Galleto della Terni (km. 610) con terna separata dal servizio ferroviario: kWh. **26.973.798**;

per conto della Società Selt-Valdarno: dalla sottostazione di Chiusi a quella di Tavarnuzze (km. 133) insieme all'energia per il servizio ferroviario: kWh. **3.892.185**;

2. a carattere continuativo, in parallelo col servizio ferroviario:

per conto della Società meridionale di elettricità: dalla cabina di Feroletto alla sottostazione di Reggio Gallico (km. 122): kWh. **4.088.374**;

dalla cabina di Benevento alla sottostazione di Foggia (km. 92) e viceversa;

per conto della Società generale elettrica cisalpina: dalla centrale di Prati a quella di Mezzocorona (km. 110).

In questi due ultimi casi le società, pur pagando i canoni annui minimi fissati, hanno fatto trasportare energia in misura inferiore a quella consentita dai relativi contratti.

Inoltre l'Amministrazione, nell'esercizio 1940-41, ha continuato l'affitto di alcuni tratti delle proprie condutture elettriche primarie che non interessano direttamente il servizio ferroviario alle seguenti società elettriche:

Morbegno-Cologno Monzese (km. 97) 2^a terna, 60 kV., alla Società acciaierie e ferriere lombarde;

Opicina-Abbazia (km. 70) 2^a terna, originariamente a 50 kV., trasformata a 130 kV. a cura e spese dell'utente, alla Società adriatica di elettricità;

Bologna (Battiferro) - Bologna (S. Viola) (km. 4) a doppia terna, a 50 kV., alla stessa Società adriatica di elettricità;

Roma (Tor di Quinto) km. 6 della ferrovia Roma-Napoli (km. 15) a semplice terna, a 60 kV., di cui km. 5 provvisti in origine di sola palificazione e completata di mensole, isolatori e conduttori dall'utente, alla Società romana di elettricità;

Villa Literno-Agnano (km. 24) a doppia terna, a 60 kV., alla Società meridionale di elettricità.

La somma introitata per questi servizi è stata di lire **2.146.018**.

L'introito complessivo per tutte le forniture, trasporto di energia ed affitti di impianti, di cui sopra, è stato complessivamente, durante l'esercizio 1940-41, di lire **20.491.129,53**.

PARTE II
Capo V

PARTE II
Capo VI

PARTE II
Capo VII

PARTE II

PARTE II

PARTE II

SORVEGLIANZA DELLE LINEE

13. Vigilanza linee. — Anche durante l'esercizio 1940-41 alla vigilanza delle linee e relative dipendenze, è stato provveduto sia con il personale dell'Amministrazione ferroviaria che con prestazione di terzi.

Per la vigilanza delle linee si è continuato a provvedere a mezzo di visite eseguite a piedi da agenti d'organico detti guardalinee, di regola due volte al giorno per le linee più importanti e una volta per le altre linee. Le visite stesse, come per il passato, hanno di regola inizio e fine in una stazione e vengono controllate, a mezzo di appositi moduli, dalle stazioni, dai Capi squadra e dai posti di guardia esistenti lungo il tratto visitato.

Nella maggior parte delle linee, in cui la manutenzione dell'armamento è in appalto, si è mantenuta la soppressione dei guardalinee, affidando la visita al cantoniere d'organico rimasto in ogni cantone in aiuto al Capo squadra cantonieri ottenendo così una migliore utilizzazione del cantoniere stesso.

La soppressione di detti guardalinee non è stata estesa ad altre linee, anzi in alcune è stata ripristinata la visita a mezzo di guardalinee in seguito a riconosciute necessità dipendenti dall'attuale stato di emergenza.

Per conseguenza l'estesa delle linee in cui è stata effettuata la soppressione dei guardalinee è stata ridotta da 7.607 chilometri a **7.352** chilometri.

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 dei punti franosi, il presenziamento scambi in piena linea, la posa petardi e l'accudienza segnali, continuano ad essere affidati di regola a privati (assuntori) che vengono coadiuvati da propri dipendenti.

La spesa sostenuta nell'esercizio 1940-41 per il personale d'organico addetto alla sorveglianza delle linee è stata di lire **27.701.000**, mentre la spesa sostenuta per i citati assuntori ammonta a lire **25.320.500**.

14. Passaggi a livello. — Nel seguente prospetto viene indicata la situazione dei passaggi a livello al 30 giugno 1941.

Confrontando questa situazione con quella del 30 giugno 1940 si rileva soprattutto la sensibile riduzione in confronto ai passati esercizi dei passaggi a livello in consegna agli utenti da 5.523 a **5.428** dovuta in gran parte all'iniziata revisione delle condizioni dei passaggi a livello privati in consegna agli utenti sulle linee percorse da automotrici ad elevata velocità. In dette linee la custodia

di alcuni passaggi a livello privati è stata assunta dall'Amministrazione Ferroviaria cessando la loro consegna agli utenti per una maggiore sicurezza dell'esercizio.

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
Prezentiati da personale d'organico dei Lavori ...	173	1	—	174
Prezentiati da personale d'organico del Movimento	260	—	—	260
Prezentiati da assuntori dei Lavori.....	3.476	48	1	3.525
Prezentiati da assuntori del Movimento.....	254	1	—	255
Aperti ed incustoditi	326	514	120	960
Non prezentiati ma forniti di speciale sbarramento per limitarne l'uso al traffico mulattiero	288	—	—	288
In consegna agli utenti.....	5.366	62	—	5.428
Muniti di sbarre manovrabili a distanza	6.815	60	—	6.875
Muniti di girandole	320	—	—	320
TOTALE ...	17.278	686	121	18.085

Oltre a ciò vennero, nell'esercizio 1940-41, soppressi 117 passaggi a livello perchè sostituiti mediante cavalcavia, sottovia, deviazioni di strade oppure in seguito a rinuncia da parte degli utenti in modo che il numero complessivo dei passaggi a livello della Rete si è ridotto da 18.202 a 18.085.

MANUTENZIONE

15. **Spese per la manutenzione.** — Per la manutenzione ordinaria la spesa complessiva effettivamente erogata nel 1940-41 ascese a milioni 257,1 con una diminuzione di milioni 16 rispetto alla somma spesa nell'esercizio precedente.

In detto esercizio non si sono verificate variazioni circa la estesa affidata in tale sistema e pertanto resta invariato il totale complessivo di km. 10.709

Per la manutenzione straordinaria (lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore) furono consunti, al lordo milioni 28,9 contro milioni 36,1 dell'esercizio precedente.

16. **Manutenzione dell'armamento in appalto.** — Durante l'esercizio 1940-41 il sistema della manutenzione dell'armamento in appalto (detta manutenzione totalitaria) ha continuato a dare ottimi risultati.

PARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

mantenuti col suddetto sistema. La manutenzione totalitaria risulta vantaggiosa anche nei riguardi economici poichè è venuta finora a costare il 20 % circa in meno di quella eseguita col personale dell'Amministrazione.

17. Revisione dell'armamento. — Nell'esercizio vennero revisionati complessivamente ml. **8.428.176** di binario di fronte a ml. 8.903.269 dell'esercizio precedente, con una spesa media di lire **8,30** al metro lineare, di fronte alla spesa media di lire 7,43 del precedente esercizio e ciò in conseguenza degli intervenuti rincari della mano d'opera.

18. Massicciata. — Durante l'esercizio 1940-41 vennero eseguiti risanamenti della massicciata per una estesa di ml. **173.133** di binario, di fronte a metri lineari 362.001 eseguiti nel precedente esercizio, e ricarichi e rialzamenti del binario per metri lineari **563.352**, di fronte a metri lineari 880.060 del precedente esercizio. Il minor lavoro eseguito è dipeso dalla mancata disponibilità dei carri ferroviari da utilizzare per il trasporto del materiale.

19. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali di stazione. — Fu provveduto al diserbamento chimico di km. **6.487** di binario semplice impiegando **630** tonnellate di clorato sodico.

Al diserbamento dei piazzali di stazione si è provveduto manualmente per mancanza di diserbante chimico.

20. Rinnovamenti e rafforzamenti di binario. — Nell'esercizio 1940-41 è stato eseguito il rinnovamento di metri lineari **129.777** di binario e di **51** deviatori ed il rafforzamento di ml. **11.604** di binario.

Una parte di questi lavori e precisamente il rinnovamento di ml. 60.446 di binario e di 20 deviatori, nonchè il rafforzamento di ml. 5.878 di binario è stata eseguita in dipendenza della elettrificazione.

La spesa consunta nel 1940-41 è stata di lire **18.079.300** in conto spese complementari per rinnovamenti e rafforzamenti, di lire **22.710.900** per ricambi saltuari e di circa lire **3.710.000** in conto patrimoniale, per maggior valore del materiale impiegato rispetto a quello tolto d'opera, cioè in totale circa lire **44.500.000** di fronte a lire 105.135.000 consuete nell'esercizio precedente.

21. Saldatura delle rotaie. — Furono eseguite **5.340** saldature di rotaie col sistema elettrico ad arco e 185 saldature col sistema alluminotermico, portando a **55.103** le saldature complessivamente eseguite finora su tutta la rete.

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

22. **Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti.** — La spesa complessiva effettivamente consumata durante l'esercizio 1940-41, fu di lire **584.051.000** per lavori in genere eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio e di lire **231.627.000** circa per lavori di elettrificazione. Le corrispondenti spese dell'esercizio precedente furono rispettivamente di lire 550.782.000 e di lire 109.704.000.

Qui di seguito si indica il dettaglio delle spese per lavori in genere, mettendo per ciascun titolo a confronto i dati del 1940-41 con quelli del 1939-40.

	<u>1940-41</u>	<u>1939-40</u>
Aumento peso o rinforzo armamento. L.	3.710.000	12.345.000
Massicciata	» 2.192.000	1.306.000
Raddoppiamenti e quadruplicamenti binari (vedi allegato 20)	» 71.187.000	43.285.000
Sistemazioni e miglioramenti alle linee, alle opere d'arte ed ai ponti metallici (allegati 21 e 22)	» 78.249.000	60.029.000
Ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate (allegati 23 e 25)	» 305.483.000	361.290.000
Ampliamento e sistemazione dei Magazzini, Officine, Depositi locomotive, Depositi combustibili, Squadre rialzo ed impianti affini (allegato 24) compreso l'acquisto dei macchinari	» 29.899.000	24.818.000
Impianti di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento treni, depositi di infiammabili	» 1.669.000	1.959.000
Impianti di apparati centrali di blocco, di segnalamento, di sicurezza	» 66.023.000	33.205.000
Impianti telegrafici e telefonici	» 10.105.000	4.880.000
Fabbricati diversi per alloggi	» 13.023.000	3.100.000
Illuminazione	» 2.303.000	4.552.000
Dopolavoro ferroviario	» 208.000	13.000
	<hr/>	<hr/>
TOTALI... L.	584.051.000	550.782.000
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

I lavori ultimati durante l'esercizio 1940-41 vengono elencati negli allegati dal n. 20 al 26.

PARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IX

PARTE II

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza degli impianti di apparati centrali al 30 giugno 1941, tenuto conto anche di quelli demoliti o trasformati, in confronto della consistenza al 1° luglio 1940.

**CONSISTENZA DEGLI IMPIANTI DI APPARATI CENTRALI E DI BLOCCO
AL 1° LUGLIO 1940 E 30 GIUGNO 1941**

INDICAZIONE DEGLI IMPIANTI	Situazione al 1-7-1940	Situazione al 30-6-1941	
Apparati elettrici	Apparati n. 276 Leve » 10.306	311 11.626	
Manovre elettriche di segnali a mezzo di leve unitarie. Istrumenti di B. a maniglie, a bottoni, a chiavi, ecc.	Complessi..... n. 360 Leve » 2.495	491 4.430	
Apparati Idrodinamici	Apparati n. 421 Leve » 13.743	369 11.761	
Apparati Elettro-idrodinamici	Apparati n. 8 Leve » 270	49 1.856	
Apparati Saxby	Apparati n. 138 Leve » 1.182	119 1.049	
Apparati a filo	a semplice filo { Apparati n. 251 Leve » 1.873	292 2.639	
	a doppio filo { Apparati » 122 Leve » 1.642	116 1.631	
TOTALE DELLE MANOVRE CENTRALIZZATE	Apparati n. 1.576 Leve » 31.511	1.747 34.392	
Manovre di segnali con	Manovelle equilibr. ... n. 1.036	900	
	Leve tipo A » 1.970	2.073	
	» » P. L. M. » 398	381	
	» » Vari » 405	562	
	TOTALE ... n. 3.809	3.916	
Blocco automatico	Posti di Blocco n. 111	111	
	Sviluppo Linea km. 399	399	
Blocco semiautomatico ...	Posti { Con istrum. Cardani.. n. 794	780	
		» » F. S. » 182	231
	Sviluppo Linea km. 3.866	3.976	
Blocco a settori	Posti di Blocco n. 56	56	
	Sviluppo Linea .. km. 155	155	
TOTALE IMPIANTI DI BLOCCO	Posti di Blocco n. 1.143 Sviluppo Linea km. 4.420	1.178 4.530	

IMPIANTI D'ILLUMINAZIONE

23. **Illuminazione degli uffici e delle stazioni.** — I nuovi contratti stipulati nell'esercizio 1940-41 per forniture di energia elettrica per luce e forza motrice furono 178 per una spesa annua di esercizio di lire 3.400.000 e per un impegno complessivo di spesa di lire 7.750.000.

Le spese sostenute nell'esercizio 1940-41 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 22.365.000, esclusi i ricuperi, contro lire 30.842.000 dell'esercizio precedente, con una diminuzione di lire 8.477.000 dovuta al fatto che l'utilizzazione degli impianti è stata molto più limitata, per le note ragioni belliche (oscuramento, soppressione di illuminazione di gala, ecc.).

La spesa media complessiva annua per ogni Watt di potenza delle lampade installate è risultata per l'esercizio 1940-41 di lire 2,45, mentre nell'esercizio precedente era stata di lire 2,24.

Le somme approvate in conto patrimoniale, in conto migliorie e in conto spese straordinarie dipendenti dalla guerra per impianti d'illuminazione e forza motrice ammontarono rispettivamente a lire 4.517.000, a lire 1.170.000 e a lire 1.186.000.

Le stazioni ed uffici illuminati elettricamente al 30 giugno 1941 erano 2.828 con 218.963 lampade ad incandescenza funzionanti.

La potenza complessiva degli impianti in funzione al 30 giugno 1941 risultava di Watt 9.118.300.

Le stazioni dotate di impianto ad inondazione di luce al 30 giugno 1941 erano 64. Tali impianti, peraltro, non hanno funzionato nell'esercizio 1940-41, in osservanza alle disposizioni emanate per la protezione antiarea.

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza al 30 giugno 1941 degli impianti d'illuminazione funzionanti nelle stazioni ed uffici.

Stazioni ed uffici illuminati elettricamente	N.	2.828
Lampade ad incandescenza	»	218.963
Potenza complessiva	Watt	9.118.300
Stazioni illuminate a petrolio	N.	347
Lumi a petrolio	»	2.510

24. **Illuminazione dei treni e delle locomotive.** — La consistenza delle batterie accumulatori al 30 giugno 1941 per l'illuminazione elettrica della quasi totalità dei veicoli ferroviari e per i servizi accessori sulle locomotive elettriche a corrente

PARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IX

PARTE II

continua a 3000 volt, era di **63.453**, di cui **56.150** per l'illuminazione dei veicoli (locomotive a vapore ed elettriche trifasi, carrozze, bagagliai, postali, carri F I., ecc.) e **7.303** per i servizi accessori.

Gli impianti di carica erano, alla stessa data, **52** e si avevano **100** posti di rifornimento. Nel 1940-41 vennero rifornite di energia **4.200.138** batterie utilizzando **6.915.925** kWh.

La percorrenza dei veicoli a luce elettrica con batterie trasportabili fu di milioni **2.591** di assi-km. di cui milioni **1.758** percorsi nella zona al nord della linea Roma-Ancona, e milioni **833** nella zona al sud di detta linea.

Le spese di esercizio (escluse le quote di ammortamento degli impianti fissi e mobili, le quote di spese generali, i trasporti, ecc.) ammontarono nel 1940-41 a lire **28.346.000**, di fronte a lire 24.659.000 dell'esercizio precedente.

Le locomotive a vapore ed elettriche trifasi munite di impianto di illuminazione elettrica a batterie trasportabili al 30 giugno 1941 erano **1.703**.

25. Illuminazione elettrica dei segnali. — Alla fine dell'esercizio 1940-41 si avevano **1.173** località dotate di illuminazione elettrica dei segnali, con un totale di **8.559** segnali illuminati elettricamente.

Ad essi sono da aggiungere **100** segnali semaforici illuminati elettricamente a mezzo di pile ad alta capacità.

Non sono invece compresi i segnali permanentemente luminosi.

OFFICINE E CANTIERI DEL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

26. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — Nel 1940-41 furono eseguiti lavori per lire **9,9** con una differenza di lire **2,1** in più rispetto all'esercizio precedente.

27. Cantiere iniezioni legnami di Livorno e treno cantiere mobile. — Il cantiere di Livorno ha provveduto all'iniezione di **294.864** traverse e di mc. **2.623** di legnami speciali.

Il treno cantiere mobile ha iniettato **216.397** 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 **1,80** per traversa e di lire **40** per ogni mc. di legname.

L'officina per la riparazione del materiale metallico di armamento, annessa al cantiere iniezioni legnami di Livorno ha costruito, con materiali usati, deviatoi e materiale vario per complessive tonn. 2.235. Ha inoltre costruito una complessa macchina per la lavorazione di spianatura e foratura delle traverse.

NOTIZIE VARIE

28. Appalti e contratti. — Per la esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria è stato provveduto in gran parte mediante trattative svolte annualmente, stipulando poi convenzioni di cottimo, lettere commerciali 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 gara 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, data la deficienza del personale verificatasi in questi ultimi tempi, si è proseguito nel sistema degli appalti a licitazione privata.

Per i lavori in conto speciale, si eseguì, come d'uso, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo nei casi che, per precedenti impegni e per peculiari condizioni, convenne l'appalto a trattativa privata in base a regolari contratti od a cottimo mediante convenzioni o lettere commerciali preventivamente autorizzate.

Il numero delle gare a licitazione privata tenute nei diversi Compartimenti fu di **1.051** per un ammontare di lire **602.196.013**, delle quali **821** furono aggiudicate per un ammontare di lire **478.264.277**, delle altre **230, 208** furono dichiarate senza effetto e **22** furono annullate per un ammontare di lire **123.931.736** ed i relativi lavori vennero appaltati parte mediante nuove gare a licitazione e parte a trattativa privata.

Vennero inoltre affidati direttamente a trattativa privata **66** appalti, riguardanti principalmente forniture di pietrisco e di revisione armamento con mezzi meccanici per un importo di lire **72.329.749**.

PARTE II
Capo VPARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo XPARTE II
Capo XI

ALLEGATI

Furono per la superiore approvazione presentati ed approvati **690** contratti stipulati in seguito a licitazione privata per un importo di lire **326.344.717** e **221** contratti in seguito a trattativa privata per un importo di lire **155.452.862**.

Vennero stipulati ed inviati all'approvazione **143** atti addizionali per lire **21.452.165**; **572** tariffe suppletorie per lire **13.066.338**.

Furono inoltre stipulate dalle diverse Sezioni **405** convenzioni di cottimo per un ammontare di lire **36.187.223** e **2.802** lettere commerciali per un importo di lire **62.911.116**.

29. Controversie con gli appaltatori. — Durante l'esercizio 1940-41 furono presentati dagli appaltatori **433** memoriali per compensi, dell'ammontare complessivo di lire **40.675.285** e per condoni di multe per l'ammontare di lire **562.234**.

Di tali vertenze, **111**, per le quali era stata chiesta la somma di lire **2.210.231** furono risolte con il pagamento della somma di lire **516.633** ivi comprese lire **219.734** per condono di multe.

Continuarono inoltre le trattative per la definizione delle vertenze aperte negli esercizi precedenti e ne furono amichevolmente composte **155** relative a richieste per lire **23.099.958** accordando compensi per lire **3.848.560** ivi comprese lire **95.796** per condono multe.

Altre **127** vertenze furono definite respingendo le domande di compensi che ammontavano a lire **4.708.967**.

Complessivamente quindi nello scorso esercizio furono definite **393** vertenze per le quali era stata richiesta la somma complessiva di lire **30.019.156**, mediante pagamento di compensi per lire **4.365.193**, corrispondente ad una quota del **14,55%** circa delle somme richieste.

30. Liquidazioni di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — Per lavori eseguiti in conto spese patrimoniali ed in conto spese complementari, furono approvate **2.310** liquidazioni finali per un importo di lire **927.958.701,59** ed inoltre **485** proposte di annullamento di impegno per lire **20.959.886** e **779** proposte di riduzione di impegno per lire **110.325.166,59**

31. Incendi. — Gli incendi denunciati nelle proprietà limitrofe alla ferrovia ed attribuibili al passaggio delle locomotive furono complessivamente **264** per un danno presunto di lire **330.389**.

Nella maggior parte dei casi la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria non venne, peraltro, riconosciuta.

Gli indennizzi liquidati nell'esercizio 1940-41 per incendi avvenuti sia in detto esercizio che nei precedenti, in via amichevole o a seguito di giudizio, ammontano complessivamente a lire **34.216** per **33** sinistri.

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

32. Progetti e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici. — Durante l'esercizio 1940-41 sono stati ultimati i lavori per il nuovo palazzo postale di Alessandria e quelli per l'ampliamento del palazzo di Pescara.

Al 30 giugno 1941 erano in corso i lavori per la sistemazione dei palazzi postali di Trieste e Modena, e la costruzione di nuovi edifici per le RR. Poste e Telegrafi a Torino, Aosta e Potenza.

33. Case economiche per i postelettronicisti. — Durante l'esercizio 1940-41 sono stati ultimati i lavori per la costruzione di fabbricati alloggi a Bari e Golfo Aranci, mentre era in corso la costruzione di un fabbricato a Milano.

34. Impianti elettrici ed elettromeccanici. — Durante l'esercizio 1940-41 furono eseguiti vari impianti e precisamente:

a) illuminazione, forza motrice, suonerie, orologi elettrici, telefoni interni, serrature elettriche per un importo di lire **764.304** circa;

b) meccanizzazione dei servizi postali e telegrafici per un importo complessivo di lire **4.570.000** circa;

c) meccanismi di sollevamento (ascensori, montacarichi, montadocumenti) per un importo complessivo di lire **52.000**.

Si è provveduto inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione elettrica (circa **78.000** lampade ad incandescenza installate) nonchè degli impianti di ascensori e montacarichi con accompagnamento di persone in funzionamento negli Uffici dell'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi con una spesa di lire **271.862** circa.

PARTE II
Capo V

PARTE II
Capo VI

PARTE II
Capo VII

PARTE II
Capo VIII

PARTE II
Capo IX

CAPO V.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE

DOTAZIONE DI MATERIALE ROTABILE

I. Consistenza del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1941. —
La consistenza dei rotabili a scartamento normale e ridotto, compresi quelli di proprietà privata iscritti nel parco F. S. al 30 giugno 1941, risulta dal seguente prospetto:

TIPO DEI ROTABILI	Quantitativo			Quantità al 30 giugno 1940	Differenza tra le 2 colonne precedenti	Entrarono (a)	Uscirono (b)
	a scartamento		Totale				
	normale	ridotto					
Locomotive a vapore	4.034	104	4.138	4.171	— 33	1	34
Automotrici a vapore { (1)	3	—	3	3	—	—	—
Automotrici a vapore { (2)	—	—	—	3	— 3	—	3
Automotrici a gassogeno (2)...	3	—	3	2	+ 1	1	—
Locomotive elettriche.....	1.432	—	1.432	1.389	+ 43	45	2
Elettromotrici { (1)	45	14	59	63	— 4	—	4
Elettromotrici { (2)	155	—	155	150	+ 5	8	3
Elettrotreni	14	—	14	14	—	—	—
Automotrici con motore Diesel elettrico	2	3	5	5	—	—	—
Automotrici con motore a car- burante (1)	—	—	—	2	— 2	—	2
Automotrici con motore a car- burante (2)	854	—	854	769	+ 85	97	12
Autotreni con motore a carbu- rante.....	9	—	9	8	+ 1	1	—
Autofurgoni con motore a carbu- rante.....	4	—	4	4	—	—	—
Gru automobile con motore a carburante	1	—	1	1	—	—	—
Carrozze.....	7.978	195	8.173	8.074	+ 99	108	9
Bagagliai e postali.....	4.446	36	4.482	4.505	— 23	—	23
Carri	130.618	742	131.360	130.501	+ 859	2.135	1.276
Carri appartenenti ad altre Am- ministrazioni e privati (3)....	7.796	13	7.809	7.725	+ 84	87	3

(a) Per nuove costruzioni, riscatti, acquisti e giri inventariali.
(b) Per demolizioni, radiazioni, alienazioni e giri inventariali.
(1) Con organi di trazione e repulsione normali.
(2) Destinate a circolare isolatamente o accoppiate fra loro.
(3) Dei quali 2 appartenenti al Ministero dell'Interno - 72 al Ministero della Guerra - 107 al Ministero della Marina e 7.628 a Ditte private diverse.

Durante l'esercizio 1940-41 sono state demolite 2 locomotive elettriche gr. E. 550 ed 1 elettromotrice gr. E. 20; 3 elettromotrici gr. E. 20 sono state trasformate in carrozze.

In occasione delle attuali contingenze si è sospesa la demolizione delle locomotive elettriche trifasi e dal 1° gennaio 1941 è stata sospesa la demolizione di vecchie locomotive a vapore, provvedendo alla riparazione delle unità che erano comprese nei programmi di demolizione.

Gli allegati da 27 a 31 danno i dati tecnici più interessanti dei rotabili F. S. e l'allegato 5 dà il valore inventariale dei rotabili stessi.

L'esercizio delle linee dei territori occupati dell'ex Stato Jugoslavo viene disimpegnato con locomotive ex Jugoslave trovate nei depositi di Lubiana, Sebenico, Spalato e Susak. Al 31 giugno 1941 si avevano complessivamente presso detti impianti 142 locomotive a scartamento normale e 6 a scartamento ridotto di metri 0,76.

2. Caratteristiche dei più importanti tipi di rotabili entrati in servizio nel 1940-41. — Locomotive elettriche. — Le nuove locomotive gr. E. 636 hanno confermato la loro prerogativa di ottimo comportamento dal punto di vista della tranquillità di marcia a velocità elevata e perfetta sospensione. Durante l'esercizio il numero complessivo di nuove unità di questo tipo è salito da 2 a 34.

È andata rapidamente estendendosi l'applicazione sulle locomotive a corrente continua 3 kV. del dispositivo di protezione denominato « Separatore di circuito D'Arbela », atto a garantire una efficace protezione e salvaguardia dai pericoli di incendio di locomotive in conseguenza di eventuali corti circuiti a bordo delle locomotive.

Veicoli. — È stata studiata ed attuata la trasformazione di carrozze ordinarie in carrozze speciali per il Comando Generale delle Forze Armate (diverse carrozze-ufficio, una carrozza per telecomunicazioni, una carrozza-doccia) nonchè la trasformazione di carrozze normali di III classe in carrozze-ristoro per le principali tradotte militari, cioè in carrozze speciali con banco di mescita, magazzino viveri e cucina per piccoli pasti caldi.

3. Locomotive dotate di apparecchi di sicurezza « Vigilante ». — Durante l'esercizio il numero di locomotive dotate di apparecchio di sicurezza per la condotta con un solo agente è aumentato da 371 a 478. La dotazione media nell'esercizio risulta di 425 unità. Di queste erano complete di dispositivo atto alla emissione automatica di fischi di allarme in caso di malore del guidatore, al fine di consentire la condotta

delle locomotive con un solo agente anche in servizio ai treni senza freno continuo automatico, 21 al 30 giugno 1940 e 150 al 30 giugno 1941.

È meritevole di alta considerazione la disciplina con la quale il personale di macchina ha accolto i nuovi dispositivi che hanno consentito per l'Amministrazione di conseguire una economia di personale e di spesa notevolissima.

Il funzionamento dei dispositivi è stato sempre regolare. Nessun inconveniente si è verificato ai treni condotti da un solo agente che possa essere ascritto al fatto che sulla locomotiva era presente una sola persona.

Un ulteriore gruppo di apparecchi « Vigilanti » è in corso di rapido montaggio.

Le percorrenze reali in marcia delle locomotive munite di «vigilante» risultano dal prospetto seguente:

Genere di trazione delle locomotive T. E.	Esercizio					
	1938-39	%	1939-40	%	1940-41	%
PERCORRENZA IN MARCIA						
Corrente trifase :						
km. con 1 agente	5.153.037		8.059.073		11.598.827	
km. con 2 agenti	24.693.565		24.530.111		21.247.987	
Corrente continua :						
km. con 1 agente	5.707.843		8.720.866		9.804.468	
km. con 2 agenti	44.331.647		52.062.984		57.262.892	
TOTALE CON 1 AGENTE...	10.860.880	13,6	16.779.939	18 -	21.403.295	21,4
TOTALE CON 2 AGENTI...	69.025.212	86,4	76.593.095	82 -	78.510.879	78,6
TOTALE GENERALE TRENI	79.886.092	100 -	93.373.034	100 -	99.914.174	100 -

4. Carri caldaia per il riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica. —

La dotazione di carri riscaldatori che al 30 giugno 1940 era di 369 unità è salita al 30 giugno 1941 a 389 unità.

Il numero di locomotive provviste di caldaie a nafta, che era di 181 al 30 giugno 1940, è rimasto invariato.

5. Carrelli automotori per manovre e tradotte. — La situazione numerica dei carrelli rimane come fu indicata nel precedente esercizio, e cioè la seguente:

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

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

carrelli A.B.L. del tipo V (110 HP) con gruppo motore Fiat: 5 a nafta.

Questi carrelli sono utilizzati in molte stazioni nonchè in alcuni impianti dei Servizi della trazione, degli approvvigionamenti ed anche dei lavori.

Alcuni dei detti carrelli sono anche adibiti alla effettuazione di tradotte merci giornaliere su determinate linee di secondaria importanza.

6. Casse mobili. — La dotazione delle casse mobili durante l'esercizio 1940-41 è aumentata di 4 unità ed è variata da 1.411 a 1.415 delle quali 1.282 chiuse, 36 aperte e 97 refrigeranti.

7. Ordinazione di nuovi rotabili. — Durante l'esercizio 1940-41 furono ordinati i seguenti rotabili: 12 carrozze; 5.500 carri.

Tenuto conto del materiale ordinato in precedenza e di quello consegnato nel corso dell'esercizio, risultavano in costruzione al 30 giugno 1941 i seguenti rotabili: 101 locomotive elettriche; 86 elettromotrici; 50 automotrici a carburante; 4 elettrotreni; 32 carrozze; 7.352 carri.

Restavano inoltre in costruzione alla stessa data: 6 carri speciali per trasporto carri ferroviari su strada ordinaria; 35 trattrici per il traino degli stessi.

Le nuove ordinazioni e le consegne del materiale ferroviario avvenute nell'esercizio risultano dall'allegato 32.

8. Quantità media dei rotabili atti al servizio e di quelli fuori servizio per riparazione. — Trazione a vapore. — La quantità media delle locomotive ed automotrici a vapore in dotazione nell'esercizio 1940-41 è stata di 4.042 contro 4.120 dell'esercizio precedente. La percentuale delle unità atte al servizio è stata dell'88,5 di fronte all'88,4 dell'esercizio precedente.

Durante l'esercizio 1940-41 rimasero in media accantonate 259 unità contro 855 avutesi nell'esercizio precedente.

La quantità media di unità fuori servizio per riparazione è risultata nell'esercizio 1940-41 di 448 (11,5 %) contro 478 (11,6%) dell'esercizio precedente.

Dedotte le locomotive accantonate che non influiscono sul numero delle unità giacenti in riparazione, la percentuale media delle locomotive fuori servizio per riparazione, riferita al totale delle locomotive adibite all'esercizio, è risultata del 12,4 rispetto al 14,6 dell'esercizio 1939-40.

Il seguente prospetto dimostra la media delle variazioni avvenute dal 1938-39 in poi nella quantità media delle locomotive ed automotrici a vapore in dotazione, in quelle atte al servizio, ed in quelle fuori servizio per riparazione.

La percentuale di unità atte al servizio durante il 1940-41 è stata lievemente superiore a quella avutasi nell'esercizio precedente, nonostante l'immissione in servizio di oltre 500 locomotive accantonate ed il maggior affaticamento del parco rispetto all'esercizio precedente.

ESERCIZIO	Locomotive ed automotrici a vapore							
	Dotazione media	Atte al servizio			Fuori servizio per riparazione			Per km. di linea esercitata
		numero	% sulla dotazione	Per km. di linea esercitata	numero	% sulla dotazione		
						comprese le accantonate	escluse	
1938-39. . . .	4.206	3.755	89,2	0,317	451	10,8	14,3	0,039
1939-40. . . .	4.120	3.642	88,4	0,326	478	11,6	14,6	0,043
1940-41. . . .	4.042	3.594	88,5	0,323	448	11,5	12,4	0,040

L'abbassamento notevole della percentuale delle locomotive non atte al servizio rispetto a quelle adibite all'esercizio si è potuta realizzare mediante l'intensificato lavoro di riparazione nelle officine e nei depositi per avere il massimo numero di locomotive in efficienza durante il periodo bellico. Nel periodo dal gennaio al giugno 1941 tale percentuale è discesa al disotto del 12 % raggiungendo la quota più bassa fra quelle registrate durante l'esercizio di Stato delle Ferrovie.

Trazione con motori a combustione interna. — Date le condizioni di accantonamento della maggior parte delle automotrici si omettono i dati relativi.

Trazione elettrica. — La quantità media di locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici in dotazione durante l'esercizio 1940-41, risultò di 1.626 unità contro 1.542 dell'esercizio precedente.

La percentuale delle unità atte al servizio riferita alle unità in dotazione, risultò del 90,4 rispetto a quella dell'89,4 dell'esercizio precedente.

Le percentuali stesse, divise tra i due sistemi principali di trazione elettrica (trifase 16,7 periodi, a corrente continua 3000 Volt) risultano dal seguente prospetto nel quale si sono anche tenute distinte quelle relative alle elettromotrici ed elettrotreni.

Queste percentuali sono sensibilmente più favorevoli di quelle del decorso esercizio, non solo, ma sono in senso assoluto le più basse avute da un ventennio a questa

parte. Questo risultato, insieme alla immutata regolarità del servizio (vedi punto 1°), ottenuto in un esercizio durante il quale si sono avute difficoltà di fornitura dei pezzi di ricambio con traffico intenso che ha richiesto lo sfruttamento al limite estremo dei mezzi, sono indice della ottima efficienza, non soltanto del relativamente giovane parco a corrente continua 3 kV, ma anche del vecchio parco trifase a 3000 Volt 16,7 periodi e dà ogni affidamento per l'ulteriore sforzo che saremo chiamati a compiere.

Percentuali unità 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 c. c. 3000 Volt	Elettrotreni	Locomotive trifasi a 16,7 periodi	Locomotive a c. c. 3000 Volt	Elettromotrici a c. c. 3000 Volt	Elettrotreni
90,8	92,1	84,2	78,6	90,8	92,1	83,8	62,5

Il seguente prospetto riassume le variazioni avvenute dal 1938-39 in poi delle quantità medie del materiale elettrico di tutti i tipi in dotazione atto al servizio e fuori servizio per riparazione.

ESERCIZIO	Locomotive ed automotrici elettriche							
	Dotazione media	Atte al servizio			Fuori servizio per riparazione			
		numero	% sulla dotazione	Per km. di linea esercitata	numero	% sulla dotazione		Per km. di linea esercitata
					comprese	escluse		
					le accantonate			
Locomotive elettriche di tutti i sistemi								
1938-39	1.280	1.157	90,4	0,236	123	9,6	10,8	0,025
1939-40	1.359	1.225	90,1	0,234	134	9,9	10,3	0,025
1940-41	1.410	1.288	91,3	0,233	122	8,7	8,7	0,023
Elettrotreni ed elettromotrici di tutti i sistemi								
1938-39	110	92	83,6	0,019	18	16,4	17,0	0,003
1939-40	183	154	84,2	0,029	29	15,8	16,3	0,005
1940-41	216	181	83,8	0,034	35	16,2	18,0	0,006
Totale generale								
1938-39	1.390	1.249	89,9	0,255	141	10,1	11,4	0,028
1939-40	1.542	1.379	89,4	0,266	163	10,6	11,0	0,030
1940-41	1.626	1.469	90,3	0,281	157	9,7	9,8	0,029

Veicoli. — La quantità media giornaliera dei veicoli atti al servizio e di quelli fuori servizio per riparazione risultano dal seguente prospetto :

VEICOLI	1938-39		1939-40		1940-41		1938-39		1939-40		1940-41	
	Quantità media atta al servizio						Quantità media fuori servizio per riparazione					
	numero	percen- tuale	numero	percen- tuale	numero	percen- tuale	numero	percen- tuale	numero	percen- tuale	numero	percen- tuale
Carrozze a'carrelli	5.583	86,6	6.096	86,7	6.290	86,7	811	12,8	901	12,8	927	12,8
Carrozze a 2 e 3 sale	483	90,6	501	89,2	673	93,7	45	8,5	55	9,9	43	6,0
Bagagliai e postali	3.807	84,4	3.766	83,9	3.890	87,3	678	15,1	702	15,1	554	12,5
Carri	125.527	93,3	126.915	92,9	129.801	94,2	8.618	6,4	9.417	6,9	7683	5,6

N. B. — Il complemento a 100 della somma delle percentuali dei veicoli atti al servizio e di quelli fuori servizio per riparazione rappresenta la percentuale dei veicoli demolenti e trasformandi.

PERCORRENZE E CONSUMI

9. **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 prospetto che segue.

PARTI II
Capo VI

PARTI II
Capo VII

PARTI II
Capo VIII

PARTI II
Capo IX

PARTI II
Capo X

PARTI I: I

ATTACCHI

PERCORRENZA TRENI E LOCOMOTIVE SULLE LINEE A SCARTAMENTO NORMALE

	1913-14		1938-39		1939-40		1940-41		Differenza % del dati del 1940-41 rispetto agli esercizi			
	km.	%	km.	%	km.	%	km.	%	1913-14	1938-39	1939-40	
Percorrenze treni:												
a vapore	115.617.676	97,41	81.861.106	42,67	73.270.179	36,85	83.687.450	42,84	—	27,62	2,23	14,22
elettrici (1):												
con locomotive elettriche			69.711.363	36,34	81.929.205	41,21	86.654.212	44,35			24,30	5,77
con elettromotrici	3.069.295	2,59	5.380.332	2,81	8.507.344	4,28	8.249.446	4,22	+3.004,03	—	53,32	3,03
con elettrotreni			1.238.957	0,65	1.509.318	0,76	368.236	0,19			70,28	75,60
con motore a combustione in- terna	—	—	33.635.697	17,53	33.597.647	16,90	16.420.599	8,40	—	—	51,18	51,12
In complesso... km.	118.686.971	100 —	191.827.455	100 —	198.813.693	100 —	195.379.943	100 —	+ 64,62	+ 1,85	—	1,73
Percorrenze locomotive ed automotrici in corsa coi treni ed isolate (escluse le corse di prova e le manovre):												
a vapore	133.000.194	96,54	92.998.152	41,66	84.965.030	35,21	97.908.955	40,95	—	26,38	5,28	15,23
elettriche (1):												
con locomotive elettriche			81.623.611	36,56	95.358.941	39,52	101.662.893	42,52			24,55	6,61
con elettromotrici	4.767.155	3,46	8.516.515	3,81	14.079.736	5,83	14.603.248	6,11	+2.346,65	—	71,47	3,72
con elettrotreni			1.244.113	0,56	1.512.479	0,63	369.469	0,15			70,30	75,57
con motore a combustione in- terna	—	—	38.865.885	17,41	45.383.542	18,81	24.546.694	10,27	—	—	36,84	45,91
In complesso... km.	137.767.349	100 —	223.248.276	100 —	241.299.728	100 —	239.091.259	100 —	+ 73,55	+ 7,10	—	0,91
Percorrenze locomotive in manovra (2):												
a vapore	20.604.516	99,88	17.690.395	94,10	20.924.432	92,29	25.611.409	92,93	+ 24,30	+ 44,78	+ 22,40	
elettriche	23.790	0,12	1.109.998	5,90	1.748.053	7,71	1.948.718	7,07	+ 8.091,33	+ 75,56	+ 11,48	
In complesso... km.	20.628.306	100 —	18.800.303	100 —	22.672.515	100 —	27.560.127	100 —	+ 33,60	+ 46,59	+ 21,56	

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

Altri dati vengono esposti negli allegati 39, 40 e 41.

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

PERCORRENZE	1939-40	1940-41
Dei treni a vapore km.	1.367.347	1.410.767
Delle locomotive coi treni ed isolate »	1.454.700	1.511.981
Delle locomotive di manovra »	52.601	70.451

10. Percorrenza virtuale delle locomotive e tonnellate-chilometro rimorchiate e di treno completo. — 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 e di treno completo per l'intera rete nel 1940-41 ed in alcuni esercizi precedenti, furono quelle risultanti dal prospetto seguente :

PARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VII

PARTE II

PARTE II

PARTE II

	1913-14		1938-39		1939-40		1940-41		Differenza % dei dati del 1940-41, rispetto agli esercizi:			
	%		%		%		%		1913-14	1938-39	1939-40	
Km. locomotive virtuali:												
a trazione a vapore	159.966.198	95,31	113.712.966	48,70	104.757.216	42,13	122.632.274	44,66	- 27,84	+ 7,85	+ 17,07	
a trazione elettrica	8.371.230	4,69	119.799.108	51,30	143.869.327	57,87	181.848.182	55,34	+ 1.715,12	+ 26,85	+ 5,61	
In complesso ... km.	178.337.428	100	233.502.074	100	248.626.543	100	274.880.456	100	+ 53,97	+ 17,59	+ 10,44	
Tonn. km. virtuali rimorchiate:												
a trazione a vapore	34.936.819.300	97,13	28.324.099.000	44,13	28.606.944.700	38,98	35.258.082.000	41,03	+ 0,86	+ 24,48	+ 23,25	
a trazione elettrica	1.033.326.400	2,87	35.865.616.400	55,87	44.774.369.400	61,02	50.879.222.100	59,97	+ 4.804,47	+ 41,50	+ 13,19	
In complesso ... tonna. km.	35.990.145.700	100	64.189.715.400	100	73.381.314.100	100	85.837.884.700	100	+ 138,78	+ 33,88	+ 17,11	
Tonn. km. reali rimorchiate:												
a trazione a vapore	28.442.000.000	97,93	24.730.159.200	46,26	24.981.512.000	40,62	30.888.061.100	42,63	+ 8,63	+ 24,94	+ 23,68	
a trazione elettrica	601.000.000	2,07	28.734.328.400	53,74	36.518.250.100	59,38	41.878.811.200	57,37	+ 6.817,79	+ 44,69	+ 13,83	
In complesso ... tonna. km.	29.043.000.000	100	53.464.487.600	100	61.499.762.100	100	72.474.812.400	100	+ 143,54	+ 35,55	+ 17,84	
Tonn. km. virtuali di treno completo:												
a trazione a vapore	58.566.601.600	100	47.460.002.800	50,42	46.277.190.900	44,53	55.874.827.800	46,53	- 4,42	+ 17,94	+ 20,95	
a trazione elettrica	—	—	46.667.092.400	49,58	57.638.006.600	55,47	64.333.117.000	53,47	—	+ 37,85	+ 11,61	
In complesso ... tonna. km.	58.566.601.600	100	94.127.095.200	100	103.915.197.500	100	120.207.944.800	100	+ 109,42	+ 27,81	+ 15,77	
Tonn. km. reali di treno completo:												
a trazione a vapore	—	—	40.447.776.600	52,17	39.388.368.900	45,82	47.852.068.100	47,66	—	+ 17,56	+ 20,72	
a trazione elettrica	—	—	37.083.803.500	47,83	46.579.528.500	54,18	52.818.339.700	52,34	—	+ 40,81	+ 12,10	
In complesso ... tonna. km.	—	—	77.531.580.100	100	85.967.897.400	100	99.770.398.800	100	—	+ 28,68	+ 16,05	

Il rapporto fra la percorrenza virtuale e la reale delle locomotive a vapore aumentò, rispetto al 1939-40, da 1,233 a 1,252 e quello delle locomotive elettriche da 1,298 a 1,304.

11. **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:

Peso medio rimorchiato		1913-14	1938-39	1939-40	1940-41
Per locomotiva in tonnellate.	a vapore	206,1	249,1	273,1	305,8
	elettrica	123,4	326,8	353,6	382,5
Per treno in tonnellate.	a vapore	235,8	383,0	316,7	341,4
	elettrico	191,6	382,6	411,6	450,8

Le medie susposte sono ricavate sulla base delle tonnellate-chilometro virtuali rimorchiati e delle percorrenze virtuali.

12. **Utilizzazione dei mezzi di trazione.** — *Trazione a vapore.* — Il seguente prospetto pone in evidenza come è variata dal 1939 al 1941 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 1939	96	54	150	913	443	1.356	32,6	32,1	149,7
30 » 1940	87	58	145	759	427	1.181	36,2	35	141,5
30 » 1941	103	68	171	976	499	1.475	33,8	32,7	146,3

L'abbassamento della percorrenza media giornaliera delle locomotive in turno, verificatosi negli ultimi due esercizi, è dipeso essenzialmente dalla estensione della trazione elettrica a linee importanti dove si aveva una intensa utilizzazione dei mezzi di trazione a vapore.

I gruppi di locomotive in servizio, che nel 1905 erano 273, sono stati ridotti al 30 giugno 1941 a 55 contro 57 che si avevano al 30 giugno 1940.

Il forte incremento del servizio straordinario in dipendenza dallo stato di guerra e la sostituzione delle corse automotrici con servizi a vapore, ha reso necessario il disaccantonamento di oltre 500 locomotive che si avevano ancora accantonate al 30 giugno 1940, molte delle quali inattive da oltre 10 anni. Mediante i provvedimenti adottati da vari anni per assicurare l'efficienza delle locomotive di scorta, si è potuto fare sicuro affidamento su tali unità per l'immediata utilizzazione in tutti i servizi.

Durante l'esercizio è stato mantenuto il noleggio alle Ferrovie germaniche di 110 locomotive ex austriache a 4 e 5 assi accoppiati per essere utilizzate sulle linee tedesche nell'effettuazione dei treni di carbone diretti in Italia.

Trazione con motori a combustione interna. — La utilizzazione delle automotrici con motori a combustione interna dal 1939 al 1941 risulta dal seguente prospetto:

D A T A	NUMERO DEI TURNI			NUMERO AUTOMOTRICI IN TURNO			Percentuale automotrici a doppio agente rispetto al totale delle automotrici in turno	Percentuale percorrenze 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 1939	20	27	47	194	240	434	55,3	58,0	270
30 » 1940	15	24	39	171	308	479	64,3	66,6	282
30 » 1941	4	—	4	13	—	13	—	—	100

Come detto nella Parte I, verso i primi di dicembre è stato ridotto il servizio con automotrici ed è stato iniziato l'accantonamento delle automotrici stesse.

L'accantonamento è stato eseguito con tutti gli accorgimenti atti ad assicurare la buona conservazione dei rotabili in ogni loro parte, accorgimenti dettati dal fatto che una forte percentuale delle automotrici ha dovuto essere accantonata in binari all'aperto; gli organi più delicati sono stati tolti d'opera e affidati per la conservazione all'officina motori; gli accumulatori sono stati riuniti nelle rimesse di Lucca e Pistoia appositamente attrezzate per la loro manutenzione ed in pochi depositi; i motori sono stati accuratamente lubrificati nelle camere superiori e la lubrificazione deve rinnovarsi di tempo in tempo, quanto occorra per evitare la formazione di ruggine; divani e tappezzerie vengono protetti con antitarmico; pure protette sono state le verniciature, e così via.

Le sole linee ancora esercitate con automotrici con motore a combustione interna sono le seguenti:

Gruppo	Linee
ALn 56 Fiat	Agrigento - Porto Empedocle
ALb 25 Fiat	M. di S. Ofantino - Margherita di Savoia
ALn 556 Fiat	Cerignola Campagna - Cerignola
ALb 80 Fiat	Gaeta - Formia
ALn 56 c. a. Fiat	Paola - Cosenza
ALg 56 Ansaldo.....	} Firenze - Siena - Grosseto
ALn 772 O. M. Fiat.....	

Sulle prime 4 di queste linee, data la brevità del percorso e la necessità di corse frequenti, quasi a tipo tramviario, il servizio con automotrici è molto più conveniente di quello a vapore. Inoltre il consumo di combustibile liquido resta limitatissimo. Altrettanto si può dire per la Paola-Cosenza sulla quale inoltre si realizza con le automotrici vantaggio non lieve sul tempo di percorrenza. Sulla Firenze-Siena-Grosseto, infine, vengono normalmente impiegate automotrici a gassogeno, mentre il servizio delle ALn 772 viene continuato, in misura limitata, più che altro per condurre a termine i vari esperimenti di cui si è riconosciuta la necessità per alcuni organi di queste macchine, assai complesse nell'apparecchiatura.

Trazione elettrica. — Per quanto riguarda le locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici la loro utilizzazione complessiva, rispettivamente al 30 giugno 1939, 1940 e 1941, 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	basale	TOTALE	a semplice coppia	a doppia coppia	a doppio agente	basale	TOTALE	
30 giugno 1939	6	47	36	3	92	47	469	282	47	845	292
30 » 1940	6	45	40	5	96	23	464	357	114	958	268
30 » 1941	6	40	61	7	114	17	353	428	115	913	261

Si è avuta una ulteriore leggera flessione della percorrenza media giornaliera dei rotabili in turno; essa va ascritta esclusivamente alla necessità di assicurare

PARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIII

PARTE II

PARTE II

intervalli fra gli arrivi e le partenze sufficientemente larghi per tener conto dei ritardi qualche volta notevoli nella marcia dei treni merci ordinari e conseguenti alla necessità di assicurare marcia regolare ai treni viaggiatori ed a quelli per esigenze militari più importanti.

In contrapposto a questo lieve peggioramento (2,6 %) va invece sottolineato l'incremento spiccato (20 %), del numero di locomotive che svolgono servizio con doppio agente, anzichè con doppia coppia, grazie alla continua estensione del dispositivo di sicurezza « Vigilante ». Siamo già arrivati al 47 % delle locomotive elettriche condotte da un solo agente che svolgono servizi ordinari di turno. Però già un altro apprezzabile contingente di locomotive dotate di apparecchio « Vigilante » viene utilizzato, con un solo agente a bordo, anche con i treni merci non ordinari.

L'utilizzazione dei rotabili elettrici, particolare per tipo di trazione al 30 giugno 1941, risulta dal seguente prospetto:

TIPO DEI ROTABILI	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	673	380	—	56,5	69.114	182
» » a 45 periodi	24	12	—	50 -	2.235	186
Locomotive ed elettromotrici a c. c. 650 volt	62	24	17	53,3	6.432	268
Locomotive a c. c. 3000 volt.	710	395	—	55,6	125.179	317
Elettrotreni 3000 volt	14	—	(1) 11	—	—	—
Elettromotrici 3000 volt	163	102	5	64,5	34.987	343
TOTALE ...	1.646	913	33	56,6	237.947	261

(1) Gli altri 3 sono in corso di riparazione.

In considerazione della variabilità delle condizioni generali del traffico, in conseguenza delle particolari necessità che si sono presentate, si è dovuto soprassedere per il momento, ad un esame di dettaglio dell'utilizzazione delle locomotive e del personale adibito ai servizi di manovra, con i noti apparecchi.

Tuttavia non si è mancato di controllare l'impiego dei mezzi di manovra allo scopo di ottenere che vengano utilizzati quanto più possibile gli stazionamenti delle locomotive disponibili evitando l'accensione di altre unità per brevi periodi lavorativi.

13. **Combustibili per la trazione a vapore.** — Durante l'esercizio 1940-41 vennero impiegate sulle locomotive dei treni e di manovra circa tonn. **2.274.000** di combustibile di cui tonnellate **2.258.000** d'importazione e tonn. **16.000** nazionale pari a circa il 0,7 % rispetto al quantitativo globale.

Il carbone d'importazione delle varie provenienze fu utilizzato nelle seguenti proporzioni riferite al quantitativo importato:

Westfaliano (tedesco)	60,6 %
Slesiano (ex polacco)	20,6 %
Karwina (ex cecoslovacco)	12,9 %
Inglese	3,2 %
Agglomerato tedesco (fu impiegato a partire dal mese di marzo 1941)	2,3 %
Westfaliano ad alto tenore di materie volatili e mattonelle nazionali, complessivamente	0,3 %

I combustibili nazionali furono utilizzati come appresso: tonn. **7.400** di carbone del Sulcis per le locomotive della Sardegna; tonn. **4.300** di lignite xiloide in mattonelle (Valdarno) sino al mese di ottobre 1940 per le locomotive gr. 740 e 625 dei depositi di Bologna e di Firenze in servizio ai treni viaggiatori e merci sia di pianura che di montagna; tonn. **4.500** di lignite xiloide in pezzi (Valdarno) per le locomotive di manovra.

L'impiego del carbone Sulcis è tuttora circoscritto alle locomotive della Sardegna; me è in corso la costruzione di forni di acciaio destinati ad altre locomotive della Sardegna ed a quelle del Continente allo scopo di utilizzare maggiormente il carbone in discorso.

Il ridottissimo consumo di lignite è dovuto esclusivamente al fatto che la produzione delle miniere è stata quasi totalmente assorbita dall'industria privata in dipendenza delle speciali condizioni attuali.

Ciò nonostante è stato concluso lo studio delle modifiche da apportare alle locomotive in vista di una larga estensione da dare in futuro alla utilizzazione della lignite. Le principali sono:

- applicazione di uno speciale parascintille;
- aumento delle luci di griglia da 10 a 16 mm.;
- modificazione della forma, inclinazione ed estensione del voltino in relazione alle caratteristiche della lignite;
- abbassamento del piano di griglia per aumentare il volume della camera di combustione (a titolo di prova);
- miglioramento della tenuta della camera a fumo;
- aumento della capacità del tender;
- protezione delle mattonelle caricate sul tender con opportuna copertura.

PARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IX

PARTE II

Anche negli impianti fissi per riscaldamento preventivo treni e per riscaldamento locali, il consumo di combustibile nazionale è stato ulteriormente ridotto rispetto a quello dell'anno precedente.

Precisamente furono somministrati a tutti i servizi dell'Amministrazione, escluse le locomotive, circa tonnellate:

di carbone Arsa	20.000
di carbone Sulcis	300
di lignite in pezzi	930
di lignite in mattonelle.....	4.600
di antracitee nazionale	21

complessivamente circa tonn. **26.000** contro tonn. 39.000 dell'esercizio precedente.

Agli stessi usi furono destinate anche tonn. **4.364** di carbonella e coke spurgo locomotive.

Quanto all'impiego più appropriato del carbone d'importazione sulle locomotive ai fini della economia nazionale, è stata portata a termine l'istruzione del personale di macchina per la condotta razionale del fuoco dei Compartimenti di Napoli e Roma. Tale istruzione è stata estesa agli allievi dei corsi per aiuto-macchinista.

Inoltre è stata saltuariamente controllata l'opera del personale già istruito come pure quella degli agenti di accudienza per ottenere la completa osservanza delle norme impartite.

Gli effetti economici di tale campagna, quantunque difficilmente determinabili con esattezza, sono generalmente tali da giustificare la nostra azione di assidua vigilanza.

È in virtù di tale azione che i consumi anormali di combustibile derivanti dai numerosi servizi straordinari effettuati per esigenze belliche quasi con continuità, dai forti ritardi dei treni e dai lunghi stazionamenti, sono stati contenuti entro limiti tollerabili.

Il servizio di controllo tecnico dei carboni d'importazione in arrivo si concreta nelle seguenti cifre:

campioni prelevati da 16 piroscafi, 28 per l'analisi e 11 per le prove pratiche in locomotiva;

campioni prelevati dai quantitativi arrivati via terra, 238.

Inoltre vennero prelevati 219 campioni di combustibili nazionali destinati alla nostra Amministrazione (lignite xiloide in pezzi e in mattonelle, carbone Arsa, carbone Sulcis, carbonella dolce, coke metallurgico, ecc.).

Per conto del Monopolio carboni vennero prelevati 2.673 campioni, in grande maggioranza dalle forniture di carbone Arsa e Sulcis mediante i posti di campionatura permanente colà istituiti. Di tali posti, quello di Arsa fu soppresso col 19 aprile 1941.

CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER L'ESERCIZIO A VAPORE

(ragguagliato a litantrace)

		1913-14	1938-39	1939-40	1940-41	Differenza per cento dei dati del 1940-41 rispetto agli esercizi		
						1913-14	1938-39	1939-40
Per il servizio dei treni	In totale... tonn.	1.885.836	1.522.641	1.459.655	1.870.788	- 0,8	+ 22,8	+ 28,1
	per 1000 tonn.-km. virtuali rimorchiate. kg.	53,9	53,7	51,0	53,0	- 1,6	- 1,3	+ 3,9
	per 1000 tonn.-km. reali rimorchiate. »	66,3	61,6	58,4	60,5	- 8,7	- 1,7	+ 3,5
	per 1000 tonn.-km. virtuali (incluso locomotive e tender) »	32,2	32,1	31,5	33,4	+ 3,7	+ 4,0	+ 6,0
	per km.-locomotiva »	14,18	16,37	17,18	19,11	+ 34,7	+ 16,7	+ 11,2
	per km.-treno »	16,21	18,60	19,92	22,35	+ 37,8	+ 20,1	+ 12,2
Per le manovre	In totale... tonn.	204.599	212.133	245.943	305.748	+ 49,4	+ 44,1	+ 24,3
	per ora di manovra..... kg.	59,58	86,19	86,63	87,99	+ 47,6	+ 2,0	+ 1,5
In complesso	In totale... tonn.	2.090.435	1.734.774	1.705.598	2.176.536	+ 4,1	+ 25,4	+ 27,6
	per km.-locomotiva in marcia e manovra..... kg.	13,61	15,67	16,11	17,62	+ 29,4	+ 12,4	+ 9,3
	per km.-treno »	18,00	21,19	23,28	26,01	+ 44,5	+ 22,7	+ 11,7

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

L'aumento dei consumi unitari di combustibile è dovuto alle peggiorate condizioni di utilizzazione delle locomotive in dipendenza delle eccezionali condizioni del traffico e della circolazione.

Infatti le percorrenze, km-treno e km.-locomotiva-reali in marcia, per ogni ora pagata al personale di condotta sono diminuite, rispetto al 1938-39, rispettivamente del 13,61 % e del 16,77 %; così pure la percorrenza reale media annua per locomotiva utilizzata è diminuita, sempre rispetto al 1938-39, del 2,75 %, come risulta dai prospetti seguenti:

	1938-39	1939-40	1940-41
Ore pagate al personale di condotta (1) { Treni ...	6.134.309	5.855.485	7.267.283
{ Manovre	1.474.192	1.743.703	2.134.284
Km.-locomotive reali in marcia per ora pagata ..	16,1	14,5	13,4
% di aumento o diminuzione rispetto al 1938-39.	—	9,93	16,77
Km.-treno per ora pagata	13,3	12,5	11,5
% di aumento o diminuzione rispetto al 1938-39.	—	6,01	13,61

(1) Ore computate secondo l'art. 42 delle D. C. A. per il pagamento del premio per ore di lavoro ai macchinisti.

PERCORRENZA MEDIA IN MARCIA PER LOCOMOTIVA UTILIZZATA

	1938-39	1939-40	1940-41	Differenza per cento dei dati del 1940-41 rispetto agli esercizi	
				1938-39	1939-40
Percorrenza media per locomotiva utilizzata (1):					
km. reali	40.646	37.595	36.560	— 10,05	— 2,75
km. virtuali	49.700	46.353	45.795	— 7,86	— 1,48

(1) Rapporto della percorrenza in marcia al numero delle locomotive atte al servizio escluse quelle di riserva e quelle delle manovre.

14. **Consumo di energia elettrica.** — Il consumo complessivo di energia per la trazione elettrica nell'esercizio 1940-41 è risultato quindi di kWh. **1.461.808.781** di fronte ad un consumo di kWh. 1.328.006.393 dell'esercizio precedente.

Nel detto consumo di kWh. 1.461.808.781 sono compresi anche circa kWh. **13.500.000** consumati per i molteplici servizi ferroviari estranei alla trazione elettrica (illuminazione piazzali, manovre apparati centrali e di blocco, riscaldamento, rinalzata meccanica dei binari, ecc.).

Il consumo medio di energia per tonnellata-chilometro virtuale di treno completo è risultato di **22,7** wattore di fronte a 23 wattore dell'esercizio precedente.

15. **Consumo di combustibili per le automotrici con motori a combustione interna.** — I consumi di combustibili complessivi e unitari per il servizio delle automotrici con motore a combustione interna negli ultimi esercizi risultano dal prospetto seguente:

	1938-39	1939-40	1940-41
Benzina colorata	3.674.662	3.746.697	1.906.485
Nafta	11.027.866	14.270.220	8.148.125
Carbone dolce	—	20.320	50.338
Consumo unitario per:			
treno-km. (1)	0,4371	0,5369	0,6154
automotrice-km. (1)	0,3783	0,3974	0,3955
etto tonnellata-chilometro virtuale treno completo	0,0100	0,0101	0,0102
etto tonnellata-chilometro reale treno completo	0,0145	0,0148	0,0147

(1) L'aumento del consumo unitario per treno-km. è dovuto alla estensione dei servizi effettuati con automotrici accoppiate; l'aumento del consumo unitario per automotrici-km. all'incremento nell'impiego di automotrici di maggiore potenza.

16. **Lubrificanti.** — I consumi di lubrificanti per il servizio delle locomotive a vapore durante l'esercizio 1940-41 sono stati leggermente superiori a quelli dell'esercizio precedente. La differenza di solo gr. 0,7 per km. reale è però giustificata dall'effettuazione di numerosi servizi straordinari, dai notevoli frequenti ritardi nel servizio dei treni e dal disaccantonamento di quasi tutte le locomotive, in relazione alle particolari necessità che si sono presentate durante l'esercizio.

Allo scopo di migliorare sempre più la lubrificazione dei distributori cilindri delle locomotive e contenere nei più stretti limiti i consumi di olio speciale, si è ritenuto opportuno disporre la revisione di tutte le pompe lubrificatrici, accentrando il lavoro di messa a punto presso l'officina motori di Firenze opportunamente attrezzata. La lavorazione ed il montaggio in opera sono in corso.

Consumo unitario per chilometro-locomotiva e per chilometro-automotrice	1938-39	1939-40	1940-41
Servizio a vapore	0,0160	0,0161	0,0168
Servizio a trazione elettrica	0,0075	0,0073	0,0071
(compresi elettrotreni ed elettromotrici)			
Servizio con automotrici con motori a combustione interna	0,0177	0,0225	0,0220

17. **Ore di manovra e consumi combustibili.** — Le ore di manovra fatte per tutti i servizi e i consumi complessivi di combustibile verificatisi, negli ultimi esercizi, per le manovre fatte con locomotive a vapore, risultano dal seguente prospetto:

	1938-39	1939-40	1940-41
Ore di manovra.... } trazione a vapore	2.948.384	3.487.405	4.268.568
} id. elettrica.....	185.000	291.347	324.785
Combustibile	212.133	245.943	305.748

18. **Consumo di combustibile per il riscaldamento invernale dei treni a trazione elettrica.** — I consumi complessivi ed unitari di combustibili per il riscaldamento invernale dei treni elettrici risultano dal prospetto seguente nel quale è anche indicata la composizione media dei treni viaggiatori alla data del 31 dicembre dei singoli esercizi presi in esame.

Mezzi di riscaldamento	Unità di conto	Stagione invernale		
		1938-39	1939-40	1940-41
A) Con carri riscaldatori:				
consumo complessivo.....	tonn.	33.252	34.787	29.825
consumo unitario per ora-asse riscaldata.....	kg.	3.365	3.327	3.547
tonnellate-chilometro reali mediamente rimorchiate con treni viaggiatori.....	T.K.R.R.	211,2	231,1	223,3
B) Con caldaie a nafta:				
consumo complessivo.....	tonn.	3.446	3.631	2.240
consumo unitario per ora-asse riscaldata.....	kg.	2.045	2.098	2.191
tonnellate-chilometro reali mediamente rimorchiate con treni viaggiatori.....	T.K.R.R.	342,7	352,8	371,8

PARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IX

PARTE II

Nella prima metà della stagione invernale 1940-41 sono stati utilizzati in servizio di turno **243** carri riscaldatori e **81** locomotive trifasi provviste di caldaia a nafta.

Per economizzare nafta a partire dal mese di febbraio venne decisa la soppressione del riscaldamento ad un certo numero di treni aventi percorrenza non superiore ad un'ora e suscettibili di ricevere un buon riscaldamento preventivo e circolante in regioni a clima non eccessivamente rigido. Fu così realizzata una certa disponibilità di carri riscaldatori che vennero assegnati a treni percorrenti linee di montagna riscaldati già con le caldaie a nafta.

L'aumento di consumi per ora-asse è dovuto alle particolari necessità del riscaldamento dei treni ospedale e militari, e per i treni riscaldati con caldaia a nafta anche all'aumentata composizione.

REGOLARITÀ DEL SERVIZIO E RIPARAZIONI AL MATERIALE ROTABILE

19. Inconvenienti al materiale rotabile. — Trazione a vapore. — Il seguente prospetto indica la quantità degli inconvenienti alle locomotive ed automotrici a vapore che causarono anomalità nella marcia dei treni dall'esercizio 1938-39 in poi.

ESERCIZIO	Quantità di 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
1938-39	588	42	630	0,535	0,038	0,573
1939-40	522	38	560	0,487	0,035	0,522
1940-41	810	59	869	0,646	0,047	0,693

(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 risulta dal prospetto, nell'esercizio 1940-41 è aumentato rispetto al precedente esercizio il numero degli inconvenienti verificatisi con le locomotive ed automotrici a vapore ed è anche aumentata, sebbene in minor misura, la percentuale degli inconvenienti stessi riferita ad ogni 100.000 chilometri di percorrenza. Tali aumenti trovano la loro spiegazione nelle particolari circostanze

del servizio durante il periodo in questione, e specialmente nel fatto che l'intensa utilizzazione delle locomotive e del personale di macchina ha spesso impedito il normale svolgimento dei turni ed il procedimento normale delle manutenzioni correnti. La progressiva diminuzione di inconvenienti avutasi negli ultimi anni aveva consentito di segnalare nell'esercizio 1939-40 cifre veramente minime; nonostante l'aumento di poi verificatosi per i motivi anzidetti, le cifre come sopra risultanti per l'ultimo esercizio possono considerarsi soddisfacenti.

Trazione con motori a combustione interna. — Date le condizioni di accantonamento della maggior parte delle automotrici si omettono i dati relativi.

Trazione elettrica. — Durante l'esercizio 1940-41, gli inconvenienti d'esercizio con e senza spostamento delle locomotive di riserva, furono nel complesso delle reti elettrificate con i vari sistemi e per tutti i mezzi di trazione (locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici) **0,645** per ogni 100.000 km. di percorrenza, contro 0,622 dell'esercizio precedente e 0,794 dell'esercizio 1938-39.

Nello specchio che segue figurano tali cifre riferite ai singoli sistemi di trazione elettrica.

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 c.c. 3000 Volt	Elettrotreni	Media per tutti i servizi a traz. elettrica
1938-39.....	0,76	0,60	0,52	0,87	0,794
1939-40.....	0,80	0,53	0,68	0,64	0,622
1940-41.....	0,80	0,55	0,49	1,39	0,645

Pur nelle difficilissime condizioni di esercizio che si sono avute in conseguenza del traffico intenso e spesso con ritardi fortissimi che hanno richiesto al personale di macchina prestazioni eccezionali, che hanno impedito lo svolgersi ordinato e regolare delle revisioni periodiche al materiale, la regolarità di esercizio si è sostanzialmente mantenuta pari a quella del precedente esercizio, ossia spiccatamente migliore rispetto a quella dell'esercizio 1938-39 ultimo del periodo antibellico europeo. È significativo che questo persistente buon andamento del servizio collimi con il crescente sviluppo dei servizi svolti con un solo agente; ciò denota la bontà delle direttive seguite di fare affidamento, per ottenere la regolarità d'esercizio, soprattutto sulla ottima ed accurata manutenzione dei rotabili.

PARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VII

PARTE II

PARTE II

VI

Veicoli. — Per quanto riguarda i veicoli si riportano qui di seguito le quantità di riscaldi verificatisi alle varie specie di veicoli per ogni milione di assi-km. di percorrenza per gli esercizi 1913-14, 1938-39, 1939-40 e 1940-41:

	1913-14	1938-39	1939-40	1940-41
Carrozze	1, 185	0, 147	0, 174	0, 253
Bagagliai e postali	3, 028	0, 126	0, 198	0, 270
Carri	5, 710	0, 631	0, 633	0, 775
Veicoli in complesso	3, 917	0, 418	0, 454	0, 596

20. **Riparazione delle locomotive, degli elettrotreni, delle elettromotrici e delle automotrici nei depositi. — Trazione a vapore.** — Durante l'esercizio 1940-41 le officine dei depositi, oltre all'intenso lavoro di manutenzione corrente, hanno provveduto a **466** medie riparazioni e **1.710** piccole riparazioni, di fronte rispettivamente a 400 e 1.436 dell'esercizio precedente. L'aumento sensibile della produzione per assicurare l'efficienza del parco locomotive durante il periodo bellico, si è ottenuto senza difficoltà ricorrendo a prestazioni straordinarie del personale operaio presso la maggior parte delle officine annesse ai depositi locomotive. La giacenza delle locomotive è stata mediamente di giorni **25** per medie riparazioni e di giorni **12** per le piccole.

La percorrenza media delle locomotive a vapore di tutta la rete fra due riparazioni cicliche con rialzo, è salita a km. **92.180** nell'esercizio 1940-41 in confronto a km. 90.012 avutasi nell'esercizio precedente.

Nel seguente prospetto si forniscono i dati per i gruppi di locomotive dei diversi servizi dal 1938-39 in poi:

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 tratte e manovre	Locomotive per cremagliera	Media totale per intera rete
1938-39...	111.672	100.068	80.358	80.929	73.335	25.278	89.873
1939-40...	117.161	103.340	79.628	80.395	71.905	24.125	90.012
1940-41...	117.009	104.700	81.611	81.242	73.390	26.776	92.180

Trazione con motori a combustione interna. — Durante l'esercizio 1940-41 (limitato al 30 aprile 1941) le officine dei depositi, oltre alla manutenzione delle automotrici con motori a combustione interna, hanno provveduto ad eseguire **509** revisioni generali alle casse e rispettivi carrelli.

Trazione elettrica. — Per le locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici, nelle officine dei depositi di trazione elettrica, oltre alla manutenzione ordinaria, si eseguirono, nell'esercizio 1940-41, 125 riparazioni generali ed altre 2.027 riparazioni diverse di speciale entità, mentre nell'esercizio precedente furono eseguite 110 riparazioni generali e 1.693 riparazioni diverse di entità come sopra.

Nelle officine di grande riparazione ed in qualche deposito, durante l'esercizio 1940-41, sono stati in complesso riparati 197 statori e 273 rotor di motori trifasi, 19 casse e 20 indotti di motori a corrente continua a 650 Volt e 55 casse e 231 indotti di motori a corrente continua a 3000 Volt.

La giacenza media dei rotabili nei depositi trazione elettrica per l'esercizio 1940-41 fu di 39,4 giorni per le riparazioni generali, e di 14,3 per le altre, mentre durante l'esercizio precedente tale giacenza media fu di 42,1 giorni per le riparazioni generali e di 15,3 per le altre.

La efficienza ed elasticità degli impianti riparatori è pienamente dimostrata dalle cifre esposte al punto 8. L'esercizio si è chiuso senza alcun arretrato di riparazioni e con una percentuale di rotabili fuori servizio così bassa che difficilmente potrà essere superata anche in avvenire.

Il nuovo grande e modernissimo deposito di Roma Littorio è entrato regolarmente in attività e va gradualmente prendendo il carico che gli compete ad alleggerimento di quello di Roma S. Lorenzo.

La percorrenza media delle locomotive elettriche fra due riparazioni generali è risultata, come segue, nei tre ultimi esercizi:

ROTABILI ELETTRICI	1938-39	1939-40	1940-41
Locomotive trifasi a 16,7 e 45 Hz a G. V.	171.690	159.444	170.666
» » » » » a P. V.	120.668	107.763	123.312
» a c. c. 3 kV a G. V.	383.353	376.053	405.825
» » » a P. V.	296.530	310.581	300.428
Percorrenza media del parco locomotive elettriche fra due riparazioni generali	187.129	226.404	204.034

Le medie sono tutte favorevoli, talune anche in maniera spiccata. Fanno eccezione le sole locomotive a P. V. a 3 kV. per le quali fu necessario, in linea generale, anticipare la riparazione per assicurare la continuità di lavoro alle officine di Foligno, e per evitare un addensamento eccessivo e superiore alle possibilità degli impianti riparatori nell'esercizio in corso.

La media generale del parco è stata di conseguenza influenzata sfavorevolmente da questa particolare circostanza.

Le percorrenze medie fra due consecutive riparazioni generali delle elettromotrici a 650 Volt, 3000 Volt e degli ETR sono state, nell'esercizio 1940-41, rispettivamente di km. 305.545; 288.050; 383.000, mentre nell'esercizio precedente furono di km. 227.142; 297.666; 330.500.

21. Riparazione delle locomotive nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — I dati caratteristici dell'andamento della produzione delle officine di grande riparazione dell'Amministrazione risultano dal prospetto seguente:

RIPARAZIONE MATERIALE A VAPORE	1938-39	1939-40	1940-41
Locomotive riparate N.	(1) 578	(2) 579	(3) 649
Automotrici riparate	—	1	2
Caldaie sciolte di locomotive riparate	—	26	30
Caldaie da impianti fissi riparate	25	26	8
Carri riscaldatori riparati	31	62	69
Locomotive Decauville riparate	2	—	1
Locomotive di privati riparate	1	4	2
Tender riparati	1	5	4
Tender trasformati	4	—	30
Carri riscaldatori collaudati	10	28	—
Locomotive disaccantonate	—	60	9
Percentuale delle locomotive di tipo complesso e complesso speciale riparate rispetto al totale delle locomotive riparate.....	79,25	77,37	73,65
Percentuale delle locomotive di tipo semplice riparate rispetto al totale delle locomotive riparate.....	20,75	22,63	26,35
Percentuale delle locomotive alle quali è stata effettuata grande riparazione rispetto al totale delle locomotive riparate	75,71	72,19	77,50
Percentuale delle locomotive alle quali è stata effettuata media riparazione rispetto al totale delle locomotive riparate	24,29	27,81	22,50
Giacenza media di riparazione delle locomotive di grande riparazione giorni	36	35	35
(1) Di cui 14 unità riparate dal deposito di Cagliari. (2) Di cui 13 " " " " (3) Oltre 21 " " " "			

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:

RIPARAZIONE MATERIALE A VAPORE	1938-39	1939-40	1940-41
Unità ragguagliate di locomotive N.	(1) 991	(2) 1.030	(3) 1.117
Indice operaio-anno per locomotiva ragguagliata prodotta riferito:			
a tutta la forza operaia delle officine	2,66	2,55	2,45
agli operai addetti alla sola riparazione delle locomotive	1,80	1,70	1,60
(1) Oltre 19,19 unità ragguagliate riparate dal deposito di Cagliari. (2) Oltre 18,40 " " " " " (3) Oltre 26,50 " " " " "			

I dati relativi alla riparazione del materiale elettrico sono riportati nel prospetto seguente:

RIPARAZIONE MATERIALE ELETTRICO	1938-39	1939-40	1940-41
a) Locomotive trifasi:			
di riparazione generale e di riparazione generale di parte meccanica N.	191	153	181
con giacenza media di giorni	38	35	37
di riparazione speciale N.	1	9	18
con giacenza media di giorni	39	17	19
b) Locomotive a corrente continua:			
di riparazione generale e di riparazione generale di parte meccanica N.	40	115	73
con giacenza media di giorni	(1) 83	25	25
di riparazione speciale N.	1	17	74
con giacenza media di giorni	28	27	22
(1) Le officine di Foligno hanno cominciato a riparare le locomotive elettriche nel gennaio 1939.			

22. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — L'andamento delle riparazioni delle locomotive nelle officine dell'industria privata negli ultimi esercizi risulta dal prospetto seguente:

	1938-39	1939-40	1940-41
Locomotive a vapore riparate:			
unità effettive N.	78	88	85
unità ragguagliate »	97,5	116	107
Durata media della giacenza in officina in giorni	113	109	103

23. Riparazione delle automotrici con motori a combustione interna nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — Le officine di grande riparazione hanno eseguito alle casse 97 riparazioni generali e 107 riparazioni speciali.

Da parte dell'officina motori di Firenze, alla data 30 giugno 1941, erano state effettuate 485 unità tipo di grandi riparazioni ai carrelli motori.

PARTE II
Capo VI
PARTE II
Capo VII
PARTE II
Capo VIII
PARTE II
Capo IX
PARTE II
Capo X
PARTE I I

24. Riparazione dei veicoli nelle officine rialzo. — Come risulta dall'allegato 34 nell'esercizio 1940-41 sono stati riparati **28.747** carrozze, **14.173** bagagliai e postali e **255.694** carri, mentre nell'esercizio precedente erano stati riparati 29.778 carrozze, 15.445 bagagliai e postali e 220.308 carri.

Nel complesso nel 1940-41 furono riparati **298.614** veicoli (oltre a **803.050** piccole riparazioni di manutenzione corrente) in confronto a 265.531 veicoli riparati nel 1939-40 (oltre a 804.854 piccole riparazioni di manutenzione corrente).

25. Riparazione dei veicoli nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — I dati caratteristici dell'andamento della produzione delle officine di grande riparazione dell'Amministrazione risultano dal prospetto seguente:

	1938-39	1939-40	1940-41
Carrozze N.	(1) 3.996	(2) 4.466	(3) 4.759
Bagagliai..... »	371	360	632
Carri..... »	2.615	3.566	3.536
TOTALE VEICOLI... N.	6.982	8.392	8.927
Produzione in assi raggugiati N.	691.570	681.910	603.380
Produzione di un operaio riferita agli operai addetti esclusivamente alla riparazione in veicoli-assi raggugiati »	316	316	313
Indice operaio-anno per 1000 assi raggugiati..... »	3,16	3,16	3,19
(1) Di cui 3.928 a carrelli. (2) Di cui 4.402 a » (3) Di cui 4.383 a »			

La lieve diminuzione nella produzione di assi raggugiati per operaio, è giustificata dal maggior quantitativo di mano d'opera occorsa per eseguire la riparazione con la massima riutilizzazione dei materiali e per limitare i consumi di prodotti di verniciatura ricorrendo ad operazioni di pulizia e di ritocchi, operazioni che, pur impegnando mano d'opera, non aumentano in proporzione le unità raggugiate.

26. **Riparazione dei veicoli nelle officine private.** — L'andamento delle riparazioni, trasformazioni e modifiche eseguite ai veicoli negli ultimi esercizi presso l'industria privata risulta dal seguente prospetto :

	1938-39	1939-40	1940-41
Veicoli riparati :			
Carrozze.....	1.816	2.322	2.580
Bagagliai	1.928	2.404	2.213
Carri	19.045	25.916	22.435
TOTALE...	22.789	30.642	27.228
Veicoli trasformati	494	247	358
Veicoli modificati	(1) 50	—	—

(1) Carri P in carri con bilico Q.

27. **Riparazione dei tachimetri per locomotive e degli attrezzi pneumatici.** — Prosegue il lavoro di trasformazione ed unificazione tachimetri presso l'apposita officina del deposito di Bologna.

Le locomotive elettriche, elettrotreni, treni bloccati di nuova costruzione — nella loro totalità — vengono muniti di tachimetri registratori prodotti in detta officina.

Gli apparecchi unificati al 30 giugno 1941 erano **2.366**.

La riparazione degli attrezzi pneumatici è stata eseguita totalmente dall'officina tachimetri ed inoltre sono state realizzate nell'anno 1940-41 altre estensioni di costruzione di parti di ricambio dapprima acquistate all'estero.

28. **Costo delle riparazioni e delle trasformazioni.** — Per le riparazioni e le trasformazioni eseguite nelle officine private si ebbero i seguenti costi:

	Riparazioni		Trasformazioni	
	1940-41	1939-40	1940-41	1939-40
Costo medio per locomotiva	97.352	80.324	(1) 423.000	—
» » » caldaia	40.000	25.625	—	—
» » » asse-carrozza	2.191	2.550	—	(2) 52.311
» » » asse-bagagliaio	1.666	1.898	—	—
» » » asse-carro	1.196	1.035	14.766	11.453

(1) N. 5 locomotive gr. 685 riparate e trasformate in locomotive tipo «Franco» presso le «Reggiane» Off. Mecc. Italiane Reggio Emilia. (2) Non sono comprese: 1 carrozza Vdcy ed una carrozza Vuz la cui spesa di trasformazione è stata contabilizzata nell'esercizio 1940-41.

PARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

PARTE I : I

Avv.

La spesa complessiva delle riparazioni di rotabili a scartamento normale, eseguite sia direttamente dall'Amministrazione che dalle ditte private, è stata quella indicata nel seguente prospetto (esclusa la quota parte in conto patrio moniale):

COSTO COMPLESSIVO DELLE RIPARAZIONI E DELLE TRASFORMAZIONI

	OFFICINE STATO			OFFICINE PRIVATE			COMPLESSIVAMENTE			Spesa media per 1000 Km. reali locomotive a vapore, elettriche ed automotrici e per 1000 assi-Km. rimorchiati		
	1940-41	1939-40	1938-39	1940-41	1939-40	1938-39	1940-41	1939-40	1938-39	1940-41	1939-40	1938-39
	millipi									Lire		
Locomotive, tenders ed automotrici a vapore .	147,8	121-	111-	11,8	7,4	6,2	159,6	128,4	117,2	1.291,39	1.212,58	1.057,86
Locomotive, elettromotrici, elettrotreni e relative apparecchiature	83-	75-	55,5	—	—	2,6	83-	75-	58,1	699,92	665,49	627,72
Automotrici con motore a combustione interna	34,7	37,4	32,3	0,5	2,9	0,3	35,2	40,3	32,6	1.434,06	887,98	838,64
Carrozze	71-	69,2	55,7	23,7	20,8	17,7	94,7	90-	73,4	48,61	46,75	38,05
Bagagliai e postali	8,7	8,5	6,8	9,3	10,5	7,9	18-	19-	14,7	43,25	39,34	29,30
Carri	58,2	57,4	47,7	52-	54,2	49,3	110,2	111,6	97-	23,97	28,57	29,80
TOTALE...	403,4	368,5	309-	97,3	95,8	84-	500,7	464,3	393-			

29. Attivazione depositi locomotive e riattivazione di depositi già soppressi. —

In conseguenza di maggiori esigenze dovute allo stato bellico, furono riattivati alcuni depositi locomotive a vapore già soppressi, quali Trento e Padova, e fu fatta l'assegnazione di locomotive a vapore ad alcuni depositi che prima avevano solo dotazione di automotrici, quali Asti, Pavia e Fabriano.

In conseguenza furono approntati i macchinari ed i mezzi d'opera occorrenti per la manutenzione delle locomotive nei suddetti impianti.

Sono stati condotti quasi a termine i lavori di ampliamento e sistemazione del deposito di Verona per renderlo idoneo all'esercizio a trazione elettrica sulla Bologna-Trento.

Sono stati iniziati i lavori del nuovo deposito di Bologna Smistamento.

Sono stati iniziati e portati innanzi, ad onta delle difficoltà presenti, lavori di ampliamento e miglioramento nei depositi locomotive di Genova Brignole, Bologna, Firenze, Livorno, Napoli C. Flegrei, tutti progettati in considerazione dei futuri sviluppi della rete elettrificata a corrente continua 3 kV.

30. **Treni sanitari.** — Sono stati ripristinati gli impianti per disinfezione treni sanitari militari esistenti presso le stazioni di Milano Farini, Venezia Mestre e Bologna Lame.

STUDI ED ESPERIMENTI

31. **Locomotive, elettrotreni, elettromotrici ed automotrici.** — *Locomotive a vapore.* — Per il trattamento delle acque di alimentazione delle caldaie si è sperimentata l'immissione automatica di soluzione sodica nei tender delle locomotive a vapore all'atto delle riforniture di acqua mediante un eiettore applicato alla colonna idraulica, che aspira soluzione sodica di densità prestabilita da un serbatoio a terra. In seguito ai buoni risultati dell'esperimento è stata decisa l'applicazione dell'eiettore anzidetto alle colonne idrauliche di alcuni scali di Roma e di Bologna.

Locomotive elettriche a corrente continua. — È proseguito lo studio e la compilazione dei disegni costruttivi della parte meccanica ed elettrica della nuova locomotiva gr. E. 424.

È stato eseguito lo studio:

del dispositivo per l'aumento dell'aderenza alle ruote motrici per tutte le locomotive gr. E. 428;

per l'impiego di conduttori elettrici di alluminio in luogo di quelli di rame;

dei nuovi tipi di portaspazzole per motori di trazione e dei servizi ausiliari delle locomotive a corrente continua, impiegando leghe leggere e materie plastiche, realizzando in pari tempo nuovi concetti di funzionamento e costruttivi.

Proseguono gli studi per l'applicazione sperimentale su una locomotiva gr. E. 626 del sistema con motori ad eccitazione composta, che permette la regolazione continua delle velocità ed il ricupero. Questa applicazione è ormai in corso di attuazione pratica.

È in corso di studio l'applicazione alle locomotive gr. E. 428 di nuova costruzione e munite di rapporto di ingranaggi per altissima velocità del freno ad alta pressione.

È stata compilata l'istruzione per il corretto montaggio sulle locomotive a corrente continua di sale aventi ruote di diametro diverso.

PART. II
Capo VI

PART. II
Capo VII

PART. II
Capo VIII

PART. II
Capo IX

PART. II
Capo X

Locomotive elettriche a corrente trifase. — È stata eseguita l'applicazione di ungiombordì alle locomotive elettriche a corrente trifase.

È stato studiato, costruito e provato il pattino di carbone per i trolley delle locomotive trifasi.

Sono proseguiti gli studi inerenti a modifiche varie introdotte nei meccanismi motori di trazione e apparecchiature elettriche delle locomotive trifasi, a scopo di miglioramento del funzionamento, unificazione e semplificazione, adeguando nel contempo l'impiego dei materiali e le lavorazioni ai progressi della tecnica.

Elettrotreni. — Sono stati ultimati i disegni costruttivi del carrello sperimentale per l'ETR 213 e compilati i disegni delle modificazioni alle carrozze per la sua applicazione.

È stato studiato ed applicato agli elettrotreni un nuovo sistema di registrazione del freno, più graduale e di assai agevole manovra.

È stata sperimentata con ottimi risultati sulle boccole di un elettrotreno un tipo di sospensione autosmorzata costituita da un complesso balestra-elica. Tale sospensione, che permette l'eliminazione degli smorzatori idraulici, con risparmio nella spesa di manutenzione, viene applicata agli elettrotreni di nuova costruzione ed ai treni bloccati.

È stata studiata l'applicazione di acceleratori per la frenatura rapida e dei ceppi con quattro soole. Contemporaneamente sono state studiate alcune varianti alla timoneria per aumentare l'efficacia del freno. Dalle prove eseguite è risultata una diminuzione dei percorsi di arresto maggiore del 30 %.

Elettromotrici. — È stata studiata l'applicazione della manovra simultanea degli sportelli della carenatura delle elettromotrici ALe con intercomunicante.

È stato eseguito lo studio:

di una nuova sala rinforzata per elettromotrici e contemporaneamente sono state studiate varianti agli organi calettati sulle sale stesse allo scopo di eliminare gli inneschi a rottura;

per l'abbassamento automatico dei pantografi delle elettromotrici a seguito di scatto del relais di massima corrente su locomotive e elettromotrici non provviste di apparecchio di protezione.

È stato iniziato lo studio:

delle elettromotrici ALe con bagagliaio grande e con porte di accesso a comando pneumatico;

di un telaio di ricambio per i carrelli delle elettromotrici, avente caratteristiche di resistenza superiori a quelle del vecchio. Esso permette di utilizzare quasi tutto il materiale del carrello esistente (motori, sale, molle, ecc.).

Sono stati ultimati i disegni costruttivi del carrello sperimentale con motori a sospensione baricentrica.

È stato studiato ed applicato un nuovo sistema di registrazione del freno, più graduale e di assai agevole manovra.

Sono state studiate e poste in esperimento sulla sospensione delle boccole di una elettromotrice speciali molle a bovolo autosmorzanti. Questa applicazione ha lo scopo di apportare un miglioramento alla sospensione delle elettromotrici stesse e nello stesso tempo di studiare le caratteristiche di questo nuovo tipo di molla.

32. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — È stato predisposto il progetto di nuove carrozze postali e di bagagliai-posta a carrelli, nei quali, allo scopo di ridurre la tara non ostante l'aumentata lunghezza, è stata adottata un'ossatura metallica costituita, anzichè da profilati, da lamiere piegate di minimo spessore, di acciaio di elevata resistenza, e saldate. Dette carrozze postali e detti bagagliai-posta, inoltre, presentano alle estremità, come le carrozze di III classe e miste di tipo alleggerito precedentemente studiate, un profilo speciale allo scopo di ridurre la resistenza dell'aria negli intervalli tra le testate.

Per poter aumentare la dotazione di carri refrigeranti, per i quali si prevede un forte aumento di richiesta in conseguenza anche dei trasporti di derrate deperibili per le forze armate, e per poterli avere a disposizione in breve tempo, è stata studiata la trasformazione di carri chiusi ordinari ad ossatura metallica in carri refrigeranti aventi la stessa ossatura metallica, ma a pareti interne ed esterne di legno con isolamento termico paragonabile a quello degli ultimi carri refrigeranti costruiti dalle Ferrovie dello Stato.

Per poter mettere in composizione a treni viaggiatori anche dei carri per trasporto bestiame sono stati studiati dei nuovi carri a cassa metallica adatti a tal genere di trasporto ed aventi i requisiti necessari per velocità elevate.

È stato predisposto il progetto di un nuovo tipo di carro-serbatoio a due sale, notevolmente alleggerito rispetto ai tipi attuali.

Così pure per eventuali future ordinazioni di carri chiusi ordinari è stato approntato il progetto di un nuovo tipo di carro interamente metallico che ha permesso di realizzare una sensibile riduzione della tara negli attuali.

Sono stati studiati due tipi di carrelli adatti per le alte velocità dei quali uno di tipo alleggerito e a corto passo per le nuove carrozze leggere ed uno più robusto e di maggior passo specialmente adatto per le carrozze pesanti.

È stato proseguito lo studio d'applicazione del freno automatico per treni merci a vari tipi di carri F. S. e di carri privati immatricolati nel parco F. S.

Inoltre sono stati studiati i seguenti nuovi dispositivi:

1°) dispositivo pneumatico « Vuoto-Carico » studiato per l'applicazione a quei carri che per questioni d'ingombro non consentono l'applicazione del dispositivo « Vuoto-Carico » realizzato mediante cambiamento del rapporto di moltiplicazione della timoneria ;

2°) dispositivo elettro-pneumatico « RIC-Av » per realizzare la frenatura per alta velocità delle carrozze, che sostituisce l'apparecchiatura precedente che richiedeva oltre che un dispositivo elettro-pneumatico, anche un dispositivo meccanico per la variazione del rapporto di moltiplicazione della timoneria ;

3°) acceleratore, per realizzare la frenatura per « alta-velocità » sulle locomotive, senza variare la timoneria esistente.

È continuata l'applicazione del freno Breda e l'applicazione delle condotte per freno continuo.

Nel seguente prospetto è riportata la situazione dei suddetti lavori al termine dell'esercizio precedente e di quello in corso :

APPLICAZIONE FRENO BRED A E CONDOTTA PER FRENO CONTINUO

	Freno Breda		Condotta (applicazione e completamento)		
	30-5-1940	30-5-1941	30-5-1940	30-5-1941	Aumenti e diminuzioni nell'esercizio 1939-40
Carrozze.....	999	1.176	6	8	+ 2
Postali	—	—	4	4	—
Bagagliai	—	—	792	792	—
Carri	11.277	16.331	42.390	50.412	+ 8.022
Veicoli speciali	—	61	54	55	+ 1
TOTALE ...	12.276	17.566	43.246	51.271	+ 8.025

33. **Carri soccorso.** — È stato dato corso all'attuazione del programma per assicurare una più sollecita messa a disposizione dei carri soccorso nei singoli impianti durante le ore notturne. Sono stati a tale scopo disposti traslochi di agenti addetti ai carri in questione in case economiche od in conto patrimoniale situate

in vicinanza degli impianti e sono stati eseguiti nuovi collegamenti telefonici fra le abitazioni di dirigenti ed agenti interessati al servizio dei carri soccorso ed i depositi locomotive. Sono in via di soluzione o di esame varie altre proposte tendenti a rendere sempre più spedito l'approntamento dei carri soccorso che già, per effetto dei provvedimenti suddetti, avviene in generale entro limiti di tempo soddisfacenti.

34. Esperimenti di esercizio su materiale rotabile. — Compatibilmente con le particolari condizioni di esercizio, conseguenti alla situazione internazionale, sono state eseguite :

prove con una locomotiva gr. 685, recentemente trasformata mediante applicazione del preriscaldatore a gas di combustione e munita di rivestimento aerodinamico, per determinarne le caratteristiche e le possibilità pratiche di utilizzazione;

prove comparative tra due carri riscaldatori uno dei quali dotato di caldaia con preriscaldatore a gas di combustione, per stabilire, a favore di quest'ultimo, l'entità dell'economia di combustione.

Sono state completate:

prove per l'applicazione di parascintille nell'interno della camera a fumo delle locomotive, anzichè sul camino, allo scopo di raggiungere una maggiore efficacia nella prevenzione degli incendi lungo le linee, anche nel caso di impiego di combustibili nazionali;

prove e verifiche tendenti ad accertare il comportamento del rivestimento coibente vetroso applicato alla caldaia di locomotive dei gruppi 685 e 746 agli effetti sia della economia di combustibili, sia dello stato di conservazione del rivestimento stesso;

prove concernenti l'opportunità di adottare un coibente vetroso per l'isolamento termico delle condutture per il riscaldamento a vapore delle carrozze.

Sono state eseguite le prove alla galleria del vento con modelli di locomotive gr. E. 428 con testata aerodinamica.

Sono stati inoltre continuati:

le determinazioni dei consumi di energia per il traino dei treni con locomotive elettriche a corrente continua;

gli esperimenti per la ricerca delle condizioni costruttive più favorevoli alla marcia confortevole dei veicoli, sia per quanto concerne le carrozze a carrelli e a due sale, sia per le automotrici, sia per i carri. Per questi ultimi, aventi assi con spostamenti radiali, si è iniziata la determinazione degli spostamenti e dell'orientamento degli assi stessi durante la marcia sia in curva che in rettilineo;

le prove con locomotive gr. E. 326 per la ricerca delle spinte laterali su binario.

Sono proseguiti gli esperimenti per il raffreddamento dei radiatori delle automotrici con motori a combustione interna, a mezzo di ventilatori comandati elettricamente.

Sono proseguiti gli esperimenti per la determinazione dei dati di impiego dei cuscinetti per i motori a combustione interna.

Sono pure continuati altri esperimenti relativi a modificazioni e perfezionamenti vari delle automotrici con motori a combustione interna, come ad esempio: applicazione del freno motore, miglioramento delle condizioni di frenatura delle « 772 OM », applicazione della quarta condotta per aria compressa sulle « 556 Fiat », trasformazione impianto acceleratore sulle « 56 Breda », modificazione impianto circolazione acqua, sincronizzazione compressori, ecc.

Sono state ultimate le modificazioni agli impianti delle automotrici con motori a combustione interna per ottenere una maggiore efficacia del riscaldamento invernale, sia durante la corsa, sia nei periodo di sosta prima della partenza.

35. Miglioramenti alle norme tecniche di esercizio. — Prendendo occasione da alcuni importanti miglioramenti già studiati ed in parte attuati sperimentalmente per alcune linee della rete (norme di frenatura basate sul « peso frenato »; aumento del peso massimo dei treni dipendente dagli organi di attacco), si è intrapresa una completa revisione di aggiornamento e miglioramento di tutte le norme tecniche di esercizio e della pubblicazione che le contiene (II parte della Prefazione generale all'orario generale di servizio).

Di pari passo con la detta revisione, che persegue anche mire semplificative, procedono gli esperimenti che si reputa necessario istituire a controllo delle modifiche da attuarsi ed a garanzia della sicurezza dell'esercizio.

36. Servizio con treni spola. — Durante l'esercizio il servizio con treni spola, già favorevolmente adottato per la Roma-Nettunia e Roma-Fiumicino, venne esteso ad alcune coppie di treni della Roma-Tivoli-Mandela con vantaggio apprezzato dal pubblico e semplificazione del servizio in stazione di Roma-Termini e di Mandela.

37. Locomotive a corrente continua 3 kV di manovra. — Il progetto di locomotive a corrente continua con metadinamo per servizi di manovra è pressochè ultimato.

38. Rifornimenti idrici ai caselli e stazioni con carri serbatoio opportunamente attrezzati. — Allo scopo di ridurre il più possibile il numero di treni materiali

acqua per il rifornimento idrico delle stazioni e dei caselli, di utilizzare razionalmente i carri serbatoio per acqua potabile, di ridurre l'impegno di locomotive, del personale, i consumi di combustibile e lubrificanti ecc., è stata studiata la possibilità di affidare l'incarico dei rifornimenti in questione, ai treni merci raccoglitori ordinari.

Sono state apportate modifiche ai carri serbatoio per accelerare notevolmente lo scarico dell'acqua; riducendo, in tal modo, le soste in linea per i rifornimenti in oggetto, a pochi minuti.

I risultati ottenuti in seguito agli esperimenti effettuati sono stati soddisfacenti. Pertanto si procede all'estensione del provvedimento con la maggiore possibile celerità.

Si prevede di conseguire una disponibilità maggiore di carri serbatoio per l'autorità militare e per il pubblico.

PARTE II
Capo VIPARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

CAPO VI

MOVIMENTO E TRAFFICO

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI

I. Entità del traffico viaggiatori. — Il quantitativo dei biglietti venduti nell'esercizio 1940-41 ed in quello precedente risulta ripartito come segue:

Classe	1940-41	1939-40	Differenza	Variazioni %
I	1.313.258	1.334.176	— 20.918	— 1,57
II	9.410.115	8.573.640	+ 836.475	+ 9,76
III	123.720.172	112.504.047	+ 11.216.125	+ 9,97
TOTALI ...	134.443.545	122.411.863	+ 12.031.682	+ 9,83

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 1940-41 furono 243.550 di fronte a 205.675 dell'esercizio precedente.

La percentuale dei biglietti delle diverse classi risultò quella indicata nel seguente specchio, confrontata con la situazione di alcuni esercizi precedenti:

Percentuale dei biglietti delle diverse classi.

Classe	1936-37	1937-38	1938-39	1939-40	1940-41
I	1,07	1,06	1,13	1,09	0,98
II	8,61	8,57	8,05	7,00	7,00
III	90,32	90,37	90,82	91,91	92,02

Il quantitativo dei viaggiatori-chilometro risultò di milioni 17.135 rispetto a milioni 13.547 dell'esercizio precedente con un aumento del 26,49 %.

2. Quantità dei viaggiatori distinti per categorie. — Nel seguente specchio si dà la ripartizione del quantitativo totale dei viaggiatori partiti negli esercizi 1940-41 e 1939-40 per le più importanti categorie.

	1940-41		1939-40		Variazioni %
	milioni	%	milioni	%	
Traffico generale della Rete.....	117,9	87,7	105,7	86,4	+ 11,5
Viaggiatori provenienti dall'estero	0,3	0,2	0,9	0,7	- 66,7
Viaggiatori proven. dalle ferrovie secondarie.	1,6	1,2	1,4	1,1	+ 14,3
Viaggiatori con biglietti settimanali e festivi	12,2	9,1	10,0	8,2	+ 22,0
Viaggiatori dei treni popolari.....	—	—	1,2	1,0	—
Viaggiatori servizio Napoli-Pozzuoli.....	1,9	1,4	2,2	1,8	- 13,6
Viaggiatori in conto corrente.....	0,5	0,4	1,0	0,8	- 50,0
TOTALI...	124,4	100 -	122,4	100 -	+ 9,8

3. Prodotto del servizio viaggiatori. — Il prodotto del traffico viaggiatori risultò nel 1940-41 di 2.036,49 milioni di fronte a 1.893,07 dell'esercizio precedente. Si è avuto quindi un aumento di prodotti del 7,58 %.

Nell'allegato 42 vengono specificati i prodotti viaggiatori distinti per classe e per genere di tariffa.

Qui appresso si indicano i prodotti medi complessivi per treno-chilometro viaggiatori, per asse-chilometro carrozza e per viaggiatore-chilometro :

	1940-41	1939-40	Differ. %
Prodotto per treno-chilometro	L. 19,19	14,76	+ 30,04
Prodotto per asse-chilometro carrozza	» 0,956	0,828	+ 15,53
Prodotto per viaggiatore-chilometro..	» 0,119	0,140	- 14,95 (1)

4. Entità e prodotto del servizio bagagli. — Le spedizioni di bagagli effettuate durante l'esercizio 1940-41 furono 3.088.937 contro 2.529.794 dell'esercizio precedente con un aumento del 22,10%.

Il prodotto relativo fu di milioni 49,6 di fronte a 43,93 dell'esercizio precedente con un aumento quindi del 12,9%.

5. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — Nella I^a parte si è riferito sulle variazioni intervenute durante l'esercizio sulla percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori ordinari; nel prospetto seguente sono riportate le principali variazioni, suddivise per tipo di scartamento e per genere di trazione.

La percorrenza complessiva che all'8 luglio 1940 era di km. 315.233, al 1^o gennaio 1941 si abbassò a km. 261.318, in conseguenza della quasi totale sop-

(1) Questa diminuzione può essere spiegata in parte col declassamento e in parte coll'aumento dei viaggiatori a tariffa molto ridotta, quale quella concessa ai militari e per gli abbonamenti settimanali a operai e studenti risultati nell'esercizio 1940-41 in notevole aumento.

pressione del servizio con automotrici a carburante, che soltanto in parte venne sostituito con treni a vapore, il che fece aumentare sulla rete a scartamento normale la percorrenza a vapore da km. 91.397 a km. **129.633**, mentre quella delle automotrici a nafta o benzina scendeva da km. 86.725 a km. **8.110**.

In data 16 marzo 1941 venne modificato l'orario per adeguarlo alle necessità belliche, e in questa occasione si riuscì a conseguire qualche nuova economia tanto nella percorrenza a vapore, quanto in quella a carburante, sì che alla chiusura dell'esercizio, malgrado l'aumento della percorrenza elettrica, quella complessiva potè essere limitata a km. **256.056** per giorno.

Decorrenza delle variazioni	Scartamento normale				Scartamento ridotto T. V.	TOTALE
	T. V.	T. E.	Automotrici			
			Carburante	Elettriche		
8 luglio 1940	91.397	105.003	86.725	28.606	3.502	315.233
1 gennaio 1941	129.633	92.811	8.110	27.470	3.294	261.318
16 marzo »	125.687	101.382	1.945	19.749	3.915	252.678
1 giugno »	127.107	102.868	2.004	20.190	3.887	256.056

6. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — La percorrenza delle carrozze cariche e vuote nell'esercizio 1940-41 fu di **2.130** milioni di assi-chilometro su tutta la rete a scartamento normale e ridotto, di fronte a 2.288 dell'esercizio precedente, con una diminuzione, quindi, di **158** milioni di assi-chilometro pari al **6,89 %**.

Il quantitativo medio di assi-chilometro carrozze per ogni treno-chilometro viaggiatori risultò nel 1940-41 di assi-chilometro **20,07** di fronte a 17,83 del 1939-40.

Il quantitativo medio di viaggiatori per treno (rapporto fra viaggiatori-chilometro e treni-chilometro) risultò nel 1940-41 di **161,49** di fronte a 105,62 dell'esercizio precedente, con un aumento del **52,90 %**.

7. Principali comunicazioni internazionali ed interne. — In conseguenza dello stato di guerra, si ebbe una sensibile diminuzione nella quantità dei treni viaggiatori tanto in Italia quanto all'estero e, a causa di ciò, le comunicazioni dirette, al 30 giugno 1941, si presentavano come segue:

Transito di Mentone — due coppie di comunicazioni dirette, una per Lione ed una per Parigi;

» » Fontana — nessuna comunicazione;

» » Modane — due coppie di comunicazioni dirette, una per Lione ed una per Parigi;

» » Domodossola — quattro coppie di comunicazioni dirette, di cui una data dai treni SO ed OS, ormai limitati, per effetto della guerra fra Losanna e Trieste;

- Transito di Chiasso - sei coppie di comunicazioni dirette;
- » » S. Candido - due coppie di comunicazioni;
 - » » Brennero - tre coppie di comunicazioni dirette;
 - » » Tarvisio - una coppia di comunicazioni colla Germania e con l'Ungheria;
 - » » Piedicolle - nessuna comunicazione;
 - » » Fiume - nessuna comunicazione diretta.

Nel *servizio interno* le principali varianti sono state le seguenti:

Per favorire le relazioni di Torino con Firenze e Roma, si è sostituito il rapido R. 51 Torino-Roma con il direttissimo 105 e si è posticipata dalle 12,15 alle 15,10 la partenza del rapido R. 53. In senso inverso, per compensare in parte la soppressione del rapido R. 54 Roma-Genova, il diretto 4 è stato anticipato di un'ora. Soppressi i direttissimi 15 e 2, il diretto 12 è stato anticipato di circa 40 minuti su tutto il percorso.

I treni più importanti della linea Milano-Genova-Ventimiglia sono stati prolungati fino a Mentone.

I treni 61 e 62 da e per il Brennero sono stati prolungati sino a Roma, assorbendo i treni 21 e 38 fra Bologna e Roma.

Ridotte di numero le comunicazioni fra Torino, Milano e Venezia, interamente a vapore, si sono sistemati i treni rimasti in modo da corrispondere, quanto più possibile, ai desideri del pubblico e, a tal fine, si è assegnato il servizio ordinario di I e II classe anche ai treni SO e OS fra Domodossola, Milano, Venezia e Trieste.

Nonostante la riduzione a tre sole coppie di comunicazioni continuative fra la Germania e l'Italia, si è riattivata, pel servizio interno, fra Brennero e Bologna anche la quarta coppia data dai treni 69 e 64.

In conseguenza della conclusione della guerra con la Jugoslavia e della conseguente annessione all'Italia della nuova provincia di Lubiana, dodici comunicazioni fra Postumia e Trieste sono state prolungate su Lubiana, allacciando così tale nuovo capoluogo di provincia a Trieste, Venezia e Roma coi principali treni.

Sulla linea Milano-Bologna-Lecce, sulla quale in dipendenza delle necessità belliche i treni sono stati sensibilmente ridotti di numero, si sono riattivati i direttissimi 451 e 450 per offrire almeno una comunicazione celere.

Sopprese, per le ragioni indicate nella I^a parte, le automotrici rapide fra Roma e la Sicilia, R. 881 e R. 880, le comunicazioni interessanti lo stretto di Messina si erano ridotte ad una sola che era collegata in Continente con tre treni dispari ed altrettanti pari, ed in Sicilia con due. Per venire incontro alle

necessità dell'isola si sono riattivati anche i treni 81 e 80 che consentono, almeno nel senso pari, un viaggio completamente diurno.

Le comunicazioni viaggiatori attraverso lo stretto di Reggio Calabria e Messina, continuano a rimanere soppresse.

8. **Servizi speciali treni viaggiatori.** — Durante l'esercizio 1940-41, si effettuarono 3.072 treni straordinari, dei quali 156 per le Case della Maestà il Re Imperatore e dell'Altezza Reale il Principe di Piemonte, 116 per Personaggi italiani e stranieri e 2.800 per pellegrini, per bambini diretti alle colonie marine e montane, per operai italiani diretti in Germania, nonchè per partecipanti ad adunate e per affluenza viaggiatori in genere.

Il servizio di detti straordinari si svolse regolarmente, senza perturbare la regolare marcia dei treni ordinari.

9. **Servizi con carrozze della Compagnia internazionale carrozze-letti.** — Nell'esercizio 1940-41 i servizi interni di carrozze-letti, affidati alla citata Compagnia, ebbero un lieve aumento rispetto a quelli dell'esercizio precedente, passando da 66 a 68.

I servizi interni di carrozze ristorante effettuati dalla stessa Compagnia, furono 34 in 72 treni, contro 40 in 87 treni.

10. **Prenotazione posti ordinari nei treni viaggiatori.**

	1940-41	1939-40
Stazioni ammesse alla prenotazione..... n.	19	29
Carrozze prenotabili	203	208
Posti prenotati di I classe	23.062	21.292
Posti prenotati di II classe..... »	28.986	30.826
Introito complessivo	L. 242.721,60	238.725,60

SERVIZIO MERCI

11. **Entità del traffico merci.** — Durante l'esercizio 1940-41 si effettuò un numero di 18.868.532 spedizioni di merci a grande ed a piccola velocità, quasi uguale a quello di 18.889.129 dell'esercizio precedente.

In queste spedizioni sono compresi 674.057 colli espressi (contro 652.779 del 1939-40). Non vi sono invece comprese le spedizioni fatte per trasporti a *forfait* e quelle in conto corrente coi vari Ministeri che furono in complesso 2.081.893 spedizioni nel 1940-41, in confronto a 1.076.756 dell'esercizio precedente.

Il tonnellaggio delle merci accettate per trasporto risultò di **70.210.603** in confronto a tonnellate 64.867.174, con un aumento quindi di tonnellate **5.343.429** (pari all'**8,24%**) come risulta dal seguente prospetto:

RETE	TONNELLATE CARICATE			CARRI CARICATI			CARICO MEDIO PER ASSE-CARRO IN TONN. (1)		
	1940-41	1939-40	Differenza %	1940-41	1939-40	Differenza %	1940-41	1939-40	Differenza %
<i>A scartamento normale:</i>									
<i>a) per conto del pubblico:</i>									
a carro	62.571.338	55.881.053	+ 11,97	4.000.815	4.181.685	+ 11,67	6,59	6,57	+ 0,30
in collettame	3.444.111	3.229.978	+ 6,63	1.314.400	1.438.632	- 9,88	2,25	1,84	+ 22,28
bestiame	—	—	—	165.266	133.384	+ 23,90	—	—	—
TOTALE ...	66.015.449	59.111.031	+ 11,68	6.140.671	5.773.701	+ 6,51	5,80	5,76	+ 3,99
<i>b) per conto dell'Amministrazione</i>									
	4.001.884	5.567.468	- 10,16	303.353	424.742	- 28,58	6,49	6,45	+ 0,62
TOTALE scart. normale	70.017.333	64.678.499	+ 8,25	6.444.024	6.198.443	+ 4,10	6,02	5,82	+ 3,44
<i>A scartamento ridotto:</i>									
<i>a) per conto del pubblico:</i>									
a carro	153.307	150.328	+ 1,85	14.019	13.754	+ 6,22	4,84	5,05	- 4,16
in collettame	23.254	18.829	+ 23,50	5.333	4.551	+ 17,18	2,44	2,24	+ 8,93
bestiame	—	—	—	254	356	- 42,70	—	—	—
TOTALE ...	176.561	169.357	+ 4,25	20.147	18.661	+ 7,96	4,29	4,61	- 6,94
<i>b) per conto dell'Amministrazione</i>									
	16.790	19.318	- 13,50	1.488	1.719	- 13,55	5,19	5,19	—
TOTALE scart. ridotto	193.351	188.675	+ 2,43	21.635	20.380	+ 6,15	4,35	4,64	- 6,25
<i>In complesso:</i>									
<i>a) per conto del pubblico:</i>									
a carro	62.724.645	56.031.581	+ 11,94	4.004.625	4.195.439	+ 11,65	6,58	6,57	+ 0,15
in collettame	3.467.365	3.248.807	+ 6,73	1.319.733	1.463.183	- 9,80	2,26	1,84	+ 22,28
bestiame	—	—	—	165.470	133.740	+ 23,72	—	—	—
TOTALE ...	66.192.010	59.280.388	+ 11,66	6.190.713	5.792.362	+ 6,51	5,80	5,75	+ 4,00
<i>b) per conto dell'Amministrazione</i>									
	4.018.593	5.586.786	- 28,07	304.830	426.461	- 28,52	6,48	6,44	+ 0,62
TOTALE GENERALE ...	70.210.603	64.867.174	+ 8,24	6.474.557	6.218.823	+ 4,11	6,01	5,81	+ 3,44

(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 1940-41, in confronto al 1939-40, si ebbero i seguenti risultati:

PROVENIENZA DEI TRASPORTI

PROVENIENZA	1940-41		1939-40		Differenza			
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	%	Carri	%
Carico nelle stazioni interne	44.919.167	4.699.040	39.636.463	4.472.378	+ 4.382.704	+ 11,06	+ 217.662	+ 4,87
Carico nei porti	3.061.000	602.773	14.348.947	984.227	- 5.746.967	- 40,05	- 381.454	- 38,76
In arrivo dalle ferrovie confinanti italiane.....	3.063.469	233.440	2.396.324	214.666	+ 667.145	+ 27,84	+ 68.774	+ 31,21
In arrivo dalle ferrovie confinanti estere.....	14.332.717	376.671	8.296.765	527.172	+ 6.035.952	+ 72,73	+ 349.499	+ 66,30
TOTALI ...	70.017.333	6.482.924	64.678.499	6.198.443	+ 5.338.834	+ 8,25	+ 284.481	+ 4,11

DESTINAZIONE DEI TRASPORTI

DESTINAZIONE	1940-41		1939-40		Differenza			
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	%	Carri	%
Scarico nelle stas. interne	55.311.011	5.290.304	51.451.893	5.090.538	+ 4.359.918	+ 8,47	+ 199.766	+ 3,92
Scarico nei porti	7.376.859	546.634	5.719.176	476.598	+ 1.660.383	+ 29,03	+ 70.036	+ 14,69
In uscita per le ferrovie confinanti italiane	3.254.400	261.032	3.147.203	255.609	+ 107.197	+ 3,41	+ 25.423	+ 9,95
In uscita per le ferrovie confinanti estere	3.571.583	234.954	4.360.227	375.698	- 788.664	- 22,09	- 40.744	- 10,84
TOTALI...	70.017.333	6.482.924	64.678.499	6.198.443	+ 5.338.834	+ 8,25	+ 284.481	+ 4,11

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 1940-41, fu di km. 87.992.947 di fronte a km. 68.036.027 dell'esercizio precedente. Si ebbe quindi nel 1940-41 un aumento, rispetto all'esercizio precedente, di treni-km. 19.956.920 pari al 29,33 %.

Le percorrenze complessive dei treni merci nel 1940-41, compresi anche i trasporti di servizio, ammontarono a km. 90.680.422 (di cui effettuati a trazione a vapore km. 42.118.673 e a trazione elettrica km. 47.123.465) di fronte a km. 71.913.432

(di cui 32.969.535 a trazione a vapore e km. 36.478.382 a trazione elettrica) dell'esercizio precedente, con un aumento del 26,10 %.

La percorrenza dei carri carichi e vuoti con i treni del traffico risultò di 4.530.113.496 assi-km. di fronte a 3.791.451.915 dell'esercizio precedente, con un aumento del 19,48%.

Il quantitativo di assi-carro per treno diminuì da 57,34 a 52,27, cioè dell'8,83 %.

Il carico medio utile di ciascun treno merci, compresi i trasporti di servizio, fu di tonnellate 232,17 e quello dei trasporti per il pubblico fu di tonnellate 227,08.

Nel prospetto che segue sono riportati i dati relativi alle percorrenze dei carri impiegati e le tonnellate-chilometro delle merci trasportate.

RETE	PERCORRENZA DEI CARRI CARICHI IN ASSI-KM.		Differenza %	TONN.-KM. (1) DI MERCI TRASPORTATE		Differenza %
	1940-41	1939-40		1940-41	1939-40	
<i>A scartamento normale ;</i>						
a) per conto del pubblico:						
carrì completi	2.821.144.807	2.165.903.102	+ 34,87	19.255.425.738	14.817.944.097	+ 35,43
carrì misti	321.236.185	436.073.693	- 26,33	712.873.016	802.352.213	- 11,25
TOTALE ...	3.242.381.992	2.601.976.795	+ 24,61	19.967.400.557	15.620.296.310	+ 26,94
b) per conto dell'Amministrazione	89.328.217	109.380.937	- 36,62	448.447.251	695.275.447	- 35,79
TOTALE scart. normale	3.311.707.279	2.711.357.732	+ 21,14	20.413.940.808	15.715.571.757	+ 29,90
<i>A scartamento ridotto :</i>						
a) per conto del pubblico:						
carrì completi	2.205.852	1.686.526	+ 3,44	19.959.719	8.488.524	+ 29,11
carrì misti	1.239.255	1.083.958	+ 13,50	2.304.886	2.964.239	- 2,34
TOTALE ...	3.406.107	2.770.484	+ 26,19	13.854.582	11.452.763	+ 20,97
b) per conto dell'Amministrazione	274.463	224.043	+ 22,50	1.432.856	1.169.072	+ 22,55
TOTALE scart. ridotto	3.770.570	2.994.527	+ 25,92	15.287.238	12.621.835	+ 21,12
<i>In complesso :</i>						
a) per conto del pubblico:						
carrì completi	2.923.616.716	2.167.589.628	+ 34,87	19.286.385.454	14.226.432.621	+ 35,43
carrì misti	322.469.450	437.157.651	- 26,24	714.988.885	805.316.452	- 11,22
TOTALE ...	3.245.877.166	2.604.747.279	+ 24,61	19.991.354.139	15.031.749.073	+ 26,93
b) per conto dell'Amministrazione	89.699.680	109.604.980	- 36,50	447.879.887	695.444.519	- 35,69
TOTALE GENERALE ...	3.315.477.846	2.714.352.259	+ 21,15	20.439.234.046	15.728.193.592	+ 29,89

(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.

14. Prodotto del servizio merci. — Il prodotto del traffico merci nell'esercizio 1940-41 sulle linee a scartamento normale e ridotto risultò di milioni **4.929,5** (compresi 60 milioni per trasporto bestiame) di fronte a milioni 3.285,6 avuti nel 1939-40. Esso presentò quindi un aumento di **1.643,9** milioni (pari al **50,03%**).

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.

	1940-41	1939-40	Differ. %
Prodotto per treno-chilometro	56,02	48,29	+ 16,01
Prodotto per asse-chilometro di carro (carico e vuoto)	1,09	0,87	+ 25,57
Prodotto per tonnellata-chilometro di merce (escluso bestiame).....	0,244	0,216	+ 12,75

15. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — Nell'allegato 50 sono messi in evidenza i dati relativi alle voci delle principali merci trasportate a carro completo per il servizio pubblico.

16. Traffico ai porti. — Nel 1940-41 vennero spedite dagli scali marittimi per ferrovia le quantità di merce che sono qui appresso indicate messe a confronto con i dati corrispondenti dell'esercizio precedente:

		Tonnellate	Percentuale di variazione del 1940-41 rispetto al 1939-40
Per conto del pubblico	1940-41	7.606.552	— 44,43
	1939-40	13.687.515	
Per conto dell'Amministrazione.....	1940-41	995.428	+ 50,50
	1939-40	662.432	
TOTALE delle merci caricate...	1940-41	8.601.980	— 40,05
	1939-40	14.348.947	
di cui:			
• Carbone fossile per il pubblico.....	1940-41	3.269.477	— 39,13
	1939-40	5.371.406	
Cereali per l'interno e per l'estero	1940-41	279.420	— 80,03
	1939-40	1.399.197	
Cotoni per l'interno e per l'estero.....	1940-41	5.771	— 96,53
	1939-40	166.566	
Fosfati e concimi chimici	1940-41	481.202	— 46,10
	1939-40	892.710	
Oli minerali	1940-41	105.449	— 73,67
	1939-40	400.459	

PARTE II
Capo VIIPARTE II
Capo VIIIPARTE II
Capo IXPARTE II
Capo X

PARTE I: I

ALLEGATI

Per quanto riguarda il carico dei singoli porti vedasi l'allegato 53 il quale contiene i dati particolareggiati, sia per la qualità che per la quantità delle merci spedite.

17. **Trasporti derrate.** — Nell'esercizio 1940-41 si caricarono **217.087** carri completi di derrate a G. V.; di essi **139.307** furono diretti all'estero.

In confronto all'esercizio 1939-40 si ebbe un maggiore carico complessivo di **26.800** carri.

Dal prospetto che segue si rileva la ripartizione del carico per i vari transiti di confine e il confronto con l'esercizio precedente:

TRANSITI	1940-41	1939-40	Differenza
Ventimiglia	—	121	— 121
Breil	—	—	—
Modane	2.350	2.242	+ 108
Domodossola	4.775	5.143	— 368
Luino	769	1.400	— 631
Chiasso	35.367	31.214	+ 4.153
Brennero	74.607	63.334	+ 11.273
S. Candido	1.480	751	+ 729
Tarvisio	18.530	10.633	+ 7.897
Piedicolle	13	10	+ 3
Postumia	1.385	1.826	— 441
Fiume	31	7	+ 24
Estero	139.307	116.681	+ 22.626
Interno	77.780	73.606	+ 4.174
TOTALI ...	217.087	190.287	+ 26.800

TRASPORTI DERRATE ED ALTRI TRASPORTI SPECIALI

SPECIE DEI TRASPORTI	CARRI CARICATI		TONNELLATE TRASPORTATE	
	1940-41	1939-40	1940-41	1939-40
Trasporti { estero	112.382	93.795	—	—
derrate { interno	54.908	53.608	—	—
{ agrumi (Sicilia-Calabria)..	49.797	42.884	—	—
Trasporti vinicoli	28.218	32.333	—	—
Bestiame vivo	165.470	133.740	—	—
Trasporti saccariferi	48.686	28.478	703.777	393.543
Fiori freschi	—	—	7.777	6.796
Bozzoli, semi di bachi, ecc.	—	—	102	92

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, senza funzioni speciali, è risultata, nel 1940-41, dell'85,4 % in confronto dell'83,8 % ottenuto nel precedente esercizio finanziario, con un apprezzabile aumento, conseguito nonostante la verificatasi influenza di fattori avversi, quali quello climatico del passato inverno; l'intensificarsi dei trasporti militari con le loro esigenze particolari, la necessità di preferire il più sollecito inoltro dei carri per abbreviare il ciclo di essi.

Nel 1940-41, per quanto riguarda l'utilizzazione dei carri a scartamento normale, si ebbero i seguenti risultati, messi a confronto con quelli dell'esercizio precedente :

UTILIZZAZIONE DEI CARRI		1940-41	1939-40	Variazioni %
Carri adibiti al trasporto merci	n.	114.732	104.526	+ 9,76
Carri caricati giornalmente per ogni 100 carri utili	n.	16,81	18,80	- 10,58
Portata media dei carri.....	tonn.	18,88	18,90	- 0,58
Carico medio effettuato per asse	tonn.	6,017	5,816	+ 3,46
Quantitativo medio di carri caricati sulla rete per ogni giorno lavorativo	n.	19.284	19.655	- 1,89
Quantitativo medio di carri caricati per ogni Km. di rete e per ogni giorno lavorativo	n.	1,130	1,200	- 6,19
Quantitativo medio di merci caricate sulla rete per ogni giorno lavorativo	tonn.	209.319	205.003	+ 2,10
Quantitativo medio di merci caricate per ogni Km. di rete e per ogni giorno lavorativo	tonn.	12,27	12,05	+ 0,18
Percorso medio della tonnellata.....	km.	301,87	253,57	+ 19,05
Ciclo medio dei carri sulla rete	giorni e ore	5,22	5,7	+ 11,81

19. **Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi.** — La percorrenza dei treni merci rapidi a lungo percorso, che nel 1939-40 era di km. 17.694 al giorno ad una velocità commerciale media di 29,49 km. all'ora, nell'esercizio 1940-41 è stata portata a km. 20.072 con un aumento di km. 2.378. Oltre l'aumento di percorrenza, si è avuto nell'esercizio un miglioramento nella velocità commerciale salita a km. 30,13 all'ora, in confronto di km. 29,49 dell'esercizio precedente.

Questo aumento della percorrenza oraria influisce sull'economia del combustibile, del materiale e del personale.

A tal fine si sono mantenute le deviazioni, su linee elettrificate, di alcune correnti di traffico servite normalmente da linee a trazione a vapore, fra cui sono da citare le due condotte specializzate fra Bologna e Foggia, avviate per Firenze-Roma.

20. Trasporto delle merci a collettame. — Data la necessità di maggiormente sfruttare i mezzi di trazione si sono sostituiti i treni rapidi collettame con altrettanti treni raccoglitori e nello stesso tempo, per ridurre al minimo possibile il conseguente svantaggio della più lenta resa dei trasporti, si sono aumentate le squadre viaggianti con trasbordatori, in modo da limitare le manipolazioni ai transiti e si è ripristinato il lavoro di trasbordo anche di notte, in diversi centri di riordino di carri misti, lavoro che, pur con le soggezioni imposte dalle norme sull'oscuramento, ha dato risultati soddisfacenti.

Infine, per fronteggiare il maggior traffico delle merci in piccole partite, verificatosi in conseguenza dello stato di guerra, senza per altro sottrarre gli occorrenti carri ferroviari agli inderogabili bisogni di carattere nazionale, è stato intensificato il trasporto con automezzi, portando le relative corse giornaliere, al 30 giugno 1941 a **210**, rispetto alle **140** dell'esercizio precedente, con una percorrenza complessiva su strada ordinaria di **km. 30.000**, rispetto a **km. 12.000**.

21. Trasporti carbone dalla Germania e prodotti petroliferi dalla Romania. — Per l'approvvigionamento di carbone, prima importato dalla Germania via mare, sono stati utilizzati numerosi itinerari per i transiti di Domodossola, Luino, Chiasso, Brennero, S. Candido, Tarvisio, Piedicolle e Postumia. Questi due ultimi transiti furono chiusi a fine marzo c. a. in conseguenza dello stato di guerra intervenuto contro l'ex Jugoslavia.

Per ciascun transito, sono stati stabiliti appositi treni giornalieri coi quali si è riusciti a trasportare fino a circa **1.123.000** tonnellate nette di carbone in un mese.

Il rifornimento dei prodotti petroliferi, essendo stata preclusa, per lo stato di guerra, la via marittima, ha dovuto effettuarsi dalla Romania per via ferroviaria.

Per il trasporto di tali prodotti venne perciò stabilito un complesso programma, prevedendo degli itinerari esclusivamente per ferrovia ed altri per la via fluviale ferroviaria. Si poterono così trasportare fino a **78.000** tonnellate in un mese, malgrado le difficoltà di diversa natura sorte di volta in volta e che si dovettero superare per assicurare la maggiore possibile regolarità dei trasporti.

22. Trasporti fiori freschi. — Nell'esercizio 1940-41 vennero spediti complessivamente dalla Riviera di Ponente, kg. **7.777.338** di fiori freschi, con una differenza in più di kg. **980.885** rispetto all'esercizio 1939-40:

per l'interno vennero spediti	kg.	5.197.548
e per l'estero vennero spediti	»	2.579.790

e nei confronti con l'esercizio precedente si ebbe:

per l'interno un aumento di	»	589.634
per l'estero un aumento di	»	391.251

Per i transiti di confine vennero istradati i seguenti quantitativi di trasporti:

per Chiasso.	kg.	1.626.343
per Tarvisio	»	304.810
per Ventimiglia	»	1.741
per Brennero	»	44.428
per Postumia	»	119.973
per Domodossola.	»	85.420
per gli altri transiti minori	»	397.075

In confronto dell'esercizio 1939-40 nei riguardi dei singoli transiti si ebbe un aumento di kg. 410.203 per Chiasso, di kg. 110.212 per Tarvisio e di kg. 5.677 per Postumia, ed una diminuzione di kg. 74.695 per Ventimiglia, di kg. 2.198 per Brennero, di kg. 25.808 per Domodossola e di kg. 32.142 per i transiti minori.

23. Impiego delle locomotive di manovra. — Le locomotive di manovra effettuarono complessivamente **4.392.139** ore di manovra (di cui 226.907 per conto di terzi) per manovrare **40.834.396** veicoli, in confronto di ore 3.645.431 (di cui 184.633 per conto di terzi) e di veicoli 37.941.324 manovrati nell'esercizio precedente.

Il rendimento medio complessivo per ciascuna ora fu pertanto di veicoli **9,29**, inferiore di veicoli-ora **1,11** rispetto a quello di 10,40 avutosi nel precedente esercizio.

Tale diminuzione di rendimento si spiega, con la lentezza in cui le manovre si svolgono nell'attuale situazione, durante le ore notturne a causa dell'oscuramento, con le soste in attivo delle locomotive di manovra, causate in misura più elevata dalla eccezionale intensificazione della circolazione dei treni e con le maggiori esigenze dei trasporti militari.

Alla fine dell'esercizio stesso si aveva un impiego giornaliero di **554** locomotive permanenti con un assegno di **9.625** ore di lavoro; contro 459 unità in servizio al 30 giugno 1940, con un assegno di 7.934 ore.

Il maggiore impiego è giustificato oltre che, dalle ragioni sopra precisate, dall'aumentato traffico sulla rete.

Indipendentemente dalle locomotive anzidette, per le manovre nelle stazioni di limitato traffico, sono stati impiegati anche in questo esercizio **95** carrelli automotori a combustione interna.

Con tali mezzi sono stati manovrati **1.070.590** veicoli in ore **152.528**, con un rendimento di veicoli **7,01** all'ora, in confronto di veicoli **1.121.625** in ore **156.078**, con un rendimento di **7,2** avutosi nell'anno precedente.

La lieve diminuzione di **0,19** veicoli-ora rispetto all'esercizio precedente è da attribuirsi alle ragioni illustrate sopra relativamente alle manovre eseguite con locomotiva.

24. 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 con sovratassa del 50% carri **10.966** ;

con treni accelerati con sovratassa del 25 % carri **32.217**.

Dei detti trasporti sono stati destinati all'estero:

con sovratassa per treni diretti carri **3.365**, con sovratassa treni accelerati carri **4.540**.

L'entità dei trasporti in collettame paganti sovratasse del 50% e del 25% risulta dai seguenti dati:

spediti con i treni diretti	colli 1.461.695	q.li	380.320
spediti con i treni accelerati	» 4.769.570	»	1.457.762
colli espressi: da kg. 5 a kg. 40		n.	643.194

25. Trasporti postali. — Il servizio di trasporto dei dispacci e pacchi in consegna al personale ferroviario, durante l'esercizio 1940-41, ha richiesto giornalmente l'utilizzazione di **1.316** treni con una percorrenza di km. **112.959**, così distinti: treni **334** con km. **17.890** per il trasporto dei dispacci, treni **670** con km. **77.960** per quello dei pacchi e treni **312** con km. **17.109** per il trasporto promiscuo dei dispacci e pacchi.

Inoltre furono trasportati **32.484** veicoli carichi di effetti postali, di cui **2.725** con treni diretti e **29.759** con treni accelerati viaggiatori.

Il quantitativo dei pacchi trasportati sulle ferrovie dello Stato o comunque spediti è stato di **18.616.647** in confronto di **16.289.569** pacchi dell'esercizio 1939-40.

26. Binari di raccordo e carico e scarico in punto determinato. — Durante l'esercizio finanziario 1940-41 gli stabilimenti raccordati alla nostra Rete sono aumentati di **108** unità, salendo da **1.659**, quali erano nell'anno finanziario 1939-1940, a **1.767**.

Nei 1.613 stabilimenti in attività sono stati immessi 2.481.432 carri con un aumento di **201.960** unità rispetto all'esercizio precedente.

Tali raccordi durante l'anno finanziario predetto hanno dato un incasso di lire **48.705.595** per tasse di esercizio e di lire **1.586.145** per canoni, con aumenti rispettivamente di lire **25.520.853** e di lire **12.094** nei confronti dell'anno finanziario 1939-40.

Il maggiore incasso verificatosi nelle tasse di esercizio è dovuto, oltre che all'aumento del traffico, all'ulteriore inasprimento delle tasse di nolo, deliberato nel mese di gennaio u.s., per incitare sempre più le ditte raccordate a restituire sollecitamente il materiale mobile da carico.

Nelle concessioni di carico e scarico, invece, si è verificata una lieve diminuzione poichè da 1.711 sono scese a 1.667.

Per queste concessioni si è avuto un movimento di **342.743** carri con una diminuzione di **14.760** unità rispetto a quello dell'esercizio precedente e vennero incassate, a titolo di canoni lire **746.476**, con un aumento di lire **35.425** rispetto all'esercizio precedente, e per tasse di esercizio lire **1.443.745**, con una diminuzione, rispetto all'esercizio 1939-40, di lire **64.288**.

PERSONE INFORTUNATE IN SEGUITO AD ACCIDENTI DI SERVIZIO

27. **Persone infortunate.** — Le persone infortunate in seguito ad accidenti di servizio durante l'esercizio 1940-41 risultano dal seguente prospetto.

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	TOTALE	per cause di accidenti	per propria imprudenza	per cause varie	TOTALE						
1940-41	morti..... n.	13	51	6	70	0,53	0,07	0,04	64	33	34	131	7	206	32	245	446	0,23
	feriti..... »	212	69	29	330	2,45	0,31	0,17	84	12	22	118	18	25	8	51	499	0,25
	totale..... »	225	140	35	400	2,98	0,38	0,21	148	45	56	249	25	231	40	296	945	0,48
1939-40	morti..... »	49	20	5	74	0,38	0,06	0,04	37	19	55	111	11	171	25	207	392	0,20
	feriti..... »	252	50	26	328	1,69	0,26	0,17	45	3	7	55	8	16	6	30	413	0,21
	totale..... »	301	70	31	402	2,07	0,32	0,21	82	22	62	166	19	187	31	237	805	0,41

CAPO VII.

COMMERCIALE

CONCORRENZA ED ACQUISIZIONE DI TRAFFICI

1. **Concessioni speciali per riduzione di tariffa.** — Sono state mantenute in vigore quasi tutte le concessioni di tariffa accordate in passato, allo scopo di non turbare, nella attuale contingenza, un settore molto sensibile della economia nazionale, quale è quello dei trasporti di materie e prodotti interessanti le industrie e l'agricoltura.

2. **Servizi camionistici.** — I servizi camionistici, istituiti nel corso dell'esercizio 1939-40 in sussidio alla ferrovia per il trasporto delle merci in collettame, hanno raggiunto, nell'esercizio 1940-41, uno sviluppo di km. **6.830**, contro km. 2.900 dell'esercizio precedente, compiendo una percorrenza giornaliera di circa km. **30.000**, contro km. 12.000 ed un trasporto medio giornaliero di circa tonnellate **1.800** contro tonnellate 820 dell'esercizio precedente.

Gli analoghi servizi istituiti nei grandi centri, per lo scambio delle merci fra gli scali locali, svolgono un traffico giornaliero di tonn. **430** circa, contro tonnellate 400 dell'esercizio precedente.

Allo stesso scopo sono stati istituiti servizi di trasporto di merci in collettame a mezzo di carri a trazione animale. Essi si svolgono in alcune tratte di linee della Romagna, con **18** corse ed impiego di **32** cavalli ed hanno uno sviluppo di circa km. **510** al giorno, trasportando circa **45** tonnellate di merci, con una economia di circa **10** carri, considerati senza ciclo.

Nell'esercizio 1940-41 vennero trasportate, complessivamente, con i *servizi di linea*, tonn. **648.000** di merce in collettame, contro tonn. 51.307 dell'esercizio precedente, economizzando **216.000** carri ferroviari, ciclo escluso, in confronto di 16.162 carri dell'esercizio precedente; *coi servizi interstazionali* vennero trasportate altre tonn. **155.000** economizzando **34.200** carri, ciclo escluso, contro, rispettivamente, tonn. 35.578 e carri 11.532 del decorso esercizio.

I sopraindicati risultati confermano l'efficacia dei servizi, di cui trattasi, ai fini dell'economia dei carri e dell'alleggerimento del servizio ferroviario.

PART. II
Capo VII

PART. II
Capo VIII

PART. II
Capo IX

PART. II
Capo X

3. Trasporti marittimi e fluviali. — Alcune difficoltà sorte in conseguenza della diminuita disponibilità di carri in Sicilia e della limitata possibilità di circolazione attraverso lo stretto, derivanti dall'accentuata corrente di trasporti militari, posero all'inizio della campagna d'esportazione il problema dell'inoltro delle derrate dalla Sicilia, soprattutto della produzione agrumaria, alla quale sono legati ingenti interessi.

Tale problema venne risolto con l'istituzione di un apposito servizio marittimo, da porti che servono le principali zone di produzione ad altri del continente opportunamente prescelti, il quale ebbe inizio col gennaio 1941 per essere mantenuto fino ai primi mesi dell'esercizio 1941-42. Dall'Amministrazione sono stati appositamente noleggiati alcuni piroscafi, utilizzando inoltre numerosi velieri direttamente ingaggiati dagli speditori. Gli accordi tra l'Istituto per il commercio estero ed il Monopolio germanico hanno consentito di gravare sulle spedizioni il costo del nolo e delle operazioni di carico e scarico.

A tutto il 30 giugno ha fruito delle linee sussidiarie marittime un traffico di circa **60.000** tonnellate di derrate — in massima parte agrumi — dirette all'esportazione, che è venuto ad aggiungersi a quello che ha potuto seguire il normale inoltro per ferrovia.

Si è resa possibile in tal modo un'esportazione che in parte sarebbe altrimenti mancata, ciò che avrebbe arrecato un notevole danno per l'economia nazionale con sensibili ripercussioni per l'agricoltura siciliana e si è conseguito inoltre un non trascurabile risparmio di mezzi di circolazione per l'accorciamento — in molti casi veramente notevole — del lungo percorso ferroviario necessario per trasportare al confine le derrate prodotte in Sicilia.

Sempre allo scopo di riservare alle necessità belliche il maggiore quantitativo possibile di materiale rotabile, l'attenzione dell'Amministrazione è stata diretta al fine di fare affluire alle vie fluviali, della regione veneta e zone limitrofe, merci di massa normalmente trasportate per ferrovia.

A tal uopo, è stato istituito un servizio di trasporti dal Veneto alla Lombardia per via mista fluviale e camionistica.

I trasporti con barca sono stati limitati ad Ostiglia, ove si effettua il trasbordo delle merci su autocarri per il loro inoltro alle località di destinazione.

Finora tale servizio è stato utilizzato per il trasporto della cellulosa che la Società Snia-Viscosa produce nel proprio stabilimento di Torviscosa e che è destinata agli stabilimenti della Lombardia. In senso inverso si è provveduto alla utilizzazione dei mezzi di ritorno con merci dirette nel veneto.

L'entità dei trasporti effettuati dal 1° marzo al 30 giugno 1941 è stata di tonn. **2.129** di cellulosa, con un'economia di circa **160** carri, ciclo escluso; nei viaggi di ritorno è stata di tonn. **529**, con un'economia di **50** carri all'incirca, senza ciclo.

4. Trasporti di oli minerali con autobotti. — Per assicurare il rifornimento degli oli minerali provenienti dalla Romania, per via terrestre, l'Amministrazione ha dovuto ricorrere all'utilizzazione non solo di quasi tutti i propri carri-cisterna ma anche di molti di quelli appartenenti a Ditte private. In conseguenza di ciò e per garantire l'approvvigionamento delle industrie nazionali, in un momento particolarmente delicato, si è deciso di organizzare mediante autocisterne la distribuzione degli oli minerali, fra i depositi costieri ed interni, e da questi ai luoghi di consumo.

Tale servizio, che venne iniziato il 13 dicembre 1940, si svolge regolarmente, e vengono trasportate, con oltre 300 autocisterne, circa **50.000** tonnellate di oli minerali al mese. Complessivamente quindi, nel periodo che va dall'inizio dei trasporti fino al 30 giugno, sono state trasportate con le autocisterne almeno tonnellate **350.000**.

Per assicurare poi alcuni trasporti interessanti industrie di carattere bellico, e che non potevano eseguirsi con mezzi ferroviari, si è provveduto ad assegnare all'Impresa anche le spedizioni di alcoli destinati alle miscele per carburanti, nonchè di altri prodotti, come ammoniaca, catrame, ecc. che precedentemente erano trasportati con cisterne ferroviarie.

5. Istituto Nazionale Trasporti. — Nell'esercizio 1940-41 l'I.N.T. ha eseguito trasporti merci a mezzo delle Ferrovie ottenendo i seguenti risultati:

merci varie a carro tonnellate 436.543 con un introito di..	L. 79.861.672,55
bestiame (vitelli) tonnellate 89.804 su 12.972 carri con	
un introito di	» 8.963.851,90
merci spedite sotto il regime delle tariffe eccezionali	
temporanee tonnellate 1.171.571 con un introito di...	» 88.811.801,45
merci spedite con concessioni occasionali tonnellate	
8.720 con un introito di	» 924.128,20

In complesso si hanno tonnellate **1.706.638** di merci trasportate su carri **154.929** con una utilizzazione media per carro di tonnellate **11,015** e con un introito complessivo di lire **178.561.454,10**.

Le Agenzie di città in esercizio al 30 giugno 1941-XIX ascendevano a **369** con **402** recapiti in località suburbane.

L'I.N.T. ha continuato nella gestione diretta delle Agenzie di Milano, Trieste, e Roma.

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 tonnellate **200.057**.

Il servizio di presa e consegna dei bagagli a domicilio è disimpegnato da tutte le Agenzie, mentre quello dei colli espressi da **255** di esse.

Gli esercizi automobilistici viaggiatori e merci, in sostituzione delle Ferrovie e quelli in regolare concessione dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, si sono svolti con regolarità e si è verificato un notevole aumento nei prodotti.

Durante il mese di luglio 1940, l'I.N.T. ha iniziato l'esercizio di alcune linee automobilistiche viaggiatori e merci nella Sicilia, in sostituzione di servizi ferroviari.

6. Servizio di collegamento ferroviario automobilistico per il trasporto delle merci. — Nell'esercizio finanziario 1940-41 le imprese concessionarie di servizio merci di collegamento con la ferrovia hanno continuato a svolgere un traffico notevole che ha raggiunto fra arrivi e spedizioni **1.175.214** colli per un peso di quintali **491.009** in confronto di 1.370.842 colli per quintali 566.447 dell'esercizio precedente.

La diminuzione di traffico verificatasi nell'anno finanziario di cui trattasi, è dovuta allo stato di guerra, che ha determinato delle limitazioni e soppressioni di servizi in conseguenza delle difficoltà e delle restrizioni verificatesi nella circolazione degli automezzi.

Le località ammesse al servizio merci da 2.813 si sono ridotte a **2.802**, con una percorrenza stradale di km. **15.718** contro 15.927 chilometri del decorso anno finanziario.

In complesso, nonostante l'accennata situazione il servizio di collegamento si è svolto con sufficiente regolarità e con vantaggio degli utenti per la sollecita presa e riconsegna dei trasporti, e con sollievo delle stazioni ferroviarie da una prolungata giacenza, nei magazzini, delle merci a collettame in arrivo.

7. Impiego casse mobili e carrelli stradali. — Nell'esercizio 1940-41 furono effettuate **7.639** spedizioni con impiego di **11.617** piccole *casse mobili* e **652** grandi *casse mobili*.

Vennero trasportate complessivamente tonn. **5.719** su un percorso totale di km. **3.302.180** con un incasso di lire **304.549** a titolo di tassa di utilizzazione.

La consistenza dei *carrelli stradali* e delle *trattrici* nell'esercizio 1940-41 si è elevata da 20 a **32** trattrici e da 51 a **113** carrelli stradali.

Nell'esercizio in esame vennero trasportati con carrelli stradali **21.680** carri carichi con una percorrenza di km. **52.604** a pieno e km. **121.020** a vuoto ed un incasso di lire **3.320.627**.

Il servizio ora si svolge in Milano, Bergamo, Brescia, Torino, Bologna, Firenze, Apuania Carrara, Roma, Bari, Messina e Catania; sarà esteso ad altre importanti località con la fornitura delle altre tratte già in costruzione presso le fabbriche.

TARIFFE

8. Servizi interni per i viaggiatori e bagagli. — Nell'esercizio 1940-41, allo scopo di meglio garantire la regolarità dei trasporti originati dallo stato di guerra ed in conseguenza della riduzione dei treni assegnati al trasporto del pubblico ordinario, si sono dovuti adottare anche taluni provvedimenti di tariffa intesi a limitare i trasporti.

È stato così sospeso il rilascio delle seguenti specie di biglietti:

A-R festivi con la riduzione del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per i viaggi collettivi (articolo 23 C.T.), esclusi quelli festivi locali indicati nell'allegato 7;

A-R per manifestazioni (art. 23) compresi quelli per Roma;

a riduzione per la « Primavera Siciliana »;

a prezzo ridotto per le comitive di cui al Capo VIII C.T.

È stata inoltre sospesa l'applicazione delle facilitazioni previste dalla Conc. Spec. I (Congressi, Esposizioni e Concorsi) e XV (Opera Nazionale Dopolavoro e Opera Dopolavoro Albanese).

Anche quest'anno sono stati sospesi i treni popolari.

Le particolari necessità determinate dall'attuale stato di guerra hanno portato all'adozione di speciali provvedimenti anche nel campo concessionale. I più importanti di tali provvedimenti sono i seguenti:

è stata istituita una concessione eccezionale temporanea per i viaggi di congiunti di militari ricoverati in luoghi di cura per ferite riportate in guerra o degenti in luoghi di cura del Regno per congelamento o per gravi malattie, od anche per visitarne la salma nel caso di morte dovuta alle cause predette;

ai marittimi di nazionalità italiana provvisti di regolare libretto di navigazione e imbarcati su navi da traffico munite dell'atto di nazionalità e del ruolo equipaggio oppure su unità che compiendo campagne di pesca tocchino, per necessità inerenti all'esercizio della pesca stessa, porti esteri e ai marittimi imbarcati sulle navi suddette che siano state requisite o noleggiate dallo Stato iscritte o non nel quadro del R. Naviglio ausiliario è stata accordata, limitatamente ai soli viaggi per licenza o per permesso o per un numero illimitato di viaggi di andata e di ritorno, la riduzione del 70 %;

PART. II
Capo VIII

PART. II
Conc. IX

PART. II
Art. 5

in dipendenza della legge 18 aprile 1940 si è concessa l'estensione delle disposizioni previste dal Regolamento trasporti militari per i richiamati alle armi, agli ufficiali di complemento, sottufficiali, graduati di truppa e specializzati del R. Esercito i quali prestano servizio sia come personale di inquadramento nei reparti della G.I.L. o della G.I.L.E., sia come istruttori premilitari o post-militari presso i comandi dei suddetti reparti o presso la M.V.S.N.;

con decreto-legge n. 88 del 3 luglio 1940 le agevolazioni ferroviarie previste per le famiglie degli ufficiali in servizio permanente effettivo sono state estese alle famiglie degli ufficiali di complemento, i quali, dalla data del richiamo, abbiano prestato un anno di servizio senza interruzione;

agli operai viaggianti in 3^a classe diretti in Albania è stato concesso di fruire della tariffa n. 7 sino al 31 dicembre 1941;

l'applicazione della tariffa n. 7 a favore dei datori di lavoro recantisi a visitare aziende appartenenti ad allogeni è stata estesa ai viaggi da Bolzano alla località sede dell'azienda e viceversa, su presentazione del documento prescritto rilasciato dalla Delegazione per l'Alto Adige del Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione;

per il rimpatrio definitivo degli italiani residenti all'estero è stato consentito il rilascio di biglietti senza prezzo di corsa semplice sia per viaggi in treni speciali dalle stazioni di confine alla località da indicarsi di volta in volta, sia per viaggi individuali o collettivi, con treni ordinari, dalle stazioni di confine o dalle stazioni terminali dei treni speciali a qualsiasi stazione delle Ferrovie dello Stato che serve la località di destinazione del rimpatriante, incluso l'eventuale tratto francese di confine per i provenienti dalla Francia;

infine, per favorire il rilevante movimento migratorio dei nostri lavoratori verso la Germania si sono predisposte notevoli facilitazioni di viaggio, accordando un prezzo a corpo con riduzione superiore all'80 % per trasporti con treni speciali, del 70 % per rimpatri isolati e del 50 % per viaggi isolati di lavoratori che rientrano per ferie.

In adeguamento agli sviluppi organizzativi del Regime sono state concesse inoltre le seguenti facilitazioni:

agli studenti universitari fascisti residenti nelle provincie di Belluno, Bolzano, Firenze, Gorizia, Pola, Trento, Trieste e Udine, recantisi a frequentare le Università di Bologna, Milano, Padova, Pavia, Trieste e Venezia nonchè agli studenti della provincia di Trieste iscritti alla facoltà di Magistero dell'Università di Firenze, è stato consentito di fruire, per tutto l'anno XIX di 10 scontrini validi ciascuno per l'acquisto di un biglietto di corsa semplice a tariffa n. 5;

a favore del personale dipendente dal Consiglio Nazionale delle Ricerche e rispettive famiglie è stata consentita l'applicazione della tariffa ridotta del 50 % per i viaggi di corsa semplice con i treni di qualsiasi categoria;

i pensionati delle Amministrazioni dello Stato riassunti in servizio sono stati riammessi a fruire della Concessione speciale C., della quale godevano al momento della messa in quiescenza, dopo sei mesi dalla loro riammissione.

Sono state concesse, come negli anni scorsi, le consuete riduzioni di viaggio per coloro che si recano in località termali, balneari e climatiche, o in località sedi di sport invernali e particolari agevolazioni di viaggio a favore di varie attività, se pure in misura più ridotta in ragione delle presenti circostanze. Tra le agevolazioni concesse per tali attività sono da segnalare:

per i viaggi di corsa semplice degli organizzati e dipendenti della Gioventù Italiana del Littorio è stata accordata una riduzione, sui viaggi compiuti per servizio del 70% e del 50%. Per i viaggi delle famiglie e degli insegnanti di educazione fisica per trasferimento dei titolari è stata concessa una riduzione del 30 %;

per i viaggi individuali per servizio dei dirigenti di ruolo della G.I.L.E. (escluse le dirigenti) è stato ammesso per tutto l'anno 1941 il rilascio di biglietti di corsa semplice a tariffa n. 7, validità ordinaria;

per i viaggi degli studenti iscritti al G.U.F. di Zara, che si recano alle sedi di Università o ne ritornano è stata consentita l'applicazione della tariffa n. 5 fino al 31 dicembre 1941;

per i viaggi degli studenti stranieri e degli studenti italiani residenti all'estero e nelle colonie, iscritti nelle nostre Università che si recano in famiglia nel periodo delle vacanze estive, è stata ammessa l'applicazione della tariffa n. 5;

per i viaggi degli studenti universitari iscritti ai G.U.F. che svolgono attività sportive e culturali si è accordata la riduzione del 70 %; la stessa riduzione, benchè con una limitazione globale nel numero dei viaggi in ragione della situazione presente, si è accordata a favore degli iscritti all'O.N.D. che svolgono attività inerenti alla detta organizzazione;

in occasione delle colonie estive per i figli degli italiani all'estero si sono consentite le facilitazioni per viaggi collettivi di gruppi di bambini e dei relativi accompagnatori, in conto sospeso se il viaggio è effettuato dal confine alla località sede di colonia, e a pronto pagamento con prezzi speciali ridottissimi per i viaggi tra stazioni dell'interno. Gli accompagnatori e il personale delle colonie viaggianti isolatamente fruiscono della riduzione del 70 %.

È stata consentita l'applicazione delle agevolazioni di viaggio della Concessione speciale XI per i viaggi effettuati per conto della Confederazione fascista della

agricoltura a gruppi di 3 o 4 persone formati da lavoratori addetti alla monda, trapianto e taglio del riso, alla mietitura del grano, alla raccolta delle olive ed ai frantoi, ai lavori boschivi e forestali;

a favore degli insegnanti della Lega Culturale in Dalmazia è stata consentita l'applicazione della tariffa ridotta n. 5 nella misura di 2 biglietti per ciascun maestro e di un biglietto per le famiglie;

per il trasporto dei bambini, dei loro accompagnatori e del personale addetto alle colonie estive dell'Istituto Naz. Magistrale « Rosa Maltoni Mussolini » è stato ammesso dal 1° giugno al 31 ottobre il rilascio di biglietti di corsa semplice senza prezzo su presentazione di speciali richieste di viaggio;

a favore degli iscritti all'Unione Italiana Ciechi e delle persone di accompagnamento degli infermi è stata consentita l'applicazione della tariffa ridotta n. 5 per un certo numero di viaggi da effettuarsi entro l'anno 1941;

per i viaggi degli atleti, degli ufficiali di gara appartenenti a Federazioni sportive e dei soci del Centro Alpino Italiano è stata concessa la tariffa n. 7 per le gare di preparazione olimpica e alpina e la tariffa n. 5 per le gare sportive e per le escursioni alpinistiche.

In occasione della ristampa delle Concessioni speciali sono state infine apportate le seguenti variazioni:

la Concessione speciale III è stata limitata per viaggi a Roma dei soci dell'Istituto nazionale che vengono in servizio di guardia d'onore alle Reali tombe del Pantheon;

per i viaggi effettuati in base alle Concessioni speciali IV (persone inviate a luoghi di cura da Enti ed Opere assistenziali), VI (Associazioni ed Istituti di carità) e XIX (minorenni od interdetti per infermità di mente, rimasti orfani a causa della guerra o per la Causa nazionale o per servizio militare non isolato all'estero) è stato ammesso che gli accompagnatori degli assistiti suddetti possano viaggiare isolatamente quando si recano al luogo dove si trovano gli assistiti stessi per rilevarli ed accompagnarli nel loro viaggio di ritorno;

la riduzione delle Concessioni speciali C (Impiegati dello Stato), D (Ricevitori postali e telegrafici), F (Ufficiali in congedo) viene estesa oltre che ai figli adottivi anche agli affiliati.

Nel campo delle norme di massima relative alla trattazione delle irregolarità di viaggio, si sono apportati i necessari aggiornamenti per ottenere una sempre maggiore sollecitudine nel disbrigo delle vertenze.

In attesa che si determinino le condizioni per l'estensione delle tariffe viaggiatori e bagagli delle Ferrovie dello Stato alle linee dei territori ex jugoslavi annessi all'Italia, si è continuato in via provvisoria ad applicare su queste le

tariffe in vigore nelle ex ferrovie dello Stato jugoslavo. Su tali basi si è proceduto all'emissione di biglietti ed alla registrazione di bagagli tra il nuovo territorio ed il vecchio.

9. Servizi internazionali per viaggiatori (isolati e in comitive), bagagli e colli espressi. — Durante l'esercizio 1940-41, in seguito a modificazioni di prezzi e di norme sui percorsi interessati, sono state pubblicate nuove edizioni di tariffe riguardanti i seguenti servizi internazionali:

Italia-Francia, via Modane, via Breil e via Mentone;

Prezzi per i tratti di confine italo-francese;

Traffico viaggiatori, bagagli e cani con il treno « Sempione-Oriente-Espresso »;

Traffico delle messaggerie con il treno « Sempione-Oriente-Espresso », Svizzera-Svizzera, in transito per l'Italia.

Sono stati inoltre pubblicati supplementi alle seguenti tariffe:

Svizzera-Oriente (Slovacchia, Ungheria, Romania, Italia, ecc.); Tariffa svizzera comitive e scuole, in transito per l'Italia.

È stata via via sospesa l'applicazione di quelle tariffe che non erano più in relazione con la situazione internazionale, come ad esempio la « Tariffa dei biglietti combinabili internazionali » per i percorsi belgi, danesi, inglesi, marocchini, olandesi, portoghesi, romeni, spagnoli, svedesi e tunisini, le tariffe con la Jugoslavia, la Romania in transito per la Jugoslavia, con la Russia, ecc.

10. Servizio merci interno e cumulativo italiano :

a) Provvedimenti dipendenti dallo stato di guerra.

Con decreto del Ministro delle Comunicazioni n. 2138 del 7 gennaio 1941-XIX, è stata concessa all'Amministrazione ferroviaria la facoltà:

1° di raddoppiare il termine di resa dei trasporti a grande e a piccola velocità tanto in servizio interno e cumulativo italiano, quanto in servizio internazionale (limitatamente, bene inteso, per questi ultimi, al termine riferentesi ai percorsi sulle Ferrovie dello Stato);

2° di effettuare, a rischio ed a spese dell'avente diritto, lo scarico delle merci dai carri ferroviari e il deposito delle medesime anche all'aperto, ovvero di inviare le merci stesse — svincolate o no — in qualsiasi altra stazione, gravandole delle tasse di rispeditazione o di sosta e di quelle afferenti al maggior percorso, tutte le volte che non ne sia avvenuta l'asportazione nei termini prescritti;

3° di fornire — senza responsabilità per la ferrovia per le conseguenze che ne derivassero — carri scoperti in luogo di carri coperti o di carri scoperti con copertone;

4° di sospendere il noleggio dei copertoni;

5° di non consentire le modificazioni al contratto di trasporto che implicino cambiamento di destinazione o di destinatario, e le risedizioni, fatta eccezione per quelle richieste dall'Autorità militare e per quelle dei trasporti destinati ai centri ortofrutticoli per l'ulteriore diretto proseguimento per stazioni estere;

6° di subordinare l'accettazione dei trasporti a carro alla condizione che sia utilizzata l'intera portata o l'intera capacità dei carri offerti;

7° di caricare o far caricare in un medesimo carro più spedizioni, anche se tassabili a carro, senza responsabilità per la ferrovia delle conseguenze che possono derivarne;

8° di sospendere l'accettazione delle spedizioni in piccole partite a grande velocità ordinaria;

9° di sospendere o limitare l'accettazione al trasporto di determinate cose.

La nostra Amministrazione si è avvalsa di queste facoltà nella misura in cui le circostanze le hanno rese indispensabili, graduando l'applicazione dei provvedimenti anche nel tempo in modo da far fronte pienamente alle esigenze belliche ed a quelle dell'approvvigionamento in genere del Paese, recando le minori perturbazioni ai traffici rispondenti a necessità puramente commerciali o industriali.

Così, mentre i provvedimenti indicati ai punti 1°, 4°, 5°, 7° e 8° sono stati integralmente attuati, quelli contrassegnati dal numero 2° sono stati attuati nella misura in cui rispondevano a necessità effettive ed urgenti, mentre quelli di cui ai punti 3°, 6° e 9° non hanno fin qui avuto alcuna applicazione.

A lato di queste misure è stato contemporaneamente apportato un aumento nelle tasse di sosta a carico delle spedizioni non ritirate nei termini, raddoppiando il loro ammontare per le prime 24 ore, triplicandolo per le successive 24 e quintuplicandolo per il periodo susseguente alla 48^a ora.

Successivamente è stato sensibilmente elevato il deposito per la richiesta di carri vuoti.

Questi ultimi provvedimenti costituiscono anche una integrazione di quel complesso di disposizioni già adottate nel decorso anno finanziario allorchè, col progressivo incremento dell'attività commerciale, si profilò la necessità di conseguire una più intensa utilizzazione del materiale da carico; e più direttamente completano le disposizioni concernenti la riduzione ad 8 ore lavorative dei termini normalmente consentiti per il carico ed a 12, 8 e perfino 6 ore, a seconda della rapidità del mezzo col quale l'arrivo della merce viene comunicato al destinatario.

Fra i provvedimenti di altra natura, pure adottati in relazione agli attuali avvenimenti, vanno menzionate le agevolazioni che la ferrovia — sempre pari

ticolarmente sensibile alle necessità della nostra esportazione — ha accordato a favore di quelle merci che sono state sorprese dallo scoppio delle ostilità mentre erano in corso di trasporto per l'estero.

Allorchè la accertata impossibilità del collocamento su altri mercati ha indotto lo speditore a chiedere il ritorno della merce, la ferrovia ha accordato il mantenimento delle notevoli riduzioni tariffarie previste per la esportazione ancorchè il titolo fosse venuto a mancare, ed inoltre il 50% di riduzione sulle tasse applicabili per il percorso dal transito di confine o dal porto di imbarco alla località di partenza.

Nei casi in cui l'esportatore, invece, non abbia escluso di poter imbarcare, in un momento più favorevole, la sua merce giacente in un porto, sono state accordate proroghe nella massima misura consentita al termine di rigore che le tariffe di esportazione via mare stabiliscono per l'inoltro definitivo della merce rispetto alla data del trasporto ferroviario.

Fra le agevolazioni, pure riferendosi alle attuali contingenze, merita un cenno la riduzione del 50 % concessa a favore delle spedizioni di indumenti, libri e oggetti di conforto destinati in dono ai combattenti e la gratuità per le spedizioni indirizzate ai prigionieri di guerra.

b) *Altri provvedimenti.*

1° Tariffe eccezionali temporanee:

Allo scopo di collaborare, anche con sacrificio di proventi, al mantenimento del blocco dei prezzi, sono state rinnovate, a partire dal 12 agosto 1940, nella quasi totalità, le tariffe eccezionali temporanee di cui si avvantaggia una parte notevole del traffico ferroviario.

2° Estensione di tariffe eccezionali della piccola velocità:

- n. 411 alle spedizioni in partenza dalla stazione di Firenze dell'acqua minerale delle sorgenti Panna e Roveta;
- n. 414 alle spedizioni di radica di liquirizia destinate a Pescara e a S. Severo;
- n. 419 alle spedizioni di pini e di pioppi destinate alle stazioni di Capua e Cuneo;
- n. 422 Serie A alle spedizioni di pasta meccanica per la fabbricazione della carta in partenza dalle stazioni di Longarone Zoldo e Sannazzaro;
- n. 425 alle spedizioni di gas metano provenienti da Montesano e Venezia Mestre;
- n. 426 Serie A alle piriti di ferro in partenza da Marcellinara e Trento;

Serie *B* alle ceneri di pirite in partenza da Apuania, Bertinoro, Crotone, Fidenza, Forlimpopoli e Pordenone;

n. 438 Serie *A* alle spedizioni i cui mittenti o destinatari siano il Consorzio nazionale cereagrìcolo, le Cereagrìcole provinciali o la Compagnia italiana prodotti per l'agricoltura;

Serie *G* alle spedizioni di nitrato d'ammonio in partenza dalla stazione di Venezia Mestre;

n. 439 alle spedizioni di acido solforico in partenza da Apuania Carrara;

n. 441 alle spedizioni di acido carbonico compresso in partenza da Pompei.

3° Estensione di altre agevolazioni:

Le facilitazioni previste per le zone industriali di Bolzano e di Apuania sono state rese applicabili nei confronti di nuovi stabilimenti.

Si è pure fatto luogo al rinnovo della concessione a favore dei trasporti di conigli vivi spediti ai « Gruppi massaie rurali » dipendenti dal P.N.F. ed ai Gruppi provinciali dell'O.N.D., concessione consistente nella riduzione del 40 % sulle tasse ordinarie di porto e nella facoltà di spedire in assegnato.

Sono stati facilitati i trasporti di pesci vivi da ripopolamento, disponendo che dal peso tassabile venga difalcato il 20 % per tener conto dell'acqua necessariamente contenuta nei recipienti.

Con apposita declassificazione si sono altresì agevolate alcune merci il cui impiego ha diretto riferimento con l'autarchia del Paese, come la canna di sorgo, la ramia, gli steli di lino ed il magnesio.

4° Provvedimenti speciali:

Nei riguardi del traffico merci con i territori ex-jugoslavi della provincia di Lubiana e della zona annessa alla provincia di Fiume si è deciso che, in via provvisoria ed in attesa di un definitivo assetto, si prenda a base il nostro regime tariffario interno per i percorsi al di qua dei transiti di Postumia e di Fiume e le tariffe interne ex-jugoslave per quelli intercedenti fra le nuove località ed i citati transiti.

È stato pertanto disposto che in via transitoria tali relazioni siano regolate dall'applicazione dei prezzi delle ex-tariffe dirette italo-jugoslave, le quali con lievi varianti rispecchiano appunto l'anzidetta situazione tariffaria interna.

Per quanto concerne il traffico che si svolge nell'ambito delle due nuove provincie, continueranno ad applicarsi, sempre in via provvisoria, le tariffe interne ex-jugoslave.

II. Concorrenze nei traffici internazionali. — Con l'entrata in guerra della Italia è venuta a cessare completamente la concorrenza tra i nostri porti e quelli esteri; d'altra parte le condizioni di esercizio sulle nostre linee e su quelle degli

altri paesi europei escludono attualmente ogni possibilità di competizioni tariffarie. Pertanto anche le poche concessioni ancora in vigore al 1° luglio 1940 sono state soppresse.

Tuttavia, durante l'esercizio sono state accordate riduzioni tariffarie dai nostri porti del Tirreno e dell'Adriatico ai transiti di confine italo-germanico, per trasporti di merci di massa quali la bauxite, i minerali di ferro, i fosfati, interessanti l'economia di guerra germanica. A dette riduzioni fanno riscontro analoghe concessioni a nostro favore da parte delle ferrovie germaniche per i trasporti di cellulosa dai paesi scandinavi, e per i trasporti di prodotti petroliferi e cereali provenienti dai paesi del sud-est europeo istradati via Ungheria-Germania dopo la guerra con la Jugoslavia.

12. Traffici adriatici. — In conseguenza degli avvenimenti internazionali, i traffici adriatici hanno subito durante l'esercizio una notevole contrazione. Cessati quasi completamente con l'entrata in guerra dell'Italia i traffici di merci ricche in provenienza e destinazione dell'oltremare, ed in modo particolare quelli dell'Ungheria e della ex Jugoslavia, che avevano avuto un certo sviluppo anche nel periodo della nostra neutralità, l'attività dei nostri porti adriatici si è svolta principalmente nel campo delle merci di massa quali carbone, bauxite, legname, cereali, ecc.

Il traffico complessivo eseguito in base alle tariffe adriatiche ammontò nell'anno solare 1940 a tonnellate **388.500** con una diminuzione del 64 % rispetto al 1939 (tonn. 1.074.000). Il prodotto relativo a tali trasporti è stato di lire **6.321.500** con una diminuzione del 73 % rispetto al 1939 (lire 23.793.000).

In previsione dei favorevoli sviluppi che potrà avere la situazione dei traffici adriatici non appena potrà essere ripresa la navigazione con i porti del Mar Nero e del Mediterraneo orientale, sono stati continuati durante l'esercizio i lavori per l'aggiornamento delle tariffe adriatiche ai mutamenti politico-territoriali intervenuti nel centro-Europa. Così in sostituzione della vecchia tariffa cecoslovacca-adriatica sono state pubblicate nel gennaio 1941 una tariffa per il traffico tra il Protettorato di Boemia e Moravia ed i porti adriatici ed una tariffa per il traffico tra i detti porti e la Slovacchia. Queste nuove tariffe non hanno portato sostanziali modifiche nel livello dei prezzi: esse rappresentano soluzioni transitorie nella attesa che sia possibile arrivare ad una sistemazione generale dei traffici adriatici, in base a nuovi principi e d'accordo con la Germania.

13. Servizi merci internazionali. — Con l'entrata in guerra dell'Italia che ha portato ad una più stretta unione della nostra economia con quella germanica,

si è avuto un ulteriore rilevante aumento di traffico con la Germania specialmente per quanto riguarda le nostre esportazioni di derrate e le importazioni di ferro e di carbone. Per questi ultimi trasporti che hanno raggiunto un tonnellaggio medio mensile di circa un milione, si è ottenuto, mediante accordi con le Ferrovie germaniche e svizzere, che le notevoli riduzioni tariffarie, precedentemente concordate, siano mantenute ancora in vigore per tutto l'anno 1942.

Col gennaio 1941 sono terminati i lavori di rifacimento della tariffa merci diretta italo-germanica. Nella nuova tariffa si è tenuto conto di tutte le modificazioni introdotte nelle tariffe interne italiane con la riforma del 1° febbraio 1940; essa inoltre è stata estesa alle stazioni della Marca Orientale, dei Sudeti, della Prussia orientale e dei territori di Danzica e della Polonia incorporati al Reich. Nell'attesa che la nuova tariffa sia estesa anche al Protettorato della Boemia e Moravia attualmente il traffico con questo paese è regolato in base alla tariffa italo-germanica fino ai suoi confini con la Germania. Per il traffico con la Slovacchia viene applicata provvisoriamente la ex tariffa italo-cescoslovacca, ad eccezione del traffico del legname che è regolato da apposita tariffa.

Nella nuova situazione creata dalla scomparsa dello stato jugoslavo, si è provveduto a regolare anzitutto il traffico merci fra l'Italia ed i territori della provincia di Lubiana e di quelli annessi a Fiume e nell'ambito dei territori stessi. Allo scopo di non apportare eccessivi turbamenti all'economia di detti territori, è stata mantenuta, come si è detto, provvisoriamente in vigore per il loro traffico interno la tariffa jugoslava e per i loro traffici di scambio con l'Italia, la ex tariffa diretta italo-jugoslava. Sono state inoltre avviate trattative con le ferrovie croate per la ripresa dei traffici tra l'Italia e la Croazia ed oltre.

Per le importazioni di alcune merci di rilevante importanza per il nostro Paese in provenienza dal sud-est europeo (oli minerali, cereali, legumi, minerali di manganese, ecc.) furono concordati nel luglio 1940 prezzi specialmente ridotti con le ferrovie ungheresi e jugoslave. Analoghe facilitazioni ci sono state accordate, dalle ferrovie germaniche come abbiamo precedentemente esposto, quando iniziatesi le ostilità con la Jugoslavia, i trasporti in questione hanno dovuto essere istradati via Ungheria-Germania.

Attualmente i trasporti di oli minerali in provenienza dagli scali danubiani sono effettuati via Fiume in transito attraverso la Croazia; sono in corso trattative con detto paese per ottenere un regime di prezzi speciali.

Con la riapertura del transito di Modane e lo spostamento del transito di Ventimiglia a Mentone, avvenuti nell'agosto 1940, è stato ripreso il traffico con la Francia regolato da appositi accordi intervenuti con la Società nazionale delle ferrovie francesi. È stata così realizzata una possibilità di trasporti, oltre che da

e per la Francia, non occupata, anche da e per la Spagna ed il Portogallo, che soddisfa le attuali esigenze di scambio con detti Paesi.

Anche il traffico con il Belgio è stato ripreso a partire dal novembre 1940 via Germania e Svizzera-Germania sulla base della tariffa diretta italo-germanica.

SERVIZI CUMULATIVI E DIVERSI

14. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — Durante l'esercizio 1940-41 è stato attivato il servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e merci con le ferrovie Novara-Biella e con le ferrovie Settentrionali Sarde, ed è stato esteso all'intera linea Bari-Montalbano Ionico delle Ferrovie Calabro Lucane, il servizio cumulativo viaggiatori e bagagli e di corrispondenza merci.

Sono state perfezionate: la convenzione con il Consorzio cooperativo per le ferrovie reggiane per il servizio cumulativo con le linee Reggio-Sassuolo, Reggio-Guastalla; e la convenzione con le ferrovie di Valle Brembana per il proseguimento dei treni sulla ferrovia concessa.

Furono stipulati atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti: per il servizio di corrispondenza con la ferrovia Rimini-S. Marino; per il proseguimento di automotrici della ferrovia Suzzara-Ferrara nel tratto Suzzara-Mantova; e per il servizio cumulativo con la ferrovia S. Spirito-Bitonto.

15. Servizi doganali. — Gli introiti delle agenzie doganali per corrispettivi, provvigioni, stampati, ecc. furono nell'esercizio 1940-41 di lire **24.362.434,30** di fronte a lire 14.765.615,85 dell'esercizio precedente, con un maggior introito quindi di lire **9.596.818,45**.

PASSIVITÀ EMERSE DALLE VERTENZE DOGANALI

ESERCIZI	IMPORTO PAGATO lire	AMMONTARE IN LIRE DEI RICUPERI			RESIDUO PASSIVO
		dalle parti e dalla Intendenza di Finanza	dalle ferrovie corrispondenti	per addebiti al personale	
1940-41	64.185,10	60.117,60	67,15	77,00	3.923,35
1939-40	39.715,00	29.054,60	—	320,00	10.340,40

16. Contenzioso. — Le cause riguardanti il contratto di trasporto di persone e di cose, che sono state *trattate* nell'esercizio 1940-41 davanti le R. Preture e Conciliazioni del Regno a mezzo di agenti dell'Amministrazione, in base al R. decreto-legge 5 aprile 1935, n. 397, ammontano a **8.981** (1.934 di pretura e 7.047 di conciliazione) contro 7.896 complessive dell'esercizio precedente, e perciò **1.085** cause in più.

Le *definite* sono state **4.041** (653 di pretura e 3.388 di conciliazione).

Si è avuto, in dipendenza della trattazione e definizione delle cause suddette, un incasso di lire **720.544,84** ed un onere di lire **119.584,98**. Vi è stato pertanto un utile netto di lire **600.959,86**.

Al 30 giugno 1941 sono rimaste pendenti **4.940** cause (1.281 di pretura e 3.659 di conciliazione) con una differenza in più di **524** cause complessivamente, rispetto al numero (4.416) delle cause che erano pendenti al 30 giugno dell'esercizio precedente.

17. Indennizzi per danni alle persone. — Le vertenze bonariamente definite per infortuni avvenuti nell'esercizio 1940-41 furono **403** per un importo di lire **1.021.739,20**.

Vennero inoltre liquidate in via bonaria, transatte in corso di lite e definite in esecuzione di sentenza **320** vertenze relative ad infortuni avvenuti in esercizi precedenti per un importo di lire **10.415.795,56**.

In complesso sono state liquidate vertenze riguardanti casi di provata responsabilità delle ferrovie per lire **11.437.534,76** contro lire 8.665.261,47 dello scorso esercizio.

18. Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose. — I diversi indennizzi liquidati nel 1940-41 per irregolarità nel trasporto merci e le variazioni rispetto ai corrispondenti dati dell'esercizio 1939-40 risultano dal seguente prospetto:

OGGETTO DEI RECLAMI	NUMERO DEI RECLAMI (liquidati)		SPESA PER INDENNIZZI (tenuto conto dei recuperi)		Spesa per etto- tonn. di merce trasportata	
	Esercizio 1940-41	Variazioni rispetto al 1939-40	Esercizio 1940-41	Variazioni rispetto al 1939-40	1940-41 Lire	1939-40 Lire
Avarie.....	15.075	+ 4.640	4.208.169,65	+ 1.751.133,03	6,43	4,26
Furti.....	1.553	+ 780	106.160,35	+ 116.013,62	0,39	0,14
Mancanze.....	3.356	+ 1.409	901.726,76	+ 511.403,87	1,36	0,66
Ritardi.....	1.507	+ 700	194.494,52	+ 62.720,49	0,29	0,22
TOTALI...	21.491	+ 7.529	(1) 5.560.551,28	+ 2.441.271,01	8,40	5,28

(1) Nel bilancio dell'esercizio 1940-41 la spesa, al netto dei recuperi per indennizzi, rilievi ed anomalità nei trasporti delle cose, figura nella cifra di lire 6.431.504,34, perchè in questa vennero comprese altre passività (dell'importo di lire 890.963,66) riguardanti titoli che non hanno una propria relazione con le anomalie nei trasporti delle cose.

In complesso si è avuto nel 1940-41 rispetto all'esercizio precedente un notevole aumento dovuto sia al maggior traffico che alle particolari condizioni in cui si è svolto e si svolge il servizio ferroviario.

I reclami presentati durante l'esercizio furono **89.632** cosicchè, tenendo conto dei **16.355** reclami rimasti da liquidare nell'esercizio precedente, si ebbero in tutto nell'esercizio 1940-41 da definire **165.387** reclami. Di questi **21.401** furono liquidati, come risulta dal prospetto sopra riportato, **50.393** furono abbandonati e respinti e **33.503** rimasero da definire.

Durante l'esercizio 1940-41 si sono verificate nei trasporti delle merci e dei bagagli **9.239** mancanze di fronte a **7.294** eccedenze, mentre nell'esercizio 1939-40 si verificarono **2.882** mancanze di fronte a **2.984** eccedenze.

19. Compagnia italiana turismo (C. I. T.). — Alla Compagnia italiana turismo è affidata dalla nostra Amministrazione l'organizzazione e la gestione, sia in Italia che all'estero, di Uffici per la più ampia ed attiva propaganda a favore dei viaggi in Italia; per le informazioni al pubblico; per la distribuzione del materiale di propaganda e di pubblicità allo scopo di diffondere la conoscenza delle nostre città, la loro importanza storica, le loro ricchezze artistiche e le bellezze panoramiche, nonchè di porre in evidenza le nostre maggiori stazioni balneari, termali, climatiche ed alpine.

Alla C.I.T. è anche affidata la vendita dei biglietti ferroviari, che essa esercita per mezzo dei propri Uffici viaggi e turismo, i quali in Italia sono **78** ed hanno conseguito, durante l'anno 1940, un introito complessivo di lire **105.480.333**. In confronto dell'introito del 1939, si è avuto un aumento di vendite di lire **785.500**.

All'estero la C.I.T. ha **50** Uffici propri di viaggi e turismo e **600** Agenzie corrispondenti, tutti forniti della biglietteria F.S. L'introito complessivo conseguito per la vendita biglietti nell'anno 1940 è stato di sole lire **17.327.556**. Il diminuito introito dell'anno 1940, rispetto a quello di oltre 50 milioni conseguito negli anni precedenti, è dovuto esclusivamente alle note contingenze internazionali.

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 **115** Agenzie che, nel 1940, hanno introitato complessivamente lire **105.821.928**.

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 da altre organizzazioni di viaggi, le quali nell'anno 1940 hanno introitato con tali vendite la somma di lire **2.900.238**.

20. Esercizio dei caffè ristoratori e concessioni varie. — L'importo complessivo dei canoni percepiti nell'esercizio 1940-41 per i contratti relativi alle concessioni di caffè ristoratori nelle stazioni è stato di lire **7.758.610** in confronto a lire **7.023.899**

introitate nell'esercizio precedente. L'aumento di lire **734.711** è dovuto in gran parte ai maggiori introiti conseguiti dagli esercizi delle stazioni più importanti.

Anche nelle concessioni di rivendite di private, si è verificato un aumento sugli introiti dei canoni di lire **12.161**.

Per le concessioni varie (rivendite fiori, alberghi diurni, uffici cambio-valute, compilazione documenti di trasporto, ecc.) si è pure verificato un aumento di introiti, accertato in lire **124.011**.

Negli introiti degli affitti di locali ed aree nelle stazioni si è ottenuto un aumento dei canoni di lire **266.354**.

Nella gestione degli apparecchi automatici nelle stazioni e sui treni si è avuto un aumento della percentuale spettante alle Ferrovie da lire 144.396 a lire **145.488** e cioè un maggiore utile di lire **1.092** per l'Amministrazione.

Nella gestione dei biglietti d'ingresso nelle stazioni la percentuale spettante alle Ferrovie nell'esercizio 1940-41 è stata di lire **2.908.808,95** in confronto a quella di lire 3.313.712 dell'esercizio precedente, con una diminuzione di lire **404.903,05**.

Per la pubblicità nelle stazioni e nei treni sono state introitate lire **235.573,11** di fronte a una spesa di gestione di lire **495.642,55**.

Gli utili netti della gestione rivendita libri e giornali nelle stazioni, in concessione alla Società Anonima Servizi Accessori Ferroviari (S. A. F.) Milano, ammontarono a lire **1.000.000** delle quali 50.000 a corpo sono devolute all'Opera di Previdenza per il personale ferroviario.

21. 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 emesso rilievi a debito per minori esazioni per l'ammontare di **25.396.345,19** lire ed hanno effettuato rimborsi per eccedenze di tassa per lire **17.140.022,85**.

Le stazioni effettuarono direttamente rimborsi per eccedenze di tassa per lire **2.342.572,80**.

Su un complesso di **18.868.532** spedizioni merci colli espressi compresi, **557.900** furono gravate di assegno per lire **333.718.654,60**.

Le spese anticipate ai mittenti delle spedizioni e le spese doganali gravate sui trasporti raggiunsero, complessivamente, lire **165.497.846**.

22. 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 1941, **233** contro 189 in vigore dell'esercizio precedente.

23. **Meccanizzazione.** — Lo stato di guerra, che ha impedito alla Ditta interessata la consegna entro i termini contrattuali del macchinario occorrente, ha ritardato il previsto svolgimento del programma di meccanizzazione dei riscontri contabili delle stazioni e la revisione delle tasse di trasporto delle merci affidate agli Uffici controllo, programma la cui attuazione era stata iniziata nell'esercizio precedente.

Del ritardo, tuttavia, si è approfittato per studiare, nei riguardi dei trasporti delle merci in servizio interno e in relazione alle nuove tariffe entrate in vigore il 1° febbraio 1940, una modificazione del procedimento che era stato escogitato, facendo gravare sulle macchine più semplici e veloci (selezionatrice e riproduttrice) la parte più complessa del lavoro, e cioè la scelta della tassa più favorevole al pubblico (art. 70 delle condizioni e tariffe per il trasporto delle cose), già affidata alla moltiplicatrice, e conseguendo anche un sensibile snellimento nella struttura e nel funzionamento di quest'ultima.

Nel limite dei mezzi disponibili e superando tutte le difficoltà contingenti, si è potuto per intanto estendere la meccanizzazione al 18% dei trasporti a carro a tariffa ordinaria in servizio interno, oltre ai trasporti a tariffa eccezionale temporanea e a quelli interessanti l'Istituto Nazionale Trasporti: in tutto circa 90.000 mensili.

I risultati raggiunti sono soddisfacenti, essendosi potuto ottenere un notevole miglioramento del servizio ed una economia di personale.

CAPO VIII.

APPROVVIGIONAMENTI

1. Considerazioni generali sul mercato delle forniture. — Nell'esercizio 1940-41 i mercati hanno avuto uno svolgimento di maggiore emergenza per lo sviluppo della guerra mondiale. La trasformazione delle economie secondo le necessità contingenti è divenuta più completa e si è inasprito, anche per le accresciute difficoltà di trasporto, lo squilibrio fra domanda e offerta determinato dalla situazione dei traffici europei con gli altri continenti e dall'intensificarsi delle fabbricazioni di guerra.

In Europa gli approvvigionamenti, circoscritti generalmente alle sue stesse possibilità, hanno maggiormente risentito delle vicende belliche e politiche; ed i mercati, sempre meglio disciplinati dai governi, si sono svolti secondo le esigenze della collaborazione economica di guerra e nel quadro del costruendo ordine europeo. Tuttavia i prezzi, per la tensione economica dei mercati di origine e per le accresciute richieste estere, hanno subito notevoli aumenti. Il maggior costo dei trasporti terrestri rispetto ai marittimi — dovuti in gran parte eliminare — ha pure influito sull'aumento dei prezzi stessi.

Gli approvvigionamenti si sono svolti anche in Italia in pieno regime di guerra, che ha imposto crescenti restrizioni e vincoli all'attività economica. È stata disposta la revisione degli stanziamenti dei bilanci di previsione statali e assimilati per ridurre al minimo le spese dei servizi civili, e sono state bloccate le costruzioni edilizie e le iniziative private per gli impianti industriali non rispondenti alle esigenze del momento. Per facilitare poi l'accelerata esecuzione dei lavori e dei trasporti di carattere militare e di interesse nazionale sono state poste in vigore deroghe eccezionali a norme di diritto privato e amministrativo. La produzione, la distribuzione ed i consumi sono stati disciplinati con norme progressivamente più rigide, per assicurare la preferenza al Fabbriguerra. Nei materiali metallici la raccolta e l'impiego di ferro di ricupero sono stati intensificati; si è proceduto alla raccolta obbligatoria delle cancellate e del rame, si è bloccato lo stagno ed il nichelio, nonchè vietato l'uso di metallo in taluni impieghi civili. Nel campo tessile anche la canapa è stata compresa fra le fibre vincolate ai bisogni di guerra e si è estesa e rafforzata la disciplina ed il controllo circa la raccolta e la distribuzione

delle fibre nazionali ed estere. Una disciplina unitaria è stata imposta al commercio delle pelli bovine ed equine, anche esse vincolate ai bisogni di guerra. Ulteriori disposizioni sono state emanate per ridurre il consumo di oli minerali e per la produzione e la distribuzione delle materie grasse. È stato altresì disposto l'accertamento della consistenza nazionale di gomma elastica, nonché la requisizione dei pneumatici.

Le difficoltà di rifornimento per le attività civili sono state, quindi, in continuo aumento. Tuttavia, con il rarefarsi delle materie occorrenti, le fabbricazioni autarchiche hanno ricevuto maggiore impulso; si è diffuso l'impiego di succedanei nei processi produttivi e nei consumi, si è intensificata la lotta contro gli sprechi e l'azione di recupero dei materiali; gli indirizzi organizzativi si sono rivolti verso un maggiore coordinamento nei tipi della produzione e una maggiore disciplina nei consumi.

I prezzi dei servizi, più che delle merci, sono stati regolati dal regime di blocco instaurato con il R. decreto-legge 19 giugno 1940, n. 953, e sostenuto, oltre che dalla disciplina dei consumi, da numerose altre norme di carattere tributario e finanziario dirette a prevenire insani movimenti ed a far gravare sul bilancio statale il maggior costo di numerosi e importanti prodotti. Il trattamento salariale è rimasto invariato, e ciò ha concorso ad attenuare la pressione sui costi; tuttavia nel giugno 1941 nuove provvidenze sono state concordate in favore delle classi lavoratrici.

Pertanto durante l'esercizio la naturale tendenza al rialzo è stata contenuta per i prodotti industriali, pur notandosi degli aumenti, talora notevoli, specie nei legnami, nei prodotti metallurgici e meccanici e nei chimici.

Nei confronti dell'anno finanziario precedente, il livello dei prezzi è risultato sensibilmente più elevato, soprattutto per gli aumenti allora disposti e che si sono interamente sentiti nell'esercizio in esame.

2. Notizie generali sulle forniture. — L'attività di acquisto dell'Amministrazione è stata improntata ai criteri accennati a pag. 44. Notevoli riduzioni negli acquisti sono derivate dal rallentamento dei lavori di elettrificazione, mentre con la quasi completa soppressione dei servizi con automotrici a carburante sono diminuiti i fabbisogni di materie di consumo di produzione estera di più difficile approvvigionamento. Per tale ragione e per l'aumento del traffico è invece accresciuto il consumo di carbone fossile. Nonostante le difficoltà da superare, sono stati affrontati integralmente gli acquisti di carattere urgente e inderogabile, e specialmente quelli tendenti ad accrescere il parco del materiale mobile dei mezzi necessari per migliorare il servizio dei trasporti merci, eccezionalmente aumentato. Si è inoltre dovuto tener conto del maggior logorio del materiale,

provocato dall'intensificato traffico per trasporti militari e si son dovute anche reintegrare talune scorte per le quali negli anni scorsi non si erano fatti acquisti e che ora si presentavano pressochè esaurite. Si giustificano così gli aumenti di spesa avutisi in alcune voci, quali: carri, materiale per navi traghetto, carte ed articoli di cancelleria, addobbi per vetture, prodotti chimici, attrezzi da lavoro, ecc., e che sembrerebbero in contrasto coi principi di economia adottati.

Nel corso dell'esercizio 1940-41 sono state esperite 138 gare a licitazione privata e 975 a trattativa privata e sono stati stipulati 1.688 contratti formali oltre a numerose contrattazioni in forma commerciale per acquisti di merci urgenti, pronte o di scarsa importanza, mentre nel precedente esercizio furono esperite 276 gare a licitazione privata, 1.095 a trattativa privata e furono stipulati 1.396 contratti formali.

La diminuzione avutasi nelle gare, sia a licitazione che a trattativa, dipende dal diminuito acquisto di materiali; mentre l'aumento dei contratti stipulati è conseguente alla distribuzione delle forniture fra un maggior numero di Ditte fornitrici per renderne quanto più possibile regolare l'espletamento.

La naturale preponderanza delle gare a trattativa su quelle a licitazione, sempre verificatasi in passato, si è maggiormente accentuata in questo esercizio, oltre che per l'irregolarità del mercato a causa dello stato di guerra, anche in conseguenza del blocco dei prezzi stabilito col R. decreto-legge del 19 giugno 1940, n. 953, (prorogato con R. decreto-legge 12 marzo 1941, n. 142) e della costituzione dei consorzi rotaie, tubi, bullonieri e derivati vergella. È venuto a mancare, in tali condizioni, il gioco della concorrenza e d'altra parte i fornitori si sono irrigiditi sui prezzi massimi autorizzati e raramente hanno voluto concedere sconti, rendendo così inutile ogni gara a licitazione che si sapeva in anticipo avrebbe avuto esito negativo.

Meno che in alcuni casi, in cui speciali ragioni contingenti hanno consigliato la concessione di aumenti di prezzi, si può affermare che durante l'intero esercizio 1940-41 gli acquisti hanno avuto luogo sotto l'influenza del blocco dei prezzi, e che questi, in genere, non hanno subito notevoli variazioni.

Gli acquisti, come s'è detto, hanno avuto luogo sotto l'influenza del blocco dei prezzi; tuttavia questi sono risultati più alti di quelli dell'esercizio precedente, poichè gli aumenti verificatisi nell'ultima parte dell'anno finanziario scorso si sono ripercossi per intero sugli acquisti dell'esercizio in esame. Sono stati poi sentiti in pieno gli aumenti avvenuti nei costi del carbone estero, a differenza degli altri consumatori che hanno beneficiato del blocco dei prezzi.

Le forniture sono state eseguite in linea di massima regolarmente entro i termini di consegna. Tuttavia talune Ditte aggiudicatrici, per la mancanza di materie prime o per aver dovuto dare la precedenza a lavori interessanti la difesa nazionale, hanno potuto effettuare le consegne solo con ritardo. In qualche caso le forniture sono dovute rimanere in sospeso.

Gli acquisti all'estero, per quanto contenuti, hanno avuto, in confronto all'esercizio precedente, un notevole sviluppo soprattutto per le maggiori importazioni di carbone fossile e per i più elevati costi. Oltre che per il carbone fossile, si è dovuto ricorrere al mercato estero per la scarsa produzione del mercato nazionale, come è avvenuto per diverse parti di materiale rotabile, o per mancanza di produzione, come per le macchine stampatrici e distributrici di biglietti ferroviari e per l'essenza di trementina.

Fra le tante attività svolte dal Servizio, va menzionata anche quella riguardante l'acquisto e la gestione per conto del Fabbriguerra di alcune partite di ghisa tedesca da tenere di scorta per i bisogni dell'industria nazionale, nonché quella relativa a scorte di acciai speciali costituite negli scorsi anni a disposizione pure del Fabbriguerra ed ora da questo utilizzate.

Anche il sistema di approvvigionamento con contratto aperto, con consegne cioè commisurate al fabbisogno e con spedizioni dirette agli impianti utilizzatori ha continuato ad aver vigore per molti materiali.

3. **Spese incontrate per gli acquisti.** — Nell'esercizio 1940-41 il Servizio Approvvigionamenti ha incontrato una spesa complessiva (non compresa quella del Monopolio Carboni e Metalli) di lire **2.113.907.600**, di cui lire **1.808.426.951** per conto delle Ferrovie dello Stato e lire **305.480.649** per conto della Gestione Viveri, di altre Amministrazioni dello Stato e di Enti diversi. Nel prospetto che segue è indicata la ripartizione delle spese incontrate per gli approvvigionamenti nell'esercizio 1940-41, in confronto a quelle dell'esercizio 1939-40.

TITOLO DI SPESA	ESERCIZIO	
	1940-41 — Lire	1939-40 — Lire
Carboni fossili, ligniti e coke (comprese spese di trasporto, trasbordi e assicurazioni)	655.620.110	265.369.142
Combustibili liquidi, lubrificanti e affini	88.508.940	78.426.522
Materiale rotabile	416.729.096	575.232.053
Automezzi	4.076.286	3.085.807
Pezzi di ricambio per rotabili	184.732.122	176.604.198
Macchinario d'officina	13.486.066	10.648.638
Traverse ed altri legnami di armamento	43.427.507	46.521.948
Materiali metallici d'armamento	58.892.953	92.074.147
Meccanismi di sicurezza e per servizio d'acqua	33.117.500	27.868.329
Materiali ed altri mezzi diversi	80.589.944	92.496.617
Materiali per impianti elettrici	106.954.534	115.979.814
Materiali di esercizio e di consumo, vestiario, cancelleria, avvisi, ecc.	122.291.813	87.551.018
Materiali e generi diversi per la Gestione Speciale Viveri.	279.934.551	286.203.011
Materiali per le Poste e Telegrafi e Ministeri vari	25.546.008	51.078.887

Si dà notizia particolareggiata di alcune fra le più importanti forniture.

4. **Combustibili solidi.** — Nell'esercizio 1940-41 gli approvvigionamenti di combustibili solidi furono i seguenti:

	Tonnellate
a) acquistati all'estero (carbone vesfaliano, di karvina e slesiano)	2.228.059
b) acquistati in Italia (carbone nazionale, ligniti, coke).	32.700
in complesso ...	<u>2.260.759</u>

Il sensibile minore impiego, nei confronti dell'esercizio precedente, di combustibili nazionali, è dovuto al fatto che l'Amministrazione ha consentito alle Ditte fornitrici di soddisfare con precedenza, anche in questo esercizio ed in maggior misura, le richieste del mercato, ciò in relazione alle variazioni verificatesi nei ricevimenti di carbone d'importazione.

A causa dello stato di guerra tutto il carbone è stato importato via terra.

Gli acquisti dei carboni esteri vennero disposti e trattati dalla Sede centrale e l'Ufficio di Essen, coadiuvato da quello di Kattowitz, ne curò il controllo, il ritiro e l'instradamento in Italia con altri materiali.

L'Ufficio di Londra ed i dipendenti uffici periferici, a causa dello stato di guerra, hanno cessato di funzionare dal maggio 1940.

Noleggio vapori.

Anche in questo esercizio, tenuto conto della situazione dei trasporti terrestri, fortemente impegnati per le necessità nazionali, si è provveduto a fornire di carbone i nostri depositi dell'Italia meridionale, mediante ricarico sulle navi dai porti dell'Italia settentrionale.

In complesso si sono trasportate via mare tonn. **964.330** di carbone, contro **164.502** dell'esercizio precedente, con una spesa complessiva di lire **84.243.868**, contro lire 7.403.593 spese nell'esercizio 1939-40.

La maggiore spesa media per tonnellata (lire **87,36** in confronto a lire 45 del precedente esercizio) è dovuta a rialzi nel costo dei noleggi, delle assicurazioni e delle spese generali.

Per detti trasporti sono stati impiegati esclusivamente vapori di bandiera nazionale.

Trasbordi.

Le spese incontrate per la doppia manipolazione di ricarico su navi e di sbarco a destino del carbone giunto in Italia via terra furono le seguenti:

lire **11.571.960** per ricarico su navi (media lire **12** a tonnellata, contro lire 10,37 dell'esercizio precedente);

lire **10.027.627** per sbarco a destino (media lire **10,41** a tonnellata, contro lire 10,34 del precedente esercizio).

Prezzo di addebito dei combustibili solidi.

Le somministrazioni di combustibili solidi ai Servizi dell'Amministrazione, così per la trazione come per gli altri impieghi, furono ripartite come segue:

	Tonnellate	Percentuali
carbone tedesco	2.275.693	98,7
carboni speciali	29.990	1,3
in complesso ...	2.305.683	100

Il prezzo medio mensile di addebito nelle somministrazioni del carbone fossile ai Servizi dell'Amministrazione fu di lire 360 la tonnellata; il prezzo medio di addebito per le mattonelle, sia estere che nazionali, fu di lire 370 e quello per il coke metallurgico variò da lire 435 a 490.

Si provvide anche all'acquisto di quintali 1.950 di carbone dolce per automotrici a gassogeno e per officina, nonchè quintali 2.400 di carbonella dolce per riscaldamento con una spesa complessiva di lire 245.835 in confronto a lire 244.775 dell'esercizio precedente.

5. **Combustibili liquidi, lubrificanti ed affini.** — Le difficoltà di poter disporre sul mercato nazionale ed estero dei prodotti petroliferi ha influito sfavorevolmente sui nostri acquisti che, come si rileva dal seguente prospetto, si ridussero a tonnellate 28.336, in confronto a tonnellate 67.255 del precedente esercizio.

COMBUSTIBILI LIQUIDI E LUBRIFICANTI	Esercizio 1940-41		Esercizio 1939-40	
	Lire	Tonnellate	Lire	Tonnellate
Nafta nazionale	20.890.216	10.510	18.971.783	21.842
Nafta estera	—	—	3.814.401	7.014
Benzina nazionale (compresi metano e bruno Somalia)	11.161.550	2.300	13.042.260	6.700
Olio per cilindri (estero)	—	—	10.727.977	1.925
Olio per boccole (estero)	23.393.010	3.600	—	—
Olio per boccole (nazionale)	1.608.325	140	15.134.250	3.500
Olio vegetale per illuminazione (nazio- nale).....	13.469.656	893	3.750.560	600
Olio di catrame (nazionale)	5.858.800	6.911	8.403.366	13.565
Olio di catrame (estero)	—	—	1.725.000	6.000
Olio per trasformatori (nazionale)	2.725.000	230	1.483.366	304
Olio per motori (nazionale).....	1.573.945	148	12.949.600	2.083
Olio per motori (rigenerato)	59.370	133	245.947	319
Glicerina (nazionale)	4.077.520	279	3.645.280	299
Petrolio (nazionale)	13.476.000	2.400	9.302.950	1.750
Olii e grassi diversi (nazionali)	1.139.724	184	609.335	203
Lubrificanti speciali (nazionali)	834.871	140	1.690.109	251
Materiali vari non specificati	260.475	436	—	—
Olio di lino crudo (nazionale).....	294.929	32	3.352.500	900
TOTALE ...	100.823.391	28.336	108.848.684	67.255

I prezzi di questi prodotti, anche in conseguenza delle difficoltà sopra accennate, subirono dei sensibili rialzi, di modo che nonostante la forte diminuzione della quantità acquistata, l'importo complessivo è appena inferiore di circa 8.000.000 a quello del precedente esercizio.

Prezzi più elevati si pagarono oltre che per la nafta, la benzina, l'olio per trasformatori e per boccole, anche per l'olio vegetale per illuminazione in dipendenza di maggiori oneri fiscali.

Si è fatto fronte al minore acquisto di olio per boccole (tonnellate **3.740** in confronto al consumo medio annuo di tonnellate 6.000) ed alla mancanza di acquisto di olio per cilindri di provenienza americana, mediante prelievi dalle scorte costituite prudenzialmente nei passati esercizi ed anche con la riduzione dei consumi in seguito alla soppressione parziale o totale dei servizi con automotrici.

Per l'olio minerale scuro si è dovuto ricorrere nuovamente al mercato estero (rumeno) per la limitatissima produzione del mercato nazionale.

Si è assorbita la produzione di olio di catrame, inferiore peraltro della metà a quella del precedente esercizio, e si è rinunciato a maggiori forniture in considerazione che i prodotti del catrame sono stati riservati per altri usi dell'industria.

La rigenerazione di oli esausti per motori affidata all'industria nazionale ha dato in questo esercizio solo quintali **1.330**, in confronto a quintali 3.190 dell'esercizio precedente, essendosi determinata una minore disponibilità di olio esausto per la quasi totale soppressione del servizio con automotrici.

Infine è pressochè mancato l'acquisto di olio di lino a causa dello stato di guerra che ha impedito l'afflusso del seme dall'estero (America del sud) ed ha costretto a ridurre notevolmente i consumi, utilizzando al massimo le scorte esistenti.

6. Materiale rotabile. — Nell'esercizio 1940-41 furono ordinati i seguenti materiali per gl'importi a fianco di ciascuna voce segnati:

12 carrozze	L.	6.710.000 —
5.601 carri	»	307.102.368 —
Materiali per rotabili di nuova costruzione.....	»	31.249.992 —
Automezzi e ricambi per detti.....	»	2.738.577,60
TOTALE.....	L.	<u>347.800.937,60</u>

A tali importi va aggiunta la somma di lire **36.042.532**, pagata in più in seguito alla revisione dei prezzi di forniture, collocate negli esercizi precedenti e tuttora in corso di espletamento, per aumenti avutisi nei costi delle materie prime e della mano d'opera.

Si ha, pertanto, una maggiore spesa, nei confronti dell'esercizio precedente, di lire **171.307.372,60** dovuta per massima parte alle forti ordinazioni di carri e per il resto all'acquisto di carrozze, di materiali da fornire direttamente ai costruttori dei nuovi rotabili e di automezzi e pezzi di ricambio per detti.

Sono stati fatti, inoltre, per conto di altri enti i seguenti acquisti:

per le Poste e Telegrafi	L. 145.277,70
per il Ministero Africa Italiana	» 339.691,20
per conto terzi	» 81.530,80
per la Gestione speciale viveri	» 19.968 —

7. Pezzi di ricambio per materiale rotabile e macchinari di officina e accessori. —

Per questo titolo furono emesse nel corso dell'esercizio ordinazioni per i seguenti importi:

	<u>1940-41</u>	<u>1939-40</u>
Pezzi di ricambio per materiale rotabile L.	168.195.094,46	176.704.683
Pezzi di ricambio per navi traghetto ... »	10.037.469,30	1.512.248
Macchinari ed accessori	» 6.702.211,50	13.809.460

Dal surriportato prospetto rilevasi che, mentre è aumentata la spesa per l'acquisto di pezzi di ricambio delle navi traghetto, è diminuita quella per pezzi di ricambio di materiale rotabile e quella per macchinari ed accessori. In complesso, quindi, si è avuta una diminuzione di spesa nei confronti dell'esercizio precedente.

Notevole incremento, invece, hanno avuto gli acquisti all'estero il cui importo da lire **7.451.662** per il 1939-40 è salito a lire **30.892.645** per l'esercizio attuale. Ciò è dovuto ai rilevanti acquisti effettuati sul mercato tedesco e su quello ungherese di sale montate, cerchioni e molle a causa della deficienza di tali materiali verificatasi sul mercato nazionale.

8. Materiali diversi. — Gli importi degli altri materiali acquistati risultano dall'annesso prospetto, dal quale si rileva che essi ammontano a lire **502.122.018** in confronto a **563.361.727** lire dell'esercizio precedente, con una diminuzione di lire **61.239.709**.

Anche gli acquisti di questi materiali hanno risentito delle difficoltà derivate dallo stato di guerra, che in taluni casi hanno provocato una insufficiente disponibilità di prodotti ed eliminata la concorrenza.

Pertanto, mentre non sono state effettuate forniture per nuovi programmi di elettrificazione, ora sospesi, si è provveduto a rifornire le scorte nei limiti del possibile, compatibilmente con la necessità di riservare all'industria bellica la priorità dell'acquisto dei prodotti disponibili sul mercato in accordo con il Fabbriguerra.

I prezzi pagati furono più elevati avendo subito l'influsso degli aumenti autorizzati sullo scorcio del precedente esercizio; pur tuttavia essi sono stati contenuti nei limiti prefissi dal blocco dei prezzi in vigore dal 30 luglio 1940.

MATERIALI DIVERSI	Esercizio 1940-41 Lire	Esercizio 1939-40 Lire
Traverse ed altri legnami d'armamento	46.000.000	42.600.000
Pali di legno e di cemento armato per telegrafo e telefono e materiali diversi per la linea	2.668.450	1.110.482
Materiali metallici per armamento	122.382.372	102.512.462
Materiali per servizio d'acqua e per tubazioni	11.565.290	16.714.675
Meccanismi fissi delle stazioni, materiale Decauville e vario	6.004.364	12.249.714
Meccanismi di segnalamento e di sicurezza e accessori	18.536.655	27.921.539
Materiali metallici da lavoro	51.723.955	117.536.407
Attrezzi da lavoro e mezzi d'opera	11.947.677	8.425.245
Materiali per impianti elettrici	101.661.926	144.666.103
Materiali di esercizio e di consumo	88.343.748	60.922.675
Legnami da lavoro e compensati vari	10.739.725	4.570.800
Cancelleria e stampati	18.450.259	13.861.125
<i>Gestione vestiario:</i>		
Spese sostenute per:		
Stoffe per uniformi d'obbligo (1)	4.066.034	2.841.131
Tessuti d'uso privato	229.341	205.652
Camiciotti e combinazioni (2)	348.459	242.131
Cappotti impermeabili gommati neri (1)	98.330	448.250
Abiti impermeabili da lavoro (2)	1.296.916	1.047.299
<i>Forniture equipaggiamento Milizia (3):</i>		
Camicie nere, berretti e materiale vario	1.321.675	1.107.262
Vestiario	4.181.626	3.943.165
Impermeabili gommati grigio verdi	555.216	435.600
TOTALE ...	502.122.018	563.361.727
(1) Importo a carico degli agenti con contributo dell'Amministrazione.		
(2) Importo a carico dell'Amministrazione.		
(3) L'importo viene parzialmente recuperato sulle indennità spettanti ai Militi.		

Hanno subito diminuzioni le forniture effettuate per i seguenti titoli:

materiali per impianti elettrici per la sospensione di nuovi programmi di elettrificazione;

materiali metallici da lavoro per la limitazione delle forniture di piombo in pani, tubi di acciaio, fasciami e piastre di rame, materiali refrattari ed altri, dei

quali si erano fatti oculatamente maggiori acquisti nell'esercizio precedente, per la riduzione delle forniture relative ai lavori di elettrificazione e perchè alla fine dell'esercizio non erano ancora definite le pratiche di grosse forniture;

meccanismi fissi e di segnalamento per avere limitato gli acquisti allo stretto necessario in conseguenza dello stato di guerra e per la sospensione dei detti programmi di elettrificazione;

materiali per servizio acqua per il differimento di acquisti non strettamente indispensabili tenuto conto della insufficiente disponibilità di materie prime sul mercato.

Risultano invece in aumento i seguenti acquisti:

materiali metallici per armamento per l'approvvigionamento di un maggior quantitativo di rotaie tipo 46^a, stecche, chivarde, ecc., per i lavori di rafforzamento e rinnovamento dei binari e per la fornitura di rotaie e materiale accessorio del nuovo armamento tipo 49;

materiali di esercizio e di consumo per sostituzioni autarchiche (tetraborato sodico per iniezioni delle traverse in luogo dei derivati del catrame scarsamente disponibili), per maggiore rifornimento di materiali per medicazione e chinacci, per acquisto di macchine stampatrici e distributrici di biglietti ferroviari per il completamento della meccanizzazione delle biglietterie di Roma e Milano, per la provvista di apparecchi d'illuminazione per protezione antiaerea ed infine per la necessità di un maggior rifornimento delle scorte di materiali per addobbo delle carrozze;

legname da lavoro per soddisfare fabbisogni urgenti di carattere bellico;

cancelleria e stampati per l'acquisto di asciugamani di carta crespata in luogo di quelli di stoffa, di carta paraffinata in rotoli per orologi di controllo per il fabbisogno di un biennio e per la revisione dei prezzi contrattuali relativi alle forniture di stampati e biglietti a cartoncino, di cui si ebbe anche un maggior consumo.

9. Tipolitografia. — Questo impianto, gestito direttamente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ha avuto nell'esercizio 1940-41 una produzione di moduli e pubblicazioni varie per un importo di oltre lire **2.000.000**.

10. Gestione copertoni da carri. — In questo esercizio ha continuato ad aver vigore il contratto stipulato il 1° gennaio 1934 e prorogato per cinque anni dal 1° gennaio 1939 con la Società Anonima Consorzio Industriale Canapieri di Milano per la manutenzione e rinnovazione del parco copertoni impermeabili per carri merci delle Ferrovie dello Stato.

Per compensi a *forfait*, aumento dotazione, riparazioni, rinnovamento parziale del parco e per copertoni perduti o distrutti sono state corrisposte alla detta Società complessive lire **10.243.568,46** con una maggiore spesa di lire **1.622.008,80** rispetto all'esercizio 1939-40.

Per avarie dipendenti da bagnature delle merci fu pagato un indennizzo di lire **3.853,05** che sta a carico dell'Amministrazione per un terzo e per il resto alla Società appaltatrice.

II. Magazzini e movimento delle scorte. - Impianti. — Le difficoltà di approvvigionamento dei materiali e quelle dei trasporti hanno provocato una riduzione nei lavori di ampliamento e sistemazione nei vari impianti, lavori tuttavia necessari in relazione all'andamento degli acquisti ed alla costituzione delle scorte, specialmente di materiali di nuova adozione.

Si è cercato pertanto di utilizzare più intensamente gli impianti già esistenti, promuovendone un maggiore sfruttamento mediante opportuni accorgimenti ed apposite attrezzature.

Mentre sono state sospese le nuove opere in qualcuno dei Magazzini situati nelle zone più esposte ad offese belliche, sono stati invece accelerati e portati a termine i lavori del Magazzino di Roma Tiburtina, il quale ha iniziato la propria gestione nel corso dell'esercizio disponendo di una attrezzatura del tutto moderna.

Così sono progredite le costruzioni del nuovo Magazzino di Milano, ove con la ultimazione del nuovo cavalcavia si è liberato il piazzale dal traffico filoviario e pedonale ed in conseguenza i lavori interessanti la zona finora impegnata dal transito anzidetto potranno essere condotti avanti senza impedimenti.

Con buon ritmo, per quanto ostacolate dall'andamento stagionale, hanno proceduto le costruzioni del nuovo deposito oli ed infiammabili ed altri lavori nell'ambito del Magazzino di Pontassieve, nel quale sono allo studio opere di sistemazione sostanziale dell'intero impianto, che agevoleranno anche lo sviluppo delle adiacenti Officine M. F.

Lavori di minore entità sono stati eseguiti in vari altri impianti per fronteggiare le numerose esigenze di ricoverare materiali di speciale necessità per l'Amministrazione e per i bisogni nazionali, fra i quali quelli attinenti al Monopolio Metalli, che, oltre all'adattamento di vari locali già esistenti, hanno richiesto la costruzione di un nuovo magazzino di deposito nell'ambito della stazione di Mestre.

Si sono migliorate le condizioni di alcune Agenzie Marittime con la costruzione di nuovi uffici, più rispondenti alla funzione che debbono disimpegnare nei confronti della nostra Amministrazione e del pubblico che le frequenta.

Gestione amministrativa e contabile delle scorte. — È stata proseguita ed intensificata in questo esercizio la revisione generale delle scorte con il concorso dei Servizi Materiale e Trazione, Lavori e Costruzioni; revisione che ha consentito di eliminare dalle scorte e destinare alla vendita o alla trasformazione chilogrammi **3.710.603** di materiali non più utilizzabili.

Utilizzazione e vendita dei materiali fuori uso. — Data la notevole riduzione avvenuta nelle scorte delle traverse fuori uso e la necessità di riservare il quantitativo disponibile per usi di servizio e dell'Autorità militare, a partire dal 1° maggio 1940 è stata sospesa la vendita di tale legname al personale ferroviario.

Le vendite di traverse fuori uso all'Autorità militare ed a qualche altro Ente ammontarono a lire **844.915**.

Particolarmente intensa è stata l'utilizzazione in questo esercizio dei materiali metallici fuori uso, ciò che ha consentito, data la scarsità di materie prime sul mercato in relazione all'attuale situazione di emergenza, di mettere a disposizione dell'industria notevoli quantitativi di materiali per la rifusione.

Così i rottami di ferro ed acciaio da forno sono stati utilizzati per i contratti di trasformazione inerenti specialmente alle forniture di rotaie, sale montate, cerchioni, palificazioni, ecc.

I rottami di ghisa furono impiegati per le forniture di più largo consumo come ceppi per freni e barre per graticole. La ghisa bruciata è stata somministrata, come quella di normale impiego, per l'allestimento delle nostre forniture e così pure le suole di ghisa fuori uso con reggetta di ferro, che in passato venivano scomposte onde separare il ferro dalla ghisa, furono somministrate alle fonderie nello stato in cui si trovavano.

Oltre alle cessioni in trasformazione, altri ingenti quantitativi di rottami ferrosi vennero ceduti in vendita, previ accordi con il Fabbriguerra, all'industria nazionale per la rifusione. Particolarmente notevole la vendita all'industria siderurgica di quintali **60.000** di profilati di acciaio fuori uso provenienti dalla demolizione di veicoli.

Anche in questo esercizio notevoli partite di rottami suscettibili di riutilizzazione, come rotaie, sale sciolte, foglie di molle, ritagli di lamierino, tondino e profilati, vennero ceduti in vendita alla piccola industria per la fabbricazione di attrezzi e macchine agricole.

Tutti i metalli non ferrosi, ad eccezione di qualche partita ceduta ad Enti pubblici e previa intesa con il Fabbriguerra, sono stati utilizzati per l'allestimento di nostre forniture.

In complesso le somministrazioni di materiali ferrosi in conto contratti di trasformazione furono di quintali **440.274** per un valore di lire **19.499.324** e quelle di

metalli non ferrosi di quintali **22.700** per lire **24.537.000**. In pari tempo le vendite di materiali ferrosi furono di quintali **694.158** per lire **53.254.298** e quelli di materiali non ferrosi e diversi di lire **21.630.397**.

Oltre alle forniture di materiali in trasformazione vennero concluse permutate di quintali **8.070** di nostri rottami di valore con semilavorati e prodotti finiti, conseguendo un notevole risparmio sulle materie prime di importazione.

Da ultimo, mediante la separazione dei metalli contenuti in quintali **4.140** di cavi armati e non armati, si ricavarono pani di piombo e rottami di rame e ferro.

Movimento delle scorte. — La consistenza patrimoniale delle scorte al 30 giugno 1941 risulta dall'allegato 6.

In confronto a quella accertata al 30 giugno 1940, si constata al 30 giugno 1941 un aumento:

nelle scorte dei Magazzini Approvvigionamenti di L.	102.653.853,49
nelle scorte gestite dal Servizio Lavori di »	33.306.214,71
nelle scorte delle Officine del materiale rotabile, dei Depositi Locomotive e delle Officine di Rialzo di »	7.528.711,68

Detti aumenti sono dovuti principalmente ai maggiori prezzi dei materiali, ma vi concorrono anche gli accantonamenti di scorte effettuati sia allo scopo di fronteggiare eventuali necessità straordinarie, sia in relazione al maggior traffico ed all'estendersi dei più moderni sistemi di esercizio, sia infine in dipendenza di grandi lavori di sistemazione di linee e di ampliamento e ricostruzione di stazioni.

Si nota, invece, una diminuzione di lire **50.887.750,81** nelle scorte dei Depositi Combustibili e Agenzie, dovuta esclusivamente a minore consistenza dei carboni fossili.

12. Manipolazione dei materiali nei magazzini. — Nell'esercizio 1940-41 la maggior parte delle manipolazioni di carico e scarico dei materiali presso i Magazzini approvvigionamenti sono state eseguite da imprese private, alle quali fu pagato l'importo di lire **1.696.096**, corrispondente ad una spesa media di lire **4** a tonnellata in confronto a lire **3,30** dell'esercizio precedente.

La maggiore spesa è dovuta all'aumento dei salari disposto nel precedente esercizio, di cui si è dovuto tener conto nella rinnovazione dei contratti.

13. Approvvigionamenti e servizio di magazzino per l'Amministrazione delle poste e telegrafi. — Gli acquisti effettuati per questo titolo nel 1940-41 sono i seguenti:

Pali di castagno di conifere e materiali diversi .. L.	9.435.754
Sacchi di canapa per corrispondenza, panno grigio verde, solfato di rame e materiali vari »	4.863.792

Carte e inchiostri per apparati telegrafici, bolli e piombi.....	L.	2.362.822
Filo di bronzo e rame, corde e fili di alluminio, acciaio in laminati	»	1.631.680
Autovetture, sacchi postali e cuscinetti a sfere.....	»	145.277
Materiali elettrici di linea, per uffici, per officina e attrezzi diversi	»	12.467.603

Le scorte dei materiali delle Poste e Telegrafi in carico al 30 giugno 1941 nei Magazzini approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato ammontavano a lire **11.966.985,49** di fronte a lire 12.325.085,12 dell'esercizio precedente.

14. Acquisti e somministrazioni di magazzino per uffici ed impianti ferroviari della nuova provincia di Lubiana e per le linee della Croazia. — Nel periodo decorrente dal 12 aprile 1941 (data di occupazione del territorio) al 30 giugno 1941 sono stati forniti alla nuova provincia di Lubiana dai nostri Magazzini approvvigionamenti e Depositi combustibili, i seguenti materiali:

Carbone e legna.....	L.	128.000
Oli e lubrificanti	»	53.800
Materiali di uso comune e d'ordinario impiego	»	128.000
Materiali speciali della trazione	»	28.200
TOTALE ...	L.	<u>338.000</u>

Furono anche eseguiti per la nuova provincia i seguenti acquisti:

Acciaio da lavoro in profilati e laminati	L.	189.000
Bulloneria varia	»	14.130
TOTALE ...	L.	<u>203.130</u>

Per l'esercizio delle ferrovie della provincia di Lubiana è stato continuato l'impiego del carbone delle miniere di Trifail e Kocevje.

Alle linee della Croazia (località di Morovice e Ogolin) sono stati forniti i seguenti materiali:

Carbone	L.	634.000
Oli e lubrificanti	»	64.500
Materiali di uso comune e ordinario impiego	»	8.200
Materiali speciali della Trazione	»	19.300
TOTALE ...	L.	<u>726.000</u>

15. Gestione speciale viveri « La Provvida ».

a) *Magazzini compartimentali viveri.* — È stato studiato ed approvato il progetto per la costruzione del nuovo Magazzino viveri di Roma presso lo Scalo della Stazione di Roma Prenestina, in sostituzione del precedente progetto che prevedeva la costruzione stessa presso la Stazione di Roma Ostiense.

Il Comitato di Amministrazione ha approvato altresì lo stanziamento per il prolungamento del Magazzino viveri di Bologna, da adibirsi a deposito del formaggio reggiano in forme ed a laboratorio per la preparazione e spedizione del formaggio stesso in pacchetti da mezzo chilo.

b) *Distributori viveri.* — Gli spacci di vendita da 370 che erano in esercizio al 30 giugno 1940, sono saliti a **381** alla fine dell'esercizio 1940-41.

A Roma un impianto frigorifero centrale e cinque spacci di vendita hanno consentito la vendita del pesce fresco.

c) *Andamento delle vendite.* — L'importo delle vendite conseguito durante l'esercizio 1940-41, è stato di lire **295.801.915,75**.

In complesso sono stati venduti q.li **692.442** di merci, dei quali quelli che si riferiscono a generi di più largo consumo riguardano la pasta per q.li 181.819, i vini per q.li 154.467, la farina per q.li 85.909, il riso per q.li 66.971, l'olio per q.li 28.113, lo zucchero per q.li 21.761, il sapone per pezzi 6.007.322.

d) *Rifornimento dei generi.* — Gli acquisti sono stati effettuati o a mezzo gara o con la trattativa privata cui hanno concorso tutte le Ditte iscritte nell'elenco dei fornitori.

e) *Introiti e spese della gestione.* — Gli introiti complessivi della Gestione ammontarono a lire **297.111.564,04**, di cui lire **295.801.915,75** per vendite e lire **1.309.648,29** per ricuperi diversi.

Le spese complessive furono di lire **279.934.550,92**.

Il bilancio consuntivo si è chiuso con un avanzo di gestione di lire **22.722.863,15** di cui una parte è stata versata all'Amministrazione ferroviaria, a parziale rimborso prestazioni di personale dato alla Gestione, una parte è stata accantonata per i lavori di nuova costruzione e di ampliamento dei Magazzini viveri, ed il rimanente erogato per Opere assistenziali.

16. **Monopolio carboni e metalli.** — Presso il Servizio approvvigionamenti hanno continuato a funzionare le gestioni dei Monopoli per l'acquisto all'estero dei carboni fossili, agglomerati e coke, rame, stagno, nichelio e relativi rottami.

CAPO IX

R. ISTITUTO SPERIMENTALE

SEZIONE FERROVIARIA DEL R. ISTITUTO SPERIMENTALE

1. Organizzazione ed attività della Sezione. — Nel corso dell'esercizio 1940-41 l'ordinamento della Sezione è rimasto invariato. Nella sua attività si è aggiunto però il Gabinetto per le analisi spettrografiche dei materiali, entrato in funzione nei primi mesi del corrente anno per l'istruzione del personale addetti.

Il numero degli agenti presenti durante l'esercizio è stato di **135** fra cui 61 operatori, in confronto di 132 agenti e 60 operatori dell'esercizio precedente. Nei 135 presenti sono compresi anche i richiamati alle armi per complessive giornate 2.345, contro le 1.000 dell'esercizio precedente, quelli comandati per servizio non dell'Istituto (P. A. A., Milizia, ecc.), quelli destinati a sostituirli, oltrechè i nuovi assunti (personale femminile), in servizio di apprendisti. Inoltre sono stati presenti nell'esercizio 5 analisti, per far fronte ai bisogni di tutte le richieste di analisi speciali per conto del Monopolio carboni e metalli.

Durante l'esercizio sono stati confezionati, con i mezzi di cui è attrezzata l'officinetta della Sezione, per conto dei vari laboratori, **9.168** provini, con una produzione media giornaliera di circa 31 provini, lievemente inferiore a quella verificatasi nell'esercizio precedente.

È stato inoltre provveduto alla diretta costruzione di numerose apparecchiature speciali di notevole importanza con forte economia rispetto alle richieste dell'industria privata, ottenendo apparecchiature di tipo migliore, di maggiore robustezza e meglio rispondenti ai bisogni, nonchè a tutti i lavori ordinari e straordinari relativi alla manutenzione di apparecchi, macchine ed impianti vari, limitando così allo stretto indispensabile le ordinazioni all'industria privata.

Il quantitativo di richieste pervenute all'Istituto dai Servizi dell'Amministrazione e da Enti estranei per prove sperimentali correnti di prodotti ed apparecchi, ed il numero delle determinazioni eseguite su di esse, risultano dal seguente prospetto.

LABORATORI	Numero delle richieste	Numero di campioni	Numero delle determinazioni
I - Fisica tecnica ed Elettrotecnica	298	734	121.135
II - Geologia e Petrografia	17	865	—
III - Materiali da costruzione non metallici	1.460	1.760	35.463
IV-a - Metallurgia e Metallografia	270	946	1.895
IV-b - Chimica dei materiali ferrosi.....	327	600	6.921
IV-c - Chimica dei materiali non ferrosi	871	1.718	8.543
V - Legno.....	239	507	3.387
VI - Fibre	538	1.825	39.900
VII - Carboni	1.025	3.604	15.035
VIII - Oli e Petroli	419	479	10.596
IX - Acque	230	439	9.655
X - Vernici	195	445	5.403
XI - Merceologia	52	64	(1)
XII - Metodologia chimica	5	7	—
TOTALE ...	5.946	14.053	257.923

(1) Le determinazioni sono state commesse ad altri laboratori.

Si è ritenuto opportuno aggiungere nel prospetto la indicazione del numero dei campioni perchè, molto spesso, una richiesta contempla l'invio di numerosi campioni e quindi la semplice indicazione del numero delle richieste non dà l'idea esatta del lavoro che esse comportano.

Nell'esercizio precedente si erano avute 8.060 richieste per 17.886 campioni e 256.574 determinazioni.

Esaminando nel dettaglio la distribuzione delle determinazioni fra i rispettivi laboratori si rileva una diminuzione nel laboratorio III (Materiali da costruzione non metallici) essenzialmente dipendente dall'applicazione delle nuove norme ministeriali per le prove sui cementi, mentre per gli altri laboratori, specialmente chimici, si è verificato un sensibile aumento, e per alcuni anche del doppio, sulle prestazioni rispetto a quelle dell'esercizio precedente.

Le richieste pervenute a carico di Enti pubblici e privati ammontano a 231 corrispondenti all'esame di 1.433 campioni e dettero luogo all'introito di lire 237.367 molto superiore a quello di lire 187.752,56 verificatosi nell'esercizio precedente.

2. **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 speciali	Relazioni di gara e prescrizioni speciali	Studi e relazioni speciali
I - Fisica Tecnica ed Elettrotecnica.....	2	4	3
II - Geologia e Petrografia	1.113	3	13
III - Materiali da costruzione non metallici.....	—	3	31
IV-a - Metallurgia e Metallografia.....	262	23	103
IV-b - Chimica dei metalli ferrosi.....	9	1	4
IV-c - Chimica dei metalli non ferrosi	—	3	—
V - Legno	13	18	10
VI - Fibre	18	69	8
VII - Carboni	—	—	3
VIII - Oli e Petroli	50	2	5
IX - Acque	3	—	2
X - Vernici	16	5	40
XI - Merceologia	69	—	—
XII - Metodologia chimica	—	—	—
Studi e prestazioni varie rese per incarico della Direzione da funzionari a disposizione	—	—	25

Fra le prestazioni e studi riportati numericamente sul quadro precedente si segnalano i seguenti:

Laboratorio I. — Studio riguardante lo schiacciamento sotto carico a caldo di mattoni isolanti; relazione riguardante gli isolatori sospesi per linee a 120 kV; relazione riguardante i cavi con isolamento speciale in Isolincet.

Laboratorio II. — Studio geognostico della Galleria Serralta (linea Battipaglia-Potenza) e delle cause del rovesciamento del muro d'ala (imbocco lato Potenza); studio geognostico della Galleria Rovina (linea Pistoia-Bologna) e dei fenomeni parietali e deformazioni di tipo plastico della roccia; esame della zona granitica fagliata tra Palmi e Bagnara che dà luogo a cadute di massi sulla ferrovia; consulenza geognostica per un importante lavoro del Ministero dell'Aeronautica; studio della frana in prossimità della stazione di Montecalvo (linea Napoli-Foggia) e proposta di un provvedimento nuovo ed eccezionale per la sistemazione; studio della frana prossima alla fermata Castelluccio (linea Sicignano-Lagonegro);

studio per la frana di Pisciotta (linea Battipaglia-Reggio Calabria); nuovo esame frana interessante la galleria Zango (linea Sicignano-Lagonegro) e la strada provinciale; studi e lavori diversi sulle sabbie ferrifere (oltre ai referti normali sugli esami degli 899 campioni di sabbia); relazione mineralogica su alcune rocce madri di sabbie ferrifere; relazione su sostanze magnetiche impure; relazione sulle pozzolane ferrifere ed osservazioni relative alla loro finezza di macinazione ed al loro trattamento; inoltre si sono compiuti esami vari e dati pareri su ceneri di pirrotine, marmi, oligisto, mattoni isolanti, farine fossili più o meno pure, bianchi di « Mendon », ecc.

Laboratorio III. — È stato provveduto alla compilazione delle seguenti monografie, in seguito ai relativi studi di laboratorio: *La calce idrata* A. Perfetti (« Riv. Tecn. Ferr. Ital. » n. 1, luglio 1940); *Grassello e calce idrata* A. Perfetti (« Tecnica Profess. » n. 12, dicembre 1940); *Cause organiche di errori nelle macchine per prova materiali ai vari gradienti di carico*. A. Perfetti (« Riv. Tecn. Ferr. Ital. » n. 3, marzo 1941).

Laboratorio IV-a. — Relazione su un nuovo sistema di fabbricazione di tubi saldati senza materiale di apporto (all'arco elettrico ed all'arco atomico) per strutture tubolari; relazione sulla framatura col processo « Tocco » su acciaio Fiat Vo/MB-C e Cogne GNM. O.; relazione sulla saldatura di spezzoni di foglie per molle a balestra; continuazione dello studio sull'acciaio A. 52; studio su acciaio ILVA di tipo autarchico per cerchioni ad alta velocità; continuato lo studio sull'acciaio Cogne GNM. O tipo duro da 90 kg./mmq. per cerchioni da elettrotreno ed è stato iniziato l'esperimento in opera; relazione comparativa sul ringrosso di assi per elettromotrici logorati nelle zone di calettamento dei cuscinetti a rulli; esame di rotture di assi di elettromotrici; studio sulla resistenza alla corrosione di leghe di alluminio anodizzate col processo « Rancati » con individuazioni delle condizioni ambientali alle quali si possono ottenere maggiori resistenze migliori di quelle delle corrispondenti leghe non anodizzate; relazioni sulle caratteristiche delle foglie di molle per trasmissioni elastiche, riscontrando che le anomalie verificatesi in opera non dipendevano dalla qualità dell'acciaio, ma dalla costante elastica del fascio di molle e proponendo una soluzione semplice atta ad eliminare l'inconveniente; relazione sulle maglie per catene per grue, con particolare riguardo all'influenza della ricottura sulla resistenza della zona bollita; relazione sulla riutilizzazione di vecchi assi da tender con indicazione del trattamento di rigenerazione; relazione sulla saldatura della lega Zama; relazione sull'acciaio autarchico K. Z. O. (Cogne) con individuazione del trattamento termico più consigliabile; relazione su una lega autarchica a base di stagno, piombo, antimonio, con determinazione della resistenza meccanica e dell'azione protettiva all'arrugginimento; relazioni comparative sulle caratteristiche di alcune lame per sega a nastro di produzione nazionale con altro tipo di produzione americana; contributo allo studio delle norme di uni-

ficazione, mettendo in evidenza le condizioni e la possibilità di avere risultati costanti, omogenei ed attendibili nelle prove di resilienza su pacchetti di lamiera dello spessore da 2 a 5 mm. e impostando una tabella sperimentale da usare per le norme sugli acciai comuni fucinati e bonificati; studio sui bidoni per butano e propano di lamiera imbutita e saldata. Concludendo con la proposta circa un nuovo sistema di collaudo che, rispetto alle norme in uso, oltre a semplificare grandemente il collaudo stesso permette di ottenere degli elementi di garanzia più efficaci; numerose relazioni su organi rotti, cerchioni, rotaie, assi, bombole, ecc.

Laboratorio IV-b. — Speciali ricerche analitiche riguardanti acciai per cerchioni, assi, bombole, molle, ecc.; prestazioni speciali riguardanti l'esame delle sabbie ferriere; ricerche speciali riguardanti residui melmosi delle bombole di metano.

Laboratorio V. — Relazione speciale sulla utilizzazione del cerro come palafitta da fondazione; relazione speciale sull'impiego del compensato di pioppo e faggio per armamento; studio in corso sulla conduttività termica del legno, preliminarmente allo studio sulla iniezione di catrame nei legnami mediante solventi; studio in corso sulla normalizzazione del campionamento e collaudo dell'olio di catrame; studio in corso sul tetraborato sodico quale antisettico dei legnami; studio in corso sui sali di Wolman in confronto con il tetraborato sodico.

Laboratorio VI. — Ulteriori ricerche e pareri diversi sopra tessuti vari fabbricati con fibre artificiali e con fibre nazionali in sostituzione totale o parziale di quelle più costose o di provenienza estera e conseguente compilazione di prescrizioni tecniche per i nuovi tipi di tessuti autarchici per il vestiario uniforme già in uso da parecchi mesi; contributo alla unificazione delle prove sui materiali tessili e sui tessuti (U. N. I.)

Laboratorio VII. — Studi e ricerche speciali sui carboni vegetali per gassogeni e relativo metodo pratico per le determinazioni delle temperature di combustibilità; studio in corso per l'unificazione dei metodi di analisi dell'acetilene; studio in corso sull'influenza della finezza di macinazione nell'analisi del carbone del Sulcis.

Laboratorio VIII. — Collaborazione del Comitato Internazionale per lo studio sui fenomeni delle alterazioni degli oli isolanti per trasformatori elettrici; studio in corso sulla diluizione degli oli da motori con nafta; indagini sul bitume impiegato nella fabbricazione di pile semisecche; parere sulla richiesta di materie prime per fabbricazione di sapone neutro ipergrasso.

Laboratorio IX. — Un nuovo grado idrotimetrico nella determinazione della durezza delle acque; modificazioni alle nuove norme per l'accettazione e per il collaudo dei materiali da costruzione.

Laboratorio X. — Definizione di metodi di prove tecnologiche per pitture mimetizzanti; studio sulle caratteristiche fisico chimiche di oli vegetali nazionali da usarsi in sostituzione dell'olio di lino per vernici; studio di un prodotto antiruggine; studio sulle cause di fenomeni di corrosione verificatesi sul piombo di cavi elettrici in opera; il laboratorio vernici ha inoltre collaborato allo studio sulle possibilità autarchiche nel campo delle materie prime per vernici e prodotti per mesticheria.

Laboratorio XII. — Relazione speciale sul fenomeno di iridescenza riscontrato nelle lastre di cristallo della stazione di Roma Ostiense; collaborazione sugli studi in corso riguardanti le possibilità autarchiche nel campo delle vernici grasse e dei materiali per mesticheria; studio in corso sulla preparazione di una soluzione elettrolita per gli scaricatori a celle di alluminio.

Gabinetto spettrografia. — Studio riguardante esperienze di analisi spettrale su leghe di alluminio, intese a stabilire le condizioni migliori di lavoro che permettano di eseguire per via spettrografica numerose determinazioni, le quali sono realizzate attualmente per via chimica.

Sono infine da segnalare i seguenti studi e attività da parte dei funzionari vari a disposizione della Dirigenza: ultimazione del Gabinetto per l'analisi spettrografica dei materiali, ed inizio dell'istruzione pratica del personale addetti; ultimazione dello studio di massima del progetto distributivo e di costituzione per il nuovo Istituto Sperimentale secondo le direttive date dalla Direzione Generale ed inizio del lavoro per la presentazione del progetto alla superiore approvazione; relazione speciale sulla revisione dei metodi d'analisi del rame e delle sue leghe tendente a contribuire alla predisposizione della unificazione dei metodi da parte dell'U. N. I.; studio ultimato sulla determinazione del clorato potassico nei petardi da segnalamento in uso nelle F. S.; collaborazione col Comitato Elettrotecnico Internazionale per lo studio dei fenomeni di alterazione degli oli per trasformatori elettrici; collaborazione sullo studio riguardante la possibilità autarchica nel campo delle vernici grasse e dei materiali di mesticheria in genere; 80 pareri riguardanti la classificazione di merci agli effetti della tassazione, le norme di trasporto ed eccezioni alle norme in vigore specie per quanto riguarda le merci pericolose e nocive, l'interpretazione di alcune disposizioni dell'Alleg. 7 alle C. e T., incendi ed altro; e sono state infine esaminate numerose questioni riguardanti le prescrizioni sui recipienti per il trasporto di gas compressi, liquefatti e disciolti sotto pressione; prove di coibenza e di isolamento su carri refrigeranti del tipo 1940.

CAPO X

LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA E NAVI TRAGHETTO

LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA

1. **Lunghezza.** — La lunghezza della rete a scartamento ridotto della Sicilia è rimasta invariata durante l'esercizio 1940-41. Essa è di km. **563,243**, di cui km. 49,699 a dentiera.

2. **Materiale rotabile.** — La consistenza complessiva al 30 giugno 1941 del materiale rotabile a scartamento ridotto delle linee della Sicilia e di quelle della Venezia Giulia e Tridentina risulta dal prospetto riportato al punto 1 del Capo V.

La situazione del materiale delle linee della sola Sicilia è la seguente :

Locomotive a vapore	N.	84
Automotrici Diesel elettriche	»	3
Carrozze	»	138
Bagagliai e Postali	»	21
Carri	»	466

Nessuna locomotiva a vapore si trovava in accantonamento al 30 giugno 1941.

3. **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. Erasmo- S. Carlo; Castelvetro-Burgio (tratto S. Carlo-Salaparuta e Castelvetro-Santa Ninfa); Caltagirone-Dittaino (tratto P. Armerina-Caltagirone); Dittaino-Leonforte.

Con tre coppie di treni sulle linee: Castelvetro-P.Empeocle (escluso il tratto Sciacca-Magazzolo); Dittaino-Caltagirone (tratto P. Armerina-Dittaino), Lercara Bassa-Magazzolo (tratto Lercara Alta-Bivona); Castelvetro-Burgio (tratto Castelvetro-Salaparuta e S. Carlo-Burgio); Santa Ninfa-Salemi.

Con quattro coppie di treni sulle linee: Santa Ninfa–Salemi (tratto Santa Ninfa Città–Salemi); Castelvetro–P. Empedocle (tratto Sciacca – Magazzolo); Lercara Bassa–Magazzolo (tratto Lercara Bassa–Lercara Altà); Palermo Sant’Erasmus–San Carlo (tratto Palermo Sant’Erasmus–Corleone); Castelvetro–Burgio (tratto Burgio–San Carlo).

Le coppie dei treni merci delle linee: Castelvetro–P. Empedocle; Palermo Sant’Erasmus–Corleone; Dittaino–Caltagirone hanno disimpegnato anche servizio viaggiatori di I^a e III^a classe, come pure ha disimpegnato servizio viaggiatori da Magazzolo a Ribera una coppia di treni destinata all’invio di locomotive e per vetture treni da e per Lercara. Detti treni sono stati perciò compresi fra quelli viaggiatori.

4. Percorrenza dei treni e consumo combustibili e materie grasse. — La percorrenza reale in marcia e manovra durante l’esercizio fu in totale di **km. 1.343.461**, in confronto di **km. 1.272.700** dell’esercizio precedente. L’intera percorrenza è stata effettuata da locomotive a vapore.

Il consumo del carbone fu di tonnellate **20.353**, rispetto a tonnellate **17.844** dell’esercizio precedente; quello dei lubrificanti e materie grasse di **kg. 27.979** in confronto di **kg. 24.118** dell’esercizio precedente.

5. Personale. — Durante l’esercizio 1940–41 il servizio delle linee a scartamento ridotto è stato disimpegnato dal personale delle Sezioni del compartimento di Palermo.

6. Risultati finanziari. — I risultati della gestione si riassumono per l’esercizio 1940–41 come appresso:

ENTRATE	
I. Prodotti del traffico:	
a) Viaggiatori	L. 4.739.265,83
b) Bagagli e cani.....	» 31.248,11
c) Merci a G. V.	» 241.736,59
d) Merci a P. V.	» 2.785.679,39
TOTALE DEI PRODOTTI...	L. 7.797.929,92
2. <i>Introiti indiretti</i>	» 79.767,51
3. <i>Entrate eventuali</i>	» —
	79.767,51
TOTALE DELLE ENTRATE...	L. 7.877.697,43

SPESE.

1. Spese ordinarie:

a) Personale	L.	7.930.164,09
b) Forniture spese ed acquisti	»	8.941.303,89
c) Manutenzione materiale rotabile ...	»	3.500.000 —
d) Manutenzione linea	»	3.566.822,28
e) Spese generali	»	1.086.045,92

L. 25.024.336,18

2. Spese complementari	»	500.000 —
3. Interessi ed ammortamenti	»	2.816.358,41

TOTALE DELLE SPESE... L. 28.340.694,59

DISAVANZO... L. 20.462.997,16

Confrontando questi risultati con quelli dell'esercizio precedente, si rileva che le entrate sono aumentate di oltre 2,6 milioni di lire in conseguenza soprattutto dell'aumentato traffico viaggiatori.

Le spese hanno avuto invece un incremento di circa 4,5 milioni di lire, dovuto quasi interamente alle forniture ed acquisti, sia per il maggior costo e sia per l'aumentato numero di esse in conseguenza dello stato di guerra.

Il disavanzo è pertanto aumentato di circa 1,9 milioni di lire.

NAVI TRAGHETTO

7. Servizio delle navi traghetti. — Durante l'esercizio finanziario 1940-41 il servizio di traghetti del materiale ferroviario attraverso lo stretto di Messina è stato disimpegnato da tutte e sei le navi dell'Amministrazione.

La nave traghetti « Scilla » dal 15 ottobre 1940 in poi è stata messa a disposizione della R. Marina.

Il numero di corse effettuate sulle due linee in esercizio e i trasporti relativi sono i seguenti:

SERVIZIO DISIMPEGNATO	ESERCIZIO FINANZIARIO	
	1940-41	1939-40
<i>a) Linea Messina Marittima-Villa San Giovanni</i>		
Corse doppie effettuate	7.040	4.937 ¹ / ₂
Carri traghettati nei due sensi, complessivamente.....	221.337	151.502
Carrozze traghettate nei due sensi, complessivamente ..	5.306	18.140
Locomotive e automotrici traghettate nei due sensi, complessivamente	122	1.408
Automezzi traghettati nei due sensi, complessivamente .	1.890	1.899
<i>b) Linea Messina Marittima-Reggio Calabria Marittima</i>		
Corse doppie effettuate	75	1.728
Carri traghettati nei due sensi, complessivamente.....	1.200	24.044
Carrozze traghettate nei due sensi, complessivamente...	14	1.553
Locomotive ed automotrici traghettate nei due sensi, complessivamente	4	55
Automezzi traghettati nei due sensi, complessivamente .	—	346
Materiale traghettato complessivamente nei due sensi sulle due linee:		
Rotabili, ragguagliati a carro	233.429	217.858
Automezzi	1.890	2.245

Il personale impiegato nel servizio in parola risulta dal prospetto seguente:

	ESERCIZIO	
	1940-41	1939-40
Personale degli uffici	13	13
Personale navigante	256	235
Personale d'officina	22	22
Personale di manovalanza	4	4
TOTALE ...	(1) 295	(2) 274

(1) Dei quali 211 di ruolo, 55 sussidiari, 3 contrattisti, 1 straordinario aspirante, 24 straordinari e 1 riutilizzato.
(2) Dei quali 204 di ruolo, 48 sussidiari, 7 contrattisti e 15 straordinari aspiranti sussidiari.

Durante l'esercizio 1940-41 il numero delle coppie di corse effettuate sulle due linee è aumentato del 42,4 % rispetto all'esercizio precedente.

In pari tempo, il numero dei carri traghettati è passato da 175.546 a 222.537 con un aumento di 46.991.

Complessivamente il materiale ferroviario traghettato, ragguagliato a carro, ha avuto, nell'esercizio in corso, un incremento di **15.571** unità rispetto all'esercizio precedente.

Per gli automezzi si è avuta una diminuzione di **355** unità e cioè da **2.245** unità dell'esercizio precedente a **1.890** per l'esercizio 1940-41.

Nel personale si notano **21** unità in più rispetto al decorso esercizio per assunzioni di straordinari fra i naviganti, assunzioni causate dal maggior lavoro e dai richiami alle armi di agenti di ruolo.

Il servizio di tragheto Messina-Reggio Calabria che era stato sospeso dall'11 giugno 1940, fu temporaneamente ripreso dal 4 luglio al 15 agosto, cessando definitivamente con tale data.

PARTE TERZA

AUTARCHIA E LOTTA CONTRO GLI SPRECHI

AUTARCHIA

1. Combustibili solidi. — L'esercizio 1940-41, caratterizzato come s'è detto dall'eccezionale lavoro derivante dallo stato di guerra, ha messo ancor più in rilievo quella che si può ben dire la maggiore realizzazione autarchica del nostro paese e cioè la sostituzione del carbone con l'energia elettrica nella trazione dei treni.

La lunghezza della linea elettrificata è di poco variata: in confronto dei 5.173 chilometri dell'esercizio 1939-40, si sono raggiunti nell'esercizio 1940-41 soltanto **km. 5.218**; tuttavia il maggior lavoro di trasporto che si è dovuto svolgere nella rete, con conseguente maggior consumo di energia, ha fatto sentire ancor più i benefici della elettrificazione. Difatti la quantità di carbone che sarebbe occorsa per effettuare con trazione a vapore il trasporto delle tonnellate che sono state rimorchiate invece con trazione elettrica, durante lo scorso esercizio, assomma a circa tonnellate **2.685.999**. E se consideriamo che nell'esercizio il consumo complessivo di carbone è stato di tonnellate **1.870.788**, risulta che l'elettrificazione ha consentito un risparmio di combustibile di circa il **59%** di quello che sarebbe occorso con la trazione a vapore.

Nel prospetto seguente sono forniti tutti gli elementi che hanno servito alla determinazione del quantitativo di carbone che sarebbe stato necessario se si fossero dovuti effettuare i treni con trazione a vapore, anzichè con trazione elettrica: determinazione che è stata fatta tenendo conto delle tonnellate-Km. virtuali rimorchiate e non di quelle di treno completo giacchè, a parità di potenza, la locomotiva a vapore è più pesante di quella elettrica e quindi per trainare lo stesso tonnellaggio occorre un numero maggiore di locomotive a vapore che non di quelle elettriche.

Il prospetto mette in evidenza i dati relativi agli ultimi tre esercizi.

In aggiunta alle tonnellate di combustibile risparmiato per il servizio dei treni occorre considerare anche il quantitativo di combustibile economizzato nel servizio di manovra che, da un totale di 185.000 ore effettuate con locomotive elettriche nell'esercizio 1938-39 e di 291.347 ore effettuate nell'esercizio 1939-40, è salito a **324.785** ore di manovra effettuate nell'esercizio 1940-41, con le quali si è ottenuta una ulteriore economia di tonnellate **28.577** di carbone.

ESERCIZI	TRAZIONE A VAPORE					TRAZIONE ELETTRICA					Consumo di carbone equivalente alla energia elettrica			
	T. K. V. T. C.	T. K. V. R.	T. K. V. T. C.	T. K. V. R.	Cons. di carbone		T. K. V. T. C.	T. K. V. R.	T. K. V. T. C.	T. K. V. R.	Consumo di energia in kWh.		Com- plessivo Tonnel- late	per kWh
					Comples- sivo	per 1000 T. K. V. R.					Comples- sivo	per 1000 T. K. V. R.		
	In migliaia				Tonnellate	Kg.	In migliaia							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1938-39	47.460.002	22.324.099	1,67	1.522.641	53,7	46.667.092	25.885.610	1,30	1.068.600.720	29,8	1.925.004	1,80		
1939-40	46.277.191	22.106.948	1,62	1.459.655	51,0	57.638.006	44.774.300	1,29	1.322.725.910	29,5	2.223.403	1,73		
1940-41	55.974.838	25.258.663	1,59	1.870.788	53,0	64.333.117	50.679.222	1,27	1.461.808.761	28,8	2.665.000	1,84		
			VALORI MEDI ...	1,63				1,28				1,73		

T. K. V. T. C. = Tonn. - Km. virtuali treno completo.

T. K. V. R. = Tonn. - Km. virtuali rimorchiate.

Per aumentare ancora il numero delle locomotive elettriche per le manovre è in corso la trasformazione di alcune locomotive per munirle di metadinamo e adibirle al servizio di manovra.

Sempre al fine di ridurre al minimo possibile il consumo di combustibile sono state ultimate le prove comparative per determinare l'utilità di rivestimenti in materiale vetroso, agli effetti dell'isolamento termico delle caldaie delle locomotive e delle condotte per il riscaldamento a vapore dei veicoli.

Le prove sono state fatte su locomotive dei gruppi 746 e 685; in base ai risultati raggiunti si può contare, per le locomotive considerate, su di una economia di carbone di circa il 2,8% in media, economia che potrà largamente coprire in pochi anni l'ammortamento completo della spesa d'impianto.

L'impiego dei combustibili nazionali, che nell'esercizio 1939-40 era stato notevole, sia negli impianti fissi di riscaldamento che nelle locomotive, è stato nell'esercizio 1940-41 assai minore, dato l'assorbimento della maggior parte della produzione di questi combustibili da parte dell'industria privata.

Di fronte alle 94.920 tonn. di carbone nazionale consumato nell'esercizio 1939-40, siamo scesi nell'esercizio 1940-41 ad un consumo di **42.200** tonnellate sempre superiore però alle 30.000 registrate nell'esercizio 1937-38.

E S E R C I Z I	Quantità di combustibili nazionali consumati in complesso
	Tonnellate
1934-35	25.000
1935-36	12.000
1936-37	47.000
1937-38	30.000
1938-39	90.600
1939-40	94.920
1940-41	42.200

2. **Combustibili liquidi e gassosi.** — Sono continuati gli esperimenti al banco di prova su motori a carburante alimentati con combustibili e succedanei di produzione nazionale. L'esperimento di esercizio eseguito con le automotrici a gassogeno, alimentato con carbone di legna, ha portato a successivi notevoli perfezionamenti di alcuni particolari dell'impianto. Lo studio relativo all'impiego di metano liquido sulle automotrici ha condotto all'attrezzatura di un autocarro che, usando detto liquido, ha marciato regolarmente.

È in corso l'esperimento con un autocarro munito di motore Diesel alimentato mediante gassogeno a legna e nel quale la miscela di gas e di aria viene accesa nel momento opportuno a mezzo della iniezione di nafta.

Per economizzare oli vegetali e petroli si è proseguita l'applicazione della illuminazione elettrica dei fanali delle locomotive. Al 30 giugno 1941 tutte le **1.646** locomotive elettriche del parco risultavano provviste di illuminazione elettrica generata da batterie di accumulatori, e delle locomotive a vapore, quelle provviste di impianto elettrico di illuminazione, alla fine dell'esercizio erano **1.075** su 4.034 in dotazione. L'economia annua realizzata si può calcolare in tonnellate **102** di olio vegetale e petrolio.

È stata inoltre proseguita l'applicazione della illuminazione elettrica ai fanali di coda dei treni portando a **500** il numero dei fanali che ne sono provvisti su 12.900 in dotazione. Dati i soddisfacenti risultati ottenuti, è in corso la trasformazione di altre **2.000** unità, ciò che consentirà una economia annua di oltre **60** tonnellate di olio vegetale da illuminazione.

Nelle officine è proseguita la sostituzione di forni a nafta, gas o carbone con forni elettrici e nei laboratori dell'Istituto Sperimentale si è eseguita la sostituzione in

numerose cappe del tiraggio con fiamma a gas con tiraggio ad elettro-aspiratori, e la sostituzione di moltissimi apparecchi a funzionamento a gas con apparecchi elettrici.

Come per l'esercizio 1939-40, anche per l'esercizio 1940-41 è stato collocato nel paese tutto il fabbisogno di benzina, petrolio, olio per motori e per trasformatori. In seguito alla soppressione o riduzione dei servizi, e specialmente delle automotrici, anche per la nafta è stata sufficiente la produzione nazionale. Così pure è stata assorbita tutta la produzione nazionale di olio di catrame senza bisogno di ricorrere all'estero. Per l'olio per boccole, invece, si è dovuto ricorrere all'importazione.

3. Materiali metallici. — Materiali ferrosi. — Nello studio e nella esecuzione dei vari progetti di fabbricati si è sempre avuto presente il criterio di limitare ai soli casi strettamente indispensabili l'impiego di materiale estero, la cui sostituzione è risultata praticamente impossibile, con altro di produzione nazionale, e di ridurre l'impiego di quei prodotti alla cui fabbricazione concorressero, anche in parte, materie di produzione estera.

Così si sono ripristinate le coperture a tetto in sostituzione di quelle in cemento armato e laterizi, usando per le capriate e la grossa e piccola orditura legnami nostrani, e sono state limitate in genere tutte le strutture nelle quali era previsto l'impiego di ferro ai soli casi per i quali ragioni statiche e particolari condizioni di viabilità e di spazio non permettevano la loro sostituzione con altra struttura.

Si è proceduto alla demolizione degli impianti metallici inutilizzati nelle diverse stazioni, alla sostituzione delle cancellate in ferro, dei paraurti di rotaie, delle panche a struttura mista di ferro e legno o di ghisa e dei contrappesi di ghisa per la tensione dei fili di contatto delle linee elettrificate.

Dove è stato possibile, si sono adottate tubazioni in cemento, amianto, ardesia artificiale e grès, anzichè in ferro o ghisa.

È in corso di studio la sostituzione dei serramenti in ferro, delle sbarre di ferro dei passaggi a livello e degli spezzoni di rotaie per la correzione delle curve.

I tipi di arredi in ferro negli uffici e nei dormitori del personale (eccettuati i letti per ragioni igieniche) sono stati sostituiti con materiale in legno.

Gli esperimenti iniziati durante l'esercizio 1939-40 per l'utilizzazione sui veicoli ordinari di ceppi per freno confezionati con un conglomerato di amianto e resine prodotto in Italia, diedero risultati incoraggianti, tanto che furono attrezzate due carrozze a carrelli, ciascuna con metà ceppi in ghisa e metà in conglomerato e messe

in servizio corrente sul percorso Firenze-Torino. I periodici accertamenti hanno dato per ora risultati soddisfacenti. Perciò l'esperimento sarà probabilmente esteso ai treni completi per dedurre più attendibili risultati.

È continuato ed è anzi stato esteso l'uso della saldatura nella costruzione di nuovi veicoli; inoltre, ove possibile, sono stati sostituiti i materiali metallici ferrosi con alluminio, materiali plastici o altri materiali autarchici.

Nelle locomotive elettriche gr. E. 636 di nuova costruzione e in corso di consegna, l'impiego della saldatura e dell'alluminio e sue leghe ha permesso un risparmio valutabile sulle 3 tonnellate di acciaio per ogni locomotiva costruita.

Anche nelle riparazioni è stato intensificato l'uso della saldatura.

Rame. — L'applicazione dei forni di acciaio in sostituzione di quelli di rame che, com'è noto, con l'uso dei combustibili nazionali vengono rapidamente attaccati, ha subito un certo rallentamento a causa delle difficoltà dei materiali occorrenti. Tuttavia sono in servizio 28 unità con forni d'acciaio; 64 altri forni sono tuttora in costruzione e sono in corso di approvvigionamento i materiali per la costruzione di altri 95 forni. Poichè per ogni forno occorrono mediamente circa kg. 2.500 di rame, l'economia realizzata a tutt'oggi è di circa 80 tonnellate di rame e quella che si otterrà colle costruzioni nuove o in corso è di circa 400 tonnellate di rame.

È stata intensificata l'applicazione di rondelle di ferro in luogo di quelle di rame per i tiranti del cielo dei forni delle caldaie. A fine esercizio 1939-40 le locomotive alle quali era stata fatta l'applicazione erano 24; al 30 giugno 1941 tale quantitativo è salito a 453. Il risparmio di rame ottenuto, che nel 1939-40 è stato di circa kg. 400, nel 1940-41 ha raggiunto e superato i 6.100 chilogrammi.

Sono stati poi risparmiati oltre kg. 70.000 di rame con la sostituzione dei tubi di presa vapore iniettori di mandata d'acqua in caldaia, di presa acqua dei tender di scarico in genere e di introduzione, e dei canotti per tubi bollitori delle caldaie con analogo materiale in acciaio.

Anche l'applicazione di striscianti di carbone in luogo di quelli di rame nelle locomotive elettriche, è stata estesa a tutte le locomotive a corrente continua gr. E-626 ed alle automotrici elettriche in servizio sulle linee della Venezia Giulia; tale applicazione è stata sperimentata pure sulle locomotive a corrente alternata. È stata disposta l'applicazione ad altre locomotive a corrente continua di striscianti misti in rame e acciaio, e sono in corso di esperimento striscianti misti di alluminio e ferro.

L'impiego di striscianti in alluminio e sue leghe sulle locomotive elettriche a corrente alternata è tuttora in vigore su unità in servizio nei Depositi di Genova e Bolzano ed è stato esteso anche a unità di altri Depositi.

Gli esperimenti iniziati nell'esercizio 1939-40 per la sostituzione dei conduttori di rame, con altri di alluminio ossidato e isolato con materiali tessili od altro, nella costituzione di avvolgimenti di piccoli motori trifasi, di bobine di apparecchi elettrici e per conduttori nei circuiti a bassa tensione di impianti fissi e delle locomotive elettriche, hanno dato soddisfacenti risultati. Le applicazioni sono peraltro subordinate alla disponibilità di materiali.

Sono anche stati esperimentati con buon esito contatti di lega d'alluminio per contattori elettro-pneumatici in sostituzione dei contatti di rame; è in corso l'applicazione di giunti a secco per elementi surriscaldatori delle locomotive a vapore, ed è pure proseguita la sostituzione del rame con alluminio nei cavi di segnalamento.

Con tutte queste provvidenze si sono risparmiati complessivamente oltre kg. 85.000 di rame.

È pure in corso la sostituzione delle connessioni di rame delle rotaie con altre del tipo saldato di peso notevolmente inferiore. Trattandosi di lavoro molto delicato, all'uopo è stato istituito presso il cantiere trazione elettrica di Bologna un corso speciale di saldatura per gli operai che eseguono la detta sostituzione.

Stagno. — Anche di questo metallo si continua a ridurre il consumo, facendo il maggior uso possibile di leghe a basso tenore di stagno sia per i cuscinetti del bielismo delle locomotive elettriche trifasi, sia per i cuscinetti delle locomotive a vapore e di alcuni tipi di carri.

In complesso, oltre l'economia già realizzata fino dagli esercizi precedenti, mediante la riduzione dello spessore del metallo bianco applicato e dell'uso di esso ove possibile, valutabile a circa 250 tonnellate annue di stagno, coi provvedimenti indicati e con l'intensificata sorveglianza, nell'esercizio 1940-41 si è ottenuta una economia di circa kg. 55.000 di detto metallo, oltre a circa 14.000 chilogrammi che si sono risparmiati con l'abolizione completa della lega di stagno per saldature al 70% sostituita con quella al 50%.

Bronzo e ottone. — È continuata la riduzione del consumo di tali metalli, sostituendoli con altre leghe a base di alluminio e zinco o di rame, zinco, manganese, silicio o rame, stagno, zinco e piombo; queste ultime sono state impiegate con buoni risultati al posto delle leghe speciali di bronzo.

Gli esperimenti fatti sui cuscinetti per i motori di trazione delle locomotive elettriche trifasi, sulle bielle delle locomotive a vapore, sui cuscinetti delle boccole sia delle locomotive che dei veicoli, in tutti quegli organi delle locomotive, a vapore ed elettriche, ove il bronzo e l'ottone non erano imposti in modo assoluto dalle proprietà fisiche delle dette leghe, e nell'arredamento delle carrozze, hanno dato risultati soddisfacenti.

Sono stati fatti pure esperimenti per sostituire il bronzo con ghisa o leghe leggere negli spessori articolati di alcuni tipi di boccole.

Solo con le disposte sostituzioni delle parti in bronzo con altre in acciaio e ghisa, si otterrà un risparmio che si prevede di oltre **270** tonnellate di bronzo.

Nichel. — È stato sospeso l'approvvigionamento di attrezzi e utensili d'officina composti con leghe contenenti nichel ed è stata sospesa anche la somministrazione di nichel per la nichelatura.

Si sta estendendo la sostituzione del filo di nichel-cromo per le resistenze elettriche dei reostati con altre leghe prive di nichelio ed è in corso di sostituzione il nichel impiegato per le resistenze elettriche dei forni da tempera, fusori, di cementazione, ecc. con leghe al cromo-ferro-alluminio-kantal, ecc.

Piombo. — La scarsa disponibilità di tale metallo ha indotto a studi per sostituirne l'impiego.

È in corso di esperimento un tipo di resina sintetica che, senza protezione speciale, sembra possa convenientemente sostituire il piombo impiegato nel mantello dei cavi.

Miglioramenti ottenuti dal punto di vista autarchico nella costruzione delle nuove carrozze. — I risultati ottenuti dal punto di vista autarchico, per unità carrozza, nelle nuove costruzioni si possono così riassumere:

Rame: ne è stato impiegato kg. **300** di meno per ogni unità;

Bronzo: ne è stato impiegato kg. **500** di meno per ogni unità;

Ottone: ne è stato impiegato kg. **400** di meno per ogni unità;

Alluminio e sue leghe: ha sostituito gran parte dei predetti metalli; quasi kg. **900** fra bronzo e ottone per unità-carrozza, con un impiego di alluminio e sue leghe che ha raggiunto kg. **3.200**;

Materie plastiche: hanno sostituito i legnami esotici ed altri materiali tra cui kg. **50** di bronzo. L'impiego di queste materie per unità - carrozza è stato di circa kg. **200**;

Zinco e sue leghe: ha sostituito per circa kg. **390** tra rame e bronzo con un impiego di circa kg. **330** per unità-carrozza;

Legnami di essenza nazionale: hanno sostituito completamente i legnami esotici con un risparmio di questi per circa m³ **5** per ogni unità.

4. Legnami. — Raggiunta la completa soppressione dei legnami pregiati d'importazione destinati alla costruzione delle carrozze, si è provveduto ad eliminare l'uso dei legnami esteri comuni per tutte le occorrenze. Così anche nell'esercizio 1940-41 tutte le forniture di traverse, pali e legnami vari per lavori e armamenti sono state effettuate con prodotto nazionale.

Il consumo di legname per riparazioni veicoli, che nel triennio 1932-35 era stato mediamente di m³ 2.800 annui, nell'esercizio 1940-41 si è ridotto a m³ 1.200, sia per le riduzioni di impiego e sia perchè cresce sempre più la percentuale di veicoli a cassa metallica in confronto al totale.

5. Tessili. — Nel campo degli addobbi e dell'arredamento delle carrozze va segnalato l'impiego di pistagne e battentini di rayon anzichè di lana; di tendine e tende scorrevoli di rayon anzichè di lana e cotone; di lenzuola e federe di tela di canapa anzichè di cotone o mista; di coperte per dormitori confezionate con il 45 % di lana di materassi ed il 55 % di fibre autarchiche invece che con tutta lana vergine.

Nell'interno dei mantici d'intercomunicazione delle carrozze la tela di cotone è stata sostituita con tela mista di rayon e cotone ed è in esperimento l'uso della stoffa di rayon, anzichè di crine animale, per il rovescio dei cuscini delle carrozze.

Giova anche accennare al largo uso che viene ora fatto nelle imbottiture dei materassi e dei divani delle carrozze di crine vegetale, prodotto italiano, in luogo del crine animale in gran parte prodotto d'importazione.

Sono stati sostituiti gli asciugamani di stoffa delle carrozze con asciugamani di carta crespata.

Oltre all'impiego del ritorto di canapa in luogo della juta, è stato esperimentato con successo l'impiego della ginestra e di altre fibre tessili nazionali, nonchè di ritorti di carta come rivestimenti esterni, data la scarsa disponibilità di tutte le fibre tessili.

Negli isolamenti di conduttori sono stati impiegati rispettivamente rayon e carta nazionale invece del cotone e della carta seta giapponese.

La lana filata per boccole dei rotabili è stata sostituita con stoppino di filo fiocco.

Su una locomotiva elettrica a corrente continua sono stati messi in opera cavi di rame dei circuiti di trazione con un rivestimento di nastro e di calza di vetro tessile sull'isolamento di gomma. Il rivestimento di vetro tessile è impregnato con adatte vernici ininfiammabili. L'esperimento ha dato buoni risultati e l'impiego di tale rivestimento verrà esteso a tutte le locomotive elettriche a corrente continua.

6. Vernici. — Nell'esercizio 1940-41 è stata intensificata la sostituzione dei prodotti esteri con altri di produzione nazionale.

Per la cottura dell'olio di lino sono stati impiegati, in sostituzione del litargirio, alcuni residui di cottura dell'olio e, in sostituzione del linoleato di manganese ed in parte del litargirio, il biossido di manganese di produzione nazionale, ottenendo buoni risultati.

Il biossido di manganese, con purezza non inferiore all'85 % e di produzione straniera, è stato sostituito con ossidi di ferro neri nazionali e con ilmenite.

Nell'ultimo esercizio si sono consumati kg. **14.000** di biossido di manganese e **18.000** di ossidi di ferro; un totale di kg. **32.000** di prodotti nazionali che hanno evitato l'uso dei corrispondenti prodotti esteri.

Il rosso vagone od ossido di ferro spagnolo continua ad essere sostituito con ossido di ferro bruno calcinato o con ossido di ferro bruno assimilato. Nello scorso esercizio se n'è consumato per kg. **76.000**.

Si continua a produrre mastice a spatola con miscela di polveri nazionali: mastice che risponde tecnicamente assai meglio del Filling-up e che copre un consumo di circa kg. **30.000** all'anno.

7. Materiali diversi. — L'amianto, la gomma, la mica sono stati, in seguito ai risultati favorevoli degli esperimenti compiuti sin dall'esercizio 1939-40, sostituiti efficacemente con materiale nazionale.

È stata disposta l'estensione delle sperimentate guarniture in tela e resina fenolica, invece che in cuoio, a tutti gli stantuffi degli apparecchi elettro-pneumatici delle locomotive elettriche. Anche il cuoio dei mantici delle condotte di ventilazione dei motori di trazione sulle locomotive elettriche è stato sostituito con tele impermeabili ed è stata studiata la sostituzione delle guaine di cuoio di protezione degli accoppiatori del riscaldamento elettrico delle carrozze con altre confezionate con tela da mantici.

È stato iniziato un esperimento per la sostituzione della glicerina negli smorzatori dei trolley, mediante olio speciale.

Con kg. **145.000** di fosfato trisodico è stato sostituito il corrispondente consumo di soda, petrolio e nafta che si aveva per la sgrassatura dei pezzi smontati di rotabili.

Dalle ceneri di nafta si è ricavato vanadio, si è inoltre limitato l'uso delle spugne di mare e del nitrato d'argento per la riproduzione dei disegni.

8. Ricino. — La coltivazione del ricino nei terreni ferroviari concessi in uso gratuito agli agenti della linea ha dato nell'annata agricola 1940, su **186** ettari di

terreno messo a coltura, tonn. 74 di seme degusciato, in confronto delle tonn. 30 prodotte nell'anno precedente su 134 ettari di terreno concesso a coltivazione.

Per l'anno agricolo 1941 le aree ricinicole messe a coltura si aggirano intorno ai 200 ettari.

9. **Ginestra.** — Per questa coltura autarchica l'Amministrazione ha espletato l'incarico avuto dal Comitato Nazionale della Ginestra, creato presso il Ministero dell'Agricoltura e Foreste, circa la determinazione del costo di lavorazione delle vermene per ricavare kg. 1 di fibra greggia, allo scopo di lavorare nelle stazioni le vermene raccolte dai nostri agenti. L'impianto, costituito da due carri appositamente studiati ed attrezzati, uno per la macerazione, il riscaldamento, la precoltura e la sfibratura, e l'altro per l'alloggio del dirigente e del personale operaio, funziona perfettamente e sono in corso le prove per la determinazione dei costi di lavorazione della ginestra.

Contemporaneamente si è dato grande impulso al potenziamento della coltura della ginestra, tanto che è in corso di attuazione il programma della messa a dimora di 3 milioni e mezzo di piantine lungo le scarpate ferroviarie, mentre si è impiantato un vivaio di circa 2 ettari a Santa Maria La Bruna (Napoli) avente la potenzialità annuale di 5 milioni di piantine.

10. **Girasole.** — Nei compartimenti di Napoli, Reggio Calabria e Palermo si è iniziata la coltivazione del girasole a cura del personale di linea e sotto la diretta sorveglianza delle Sezioni Lavori. Si prevede un raccolto di tonn. 2,5 di seme, che aumenterà considerevolmente nel prossimo anno essendo in programma la messa a coltura marginale di tutte le aiuole delle stazioni.

LOTTA CONTRO GLI SPRECHI

11. **Combustibili e lubrificanti.** — Gli effetti economici dell'opera di controllo e di istruzione del personale per ridurre al minimo il consumo di combustibile delle locomotive sia in corsa che durante gli stazionamenti ed il consumo di lubrificanti per le locomotive, quantunque difficilmente determinabili con esattezza, sono stati soddisfacenti.

L'azione intesa ad aumentare la quantità e migliorare la qualità della carbonella raccolta dai residui dei prodotti della combustione, è stata proseguita ed intensificata. Il quantitativo raccolto nel 1940 è stato di tonn. 6.925 in confronto a tonnellate

late 4.317 avutesi nel 1939: quantitativo che costituisce il **0,36 %** del consumo di carbone, in confronto al 0,26 % dell'anno precedente. La più elevata percentuale rispetto al carbone consumato è dovuta principalmente alla composizione del combustibile adoperato.

A N N O	CARBONE consumato in complesso Tonn.	CARBONELLA RACCOLTA IN COMPLESSO		IMPORTO realizzato dalla vendita delle scorie Lire
		Tonn.	rispetto consumo carbone %	
1935	2.211.064	6.918	0,31	497.156
1936	1.764.201	6.293	0,35	634.441
1937	1.838.159	5.816	0,31	937.629
1938	1.832.984	5.253	0,28	1.277.207
1939	1.659.525	4.317	0,26	1.302.314
1940	1.842.950	6.925	0,36	3.102.498

È stato anche esercitato con assiduità il controllo delle quantità di olio minerale scuro per la lubrificazione dei veicoli con risultati soddisfacenti, in quanto si è avuto, è vero, un maggior consumo complessivo di olio, ma sono aumentati anche gli assi-km. percorsi dai veicoli, ciò che giustifica anche in parte l'accresciuta cifra dei riscaldi.

ESERCIZIO	MIGLIAIA di assi-km. percorsi dai veicoli (1)	QUANTITÀ DI OLIO MINERALE SCURO DISTRIBUITO DALLE OFFICINE RIALEO E DALLE SEI DI VERIFICA (kg.)		Quantitativo di riscaldi verificatisi in complesso per tutti ve coll. per ogni milione di assi-km
		In complesso	per ogni 1000 assi-km.	
1932-33	4.845.846	1.946.000	0,402	0,817
1933-34	4.899.812	1.206.984	0,248	0,778
1934-35	4.818.278	1.098.612	0,228	0,594
1935-36	4.911.388	1.025.064	0,209	0,664
1936-37	5.181.592	1.033.632	0,199	0,498
1937-38	5.597.944	1.096.120	0,196	0,419
1938-39	5.812.004	1.100.596	0,190	0,418
1939-40	6.444.653	1.099.452	0,170	0,454
1940-41	6.998.316	1.107.912	0,158	0,598

(1) Gli assi-km. relativi alle automotrici a combustione interna, alle elettromotrici a gesso Volt e agli elettrotreni sono esclusi.

Parallelamente all'economia nei consumi è proceduta l'opera di ricupero degli oli minerali scuri e di quelli per motori attraverso gli impianti di rigenerazione di Sampierdarena e di Campasso.

Le quantità di olio rigenerate dai predetti impianti nei diversi esercizi risultano dal prospetto seguente, nel quale sono indicate anche le quantità di olio lubrificante versato all'impianto rigenerazione di Campasso, gestito dal Servizio Lavori.

ESERCIZIO	IMPIANTI DI RIGENERAZIONE		
	SAMPIERDARENA	TORINO	CAMPASSO
	Olio minerale scuro rigenerato (kg.)	Olio fluido per motori, olio semidensso ed olio per interruttori e tra- sformatori rigenerato (kg.)	Olio semidensso ed olio per interruttori e tra- sformatori, versato dalle officine di Riva- rolo (kg.)
1934-35	150.000	13.700	8.644
1935-36	148.750	21.600	8.854
1936-37	193.878	16.631	8.734
1937-38	207.105	25.999	6.993
1938-39	195.600	32.968	7.464
1939-40	227.106	20.160	6.769
1940-41	245.998	19.816	8.957

Di fronte a queste cifre devono tenersi presenti i kg. **41.178** di morchia ottenuta nell'esercizio 1940-41 e proveniente dalla lavorazione dell'olio minerale scuro usato, da rigenerare.

Presso i centri automotrici è continuata la raccolta di oli lubrificanti, parte dei quali sono stati riutilizzati per gli usi secondari degli impianti e parte versati ai Magazzini Approvvigionamenti.

Le quantità di olio raccolte nei vari esercizi dai centri anzidetti risultano da seguente prospetto:

ESERCIZIO	QUANTITATIVI DI OLIO IN CHILOGRAMMI		
	Raccolto in complesso	Riutilizzato per usi secondari degli impianti	Versato o da versare ai Magazzini
1936-37	60.046	1.880	58.166
1937-38	145.745	5.471	140.274
1938-39	227.028	11.471	215.557
1939-40	246.123	7.332	238.891
1940-41	134.000	4.500	129.500

La notevole contrazione che risulta nell'esercizio 1940-41, rispetto ai precedenti esercizi, è dovuta alla soppressione di gran parte del servizio effettuato con automotrici.

12. Energia elettrica. — I provvedimenti già concretati, relativi al controllo dei consumi di energia elettrica e la istituzione di un premio di economia al personale di condotta delle locomotive elettriche, inteso ad interessarlo alla ridu-

zione del consumo, non hanno ancora avuto applicazione per le difficoltà incontrate nell'approvvigionamento dei contatori da sperimentare.

Tuttavia è continuata l'opera fattiva del personale tecnico, specie di quello dirigente, tendente a raggiungere con oculate provvidenze, le maggiori economie possibili.

Trattandosi di un consumo globale di oltre 1.450.000.000 di kWh all'anno, anche piccole percentuali di economia conducono ad un complessivo risparmio considerevole.

Per ridurre la perdita di energia elettrica presso gli impianti fissi si sta procedendo ad un lavoro di riordino degli impianti stessi, basato sui seguenti criteri:

diminuzione delle perdite di energia nelle linee e miglioramento dei fattori di potenza degli impianti;

motorizzazione delle macchine utensili a lavoro molto intermittente, che costringono a lunghi funzionamenti a vuoto o con carichi ridotti dei motori di comando delle trasmissioni.

È anche in esperimento un locomotore a corrente continua, dotato di eccitazione composta che, oltre ad avere una migliore regolazione di velocità, permette un recupero dell'energia.

13. Materiali metallici. — La lotta contro gli sprechi in questo campo, con la complessa attività pel recupero e la economia dei materiali, ha dato risultati più che favorevoli. La sola raccolta dei rottami ferrosi ha permesso non solo di soddisfare il fabbisogno dell'Amministrazione, ma anche di farne beneficiare le altre attività nazionali.

Anche in questo esercizio si è continuato nel sistema dei contratti di trasformazione dei rottami e semilavorati, ricavandone barre per graticole, zoccoli per freni, molle, cuscinetti di bronzo, conduttori nudi di rame, sbarrette antivibranti di alluminio ed altri manufatti metallici, pagando il solo prezzo di lavorazione. Così si è potuta ridurre l'importazione di un notevole quantitativo di manufatti di metalli pregiati e di acciai speciali.

Non si è potuto espletare completamente il programma prestabilito per i rottami ferrosi perchè il Fabbriguerra, con recente disposizione, ha vietato la stipulazione di nuovi contratti per forniture in trasformazione di tali materiali, per riservarli alle fonderie ed acciaierie.

Notevole impulso è stato dato anche al sistema dei contratti di permuta, che ci permette di ottenere materie prime e semilavorate in leghe di metalli pregiati, in cambio di residui di materiali metallici non ferrosi che non possono essere direttamente utilizzati.

In seguito a nuovi accorgimenti è stato possibile il normale impiego della ghisa bruciata nell'allestimento delle nostre forniture. Come già praticato negli scorsi anni, anche durante questo ultimo esercizio, d'accordo col Fabbriguerra, sono stati messi a disposizione della piccola industria e dell'artigianato, materiali destinati alla rifusione.

La quantità di sale sciolte fuori uso e di spezzoni metallici, che da qualche anno viene correntemente impiegata come materiale grezzo di fucina, è salita nell'esercizio 1940-41 a circa kg. **845.000**.

È stato inoltre utilizzato come materiale di riporto con saldatura un ingente quantitativo di ferro omogeneo in tondini, raccolto, a cura del Servizio Lavori, nelle demolizioni di armature di costruzioni in cemento armato.

Gli utensili per torni, le matrici e piallatrici ricavati da barre di sezioni notevoli, vengono sostituiti, nelle officine, con utensili a piastrina riportata e nei depositi, con utensili da montare su portautensili, raggiungendo così una riduzione notevolissima sia dell'acciaio rapido immobilizzato che di quello consumato. E dai rottami di acciaio rapido e da lime fuori uso si sono ricavate punte elicoidali e lime nuove.

Sono stati anche studiati un nuovo tirante triangolare del freno per veicoli di tipo leggero del peso, a parità di resistenza, di kg. 25, invece che kg. 37 dell'attuale ed un regolatore di timoneria del freno di tipo alleggerito, in acciaio ad alta tensione, del peso di kg. 16, in luogo di 27,2.

Nelle nuove costruzioni metalliche e nei rafforzamenti delle esistenti viene fatto largo impiego dell'acciaio semiduro in luogo dell'extra-dolce (ferro omogeneo) il che consente, com'è noto, un'economia sul peso del metallo di circa il 20%.

Meritano infine di essere segnalati i seguenti ricuperi e riutilizzazioni:

ricupero della saldatura di stagno;

ricupero del piombo dalla separazione delle parti metalliche dei cavi sottopiombo, armati e non armati, fuori uso; da questa separazione, oltre che notevoli quantitativi di piombo in pani, si sono ricavati rottami di rame in filo e rottami di ferro;

ricupero dei piombi usati per la piombatura dei carri;

ricupero dei barattoli di alluminio per vernici;

ricupero della ghisa da zoccoli fuori uso;

ricariche dei mozzi interni delle ruote dei veicoli;

ricupero delle punte di ghisa dei pali Mannesmann, che vengono sostituite con cappellotti di ardesia artificiale.

14. **Tessili.** — Nel campo dei tessili si segnalano i seguenti ricuperi principali:
raccolta e lavatura del cascame di cotone unto; ne è stato rigenerato per circa **66** tonnellate;

impiego della paglia di legno in sostituzione del cascame;

raccolta e lavatura degli stracci usati per la pulizia del macchinario e unti di materie grasse, per la loro riutilizzazione; ne sono stati riutilizzati per circa **35** tonnellate;

raccolta, lavatura e riutilizzazione per imbottitura dei divani e delle spaliere delle carrozze, della miscela di lana e crine usata nella lubrificazione delle boccole; i risultati conseguiti si rilevano dal seguente prospetto:

ESERCIZIO	DA SPREMIERE			UTILIZZAZIONE DOPO SPREMITURA	
	Esistenza all'inizio dell'esercizio	Ricevuta durante l'esercizio	TOTALE	Inviata a ditte private	Rimanenza presso l'impianto
	Chilogrammi				
1935-36	—	3.076	3.076	—	—
1936-37	3.076	2.460	5.536	1.000	—
1937-38	4.536	3.601	8.137	2.320	—
1938-39	5.817	5.647	11.464	4.574	274
1939-40	—	4.597	4.597	1.150	1.370
1940-41	—	3.887	3.887	4.078 (1)	—

(1) Nella cifra indicata sono comprese le rimanenze del precedente esercizio.

raccolta, spremitura dell'olio e cernita per la riutilizzazione, dei guancialetti felpati per la lubrificazione e degli otturatori di feltro delle boccole; le quantità di guancialetti felpati e di otturatori recuperati nell'esercizio 1940-41 in confronto degli esercizi precedenti risultano dal seguente prospetto:

ESERCIZIO	GUANCIALETTI FELPATI				OTTURATORI DI FELTRO			
	passati alla spremitura	utilizzazione dopo spremitura			passati alla spremitura	utilizzazione dopo spremitura		
		riutilizzati	venduti fuori uso	rimanenza fuori uso		riutilizzati	fuori uso spediti alle officine	rimanenza fuori uso
	n.	n.	kg.	kg.	n.	n.	kg.	kg.
1934-35	80.849	2.300	—	—	—	—	—	—
1935-36	67.364	3.500	23.802	—	3.315	—	—	—
1936-37	118.451	3.833	30.906	4.500	50.682	20.942	2.640	2.500
1937-38	108.396	3.276	35.684	4.160	87.791	28.608	15.525	1.200
1938-39	88.530	776	24.726	6.950	118.538	40.050	15.950	2.170
1939-40	108.014	1.168	27.174	8.746	104.197	35.552	9.930	6.550
1940-41	118.560	1.921	35.940	350	103.440	44.944	24.582	—

lavatura e ritintura di velluto vecchio per carrozze;

trasformazione dei ritagli di velluto in lana meccanica per riempimento di materassi.

15. Vernici. — Nel campo delle vernici la realizzazione dell'impianto per la cottura degli oli e di quello per la mesticheria ha apportato, sotto l'aspetto autarchico, i notevoli vantaggi che abbiamo già enumerati al punto 6. Dai residui della cottura dell'olio si è potuto ricavare, come si è detto, una sostanza che sostituisce perfettamente l'uso del litargirio.

Per ridurre il consumo dell'olio di lino e del minio si è disposto perchè nei lavori di riverniciatura dei ponti, le passate di minio o di tinta, anzichè essere generali, siano limitate alle zone maggiormente intaccate e nelle quali si presenti effettivamente la necessità di ripristino della tinteggiatura; e così per i pali e per le apparecchiature della trazione elettrica.

Va ricordata anche la riutilizzazione dei residui di vernici, smalti, tinte ed oli, nonchè delle pelli provenienti dalla completa vuotatura e pulizia dei recipienti; residui adoperati nella confezione della tinta color misto, nella fabbricazione di adesivi speciali e nella preparazione di anime di fonderia.

16. Legname. — Nel settore dei legnami si può affermare che la quasi totalità del legname tolto d'opera ancora servibile viene riutilizzato.

Tra gli esempi più salienti si citano: la riutilizzazione delle banchine laterali delle carrozze con cassa di legno mediante semplice rovesciamento e la riparazione delle pareti e dei pavimenti dei carri con fodere e tavole, guaste alle sole estremità, utilizzando le stesse opportunamente accorciate o divise in due pezzi; nonchè la larga utilizzazione delle traverse fuori uso che, ridotte di lunghezza, hanno trovato utile impiego nelle ferrovie a scartamento ridotto.

17. Carta. — È proseguita l'azione intesa a ridurre il consumo della carta, attraverso la soppressione o limitazione allo stretto indispensabile degli stampati in generale, prospetti, elenchi, circolari, pubblicazioni, ecc., ed è continuata la riutilizzazione dei fogli usati da una sola parte.

È stato ridotto il formato e il peso della carta utilizzata per i diversi stampati, riducendo nel contempo la grandezza del corpo dei caratteri e si è, in molti casi, soppresso l'uso delle buste, piegando o incollando opportunamente i fogli o ricorrendo all'uso di semplici fascette.

La carta non più utilizzabile viene opportunamente raccolta.

18. Materiali vari. — L'utilizzazione di tutti i residui di lavorazione e di tutto il materiale proveniente da disfacimento di parti in micanite, è quasi totalitaria. Nell'esercizio 1940-41 di fronte ad un consumo di circa tonn. 15 di mica, ne sono state riutilizzate circa 5, cioè un 33 %. Tale ricupero viene eseguito presso

le Officine di Foligno, che provvedono anche alla costruzione di nuove isolazioni e materiali a base di mica.

Nelle bobine dell'indotto, nei motori di trazione a corrente continua e nei motori ausiliari, molte isolazioni sono state fatte con carta, tela, fibra e resine fenoliche.

È stata completamente soppressa la mica nella fabbricazione delle scatole di protezione delle bobine di soffio dei contattori, ad A. T. e nelle rondelle di distanziamento degli elementi di resistenza dei reostati. Essa è stata sostituita con carta, nastro di tessuto di vetro, resine fenoliche, carta di amianto nazionale agglomerata con silicati o porcellane.

Analoghe economie d'impiego della mica sono state effettuate sui motori di trazione trifase. In totale, nell'esercizio 1940-41, sono state risparmiate circa 11 tonnellate di mica, si è realizzata cioè un'economia del 73 %.

Sono state impartite disposizioni per la raccolta e la riutilizzazione dell'amianto.

È stata disposta la eliminazione della gomma in funzione di guarnitura-sostegno elastico, rivestimento, protezione, ecc., quando non si presenta strettamente indispensabile per particolari ragioni tecniche.

Con residui recuperati in occasione della pulizia dei grandi e medi serbatoi per oli di lino cotto e crudo e del lavaggio delle caldaie e di altri mezzi di cottura, è stato prodotto per circa kg. 6.000 di sapone, che viene largamente impiegato per usi secondari dai nostri impianti.

ALLEGATI

**Principali provvedimenti legislativi ministeriali e principali ordini di servizio
disposti durante l'esercizio 1940-41**

A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.

O. S., n. 133-1940. — Soppressione del Magazzino approvvigionamenti di Roma Trastevere e del Deposito oli di Roma Tuscolana ed istituzione del Magazzino approvvigionamenti di Roma Tiburtina.

O. S., n. 15-1941. — Circostrizione dei riparti Movimento del compartimento di Bari.

Decreto ministeriale 11 marzo 1941-XIX, n. 2835. — Passaggio dell'Ufficio trasporti militari dal Servizio movimento alla diretta dipendenza del Direttore generale.

O. S., n. 31-1941. — Delimitazione dei confini delle sezioni Lavori di Bologna e di Venezia.

O. S., n. 66-1941. — Trasformazione in rimessa del Deposito locomotive di Potenza.

O. S., n. 71-1941. — Circostrizione dei riparti Movimento del compartimento di Venezia.

B) VARIAZIONI NELLE CARICHE.

R. decreto 12 luglio 1940-XVIII, n. 1145. — Riconferma nella carica di Consigliere d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato del senatore cav. di gr. cr. dott. ing. Pio Calletti.

R. decreto 16 settembre 1940-XVIII, n. 1430. — Riconferma nella carica di Consigliere d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato del gr. uff. dott. ing. Enrico Ponticelli.

R. decreto 30 aprile 1941-XIX, n. 329. — Nomina di un Consigliere d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato nella persona del gr. uff. dott. ing. Luigi Gigli, Capo servizio principale delle Ferrovie dello Stato.

R. decreto 21 giugno 1941-XIX, n. 635. — Nomina di un consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato nella persona del gr. uff. dott. ing. Domenico De Simone, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sostituzione del consigliere Pio Calletti.

C) COSTRUZIONI, APERTURA ALL'ESERCIZIO E SOPPRESSIONE, SOSTITUZIONI, RISCATTI, CESSIONI ED ELETTRIFICAZIONI DI LINEE.

Decreto ministeriale 23 luglio 1940-XVIII, n. 352. — Norme, modalità e tariffe degli auto servizi da attuare il 1° agosto 1940-XVIII in sostituzione di servizi ferroviari della rete secondaria sicula.

O. S., n. 134-1940. — Apertura all'esercizio del tratto di linea fra la stazione di Trieste Servola e lo scalo merci di Trieste Aquilinia,
attivazione del bivio S. Sabba sulla linea Trieste S. Sabba-Trieste Aquilinia,
attivazione di un binario di incrocio nella stazione di Trieste Servola,
attivazione dei nuovi impianti di sicurezza e di segnalamento della stazione di Trieste Servola, dello scalo merci di Trieste Aquilinia e del bivio S. Sabba.

O. S., n. 136-1940. — Apertura all'esercizio dell'Officina rialzo di Roma Littorio.

O. S., n. 147-1940. — Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Arona e Baveno e fra le stazioni di Cuzzago e Domodossola della linea Milano-Domodossola.

O. S., n. 148-1940. — Apertura all'esercizio della fermata di Castellino del Littorio.

O. S., n. 149-1940. — Apertura all'esercizio della fermata di Gela Lago.

O. S., n. 150-1940. — Apertura all'esercizio di raccordi ferroviari intorno alla stazione di Venezia Mestre.

R. decreto 25 agosto 1940-XVIII, n. 1525. — Soppressione del tronco ferroviario Paderno-Monterotondo-Iseo della linea Brescia-Iseo (Secondarie).

O. S., n. 5-1941. — Apertura all'esercizio del raccordo ferroviario fra le linee Milano-Venezia e Brennero-Verona.

Legge 20 febbraio 1941-XIX, n. 156. — Cessione allo Stato della proprietà del materiale rotabile delle ferrovie Domodossola-Confini svizzero e Spoleto-Norcia concesse all'industria privata.

O. S., n. 29-1941. — Apertura all'esercizio del nuovo Scalo merci di Roma Tiburtina.

O. S., n. 37-1941. — Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Verbania Pallanza e di Cuzzago della linea Milano-Domodossola.

O. S., n. 44-1941. — Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Baveno e di Verbania Pallanza della linea Milano-Domodossola.

O. S., n. 45-1941. — Attivazione del Raddoppio di Bari S. Giorgio.

O. S., n. 46-1941. — Attivazione del Raddoppio di Fontevicchia.

O. S., n. 47-1941. — Attivazione del Raddoppio di Restinco.

O. S., n. 50-1941. — Attivazione del Raddoppio di Maresca.

O. S., n. 51-1941. — Attivazione del Raddoppio di Ramitello.

O. S., n. 58-1941. — Apertura all'esercizio del nuovo raccordo fra la linea Torino-Modane e la linea Torino-Milano.

O. S., n. 62-1941. — Attivazione del Raddoppio di Coppella.

O. S., n. 63-1941. — Chiusura all'esercizio di fermate impresenziate per viaggiatori. (Provvidenti-Castellino del Littorio, Scordia Alta).

O. S., n. 64-1941. — Attivazione Raddoppio di Radicosa.

D) PERSONALE.

R. decreto-legge 6 luglio 1940-XVIII, n. 952. — Disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle Ferrovie dello Stato provenienti dalle ex gestioni austriache e agli agenti delle Ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato.

R. decreto-legge 12 luglio 1940-XVIII, n. 1105. — Estensione ad alcune categorie di agenti delle Ferrovie dello Stato delle provvidenze a favore dei ferrovieri combattenti della guerra 1915-1918.

R. decreto 18 agosto 1940-XVIII, n. 1783. — Collocamento fuori ruolo di agenti delle Ferrovie dello Stato.

R. decreto-legge 25 agosto 1940-XVIII, n. 1257. — Valutazione agli effetti della pensione del servizio prestato nelle località che attualmente fanno parte dell'Africa orientale italiana dagli agenti stabili e in prova delle Ferrovie dello Stato.

R. decreto 9 novembre 1940-XIX, n. 1802. — Modificazioni alle piante organiche del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato (escluso il personale subalterno).

Decreto ministeriale 17 dicembre 1940-XIX, n. 1908. — Modificazioni alle « Norme per le visite mediche di ammissione in servizio, di assegnazione alle funzioni e di revisione » ed alla Tabella dei requisiti fisici annessa al decreto ministeriale 14 dicembre 1937-XVI, n. 1576.

Decreto ministeriale 7 gennaio 1941-XIX, n. 2093. — Modificazione alla Tabella, allegato « N » annessa all'art. 103 del regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato approvato con R. decreto-legge 7 aprile 1925, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597.

R. decreto 14 gennaio 1941-XIX, n. 2201. — Norme per gli esami di abilitazione alla condotta delle automotrici con motori elettrici.

Decreto ministeriale 21 gennaio 1941-XIX, n. 2282. — Disposizioni per l'abilitazione alle funzioni di macchinista di 2ª classe.

Decreto ministeriale 21 gennaio 1941-XIX, n. 2281. — Aggiunte e modificazioni al Regolamento per il vestiario uniforme.

Decreto del Duce del Fascismo, Capo del Governo 20 febbraio 1941-XIX — Mobilitazione civile dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

R. decreto 20 marzo 1941-XIX, n. 401. — Regolamento per l'esecuzione del R. decreto-legge 14 ottobre 1937-XV, n. 2707, sulla militarizzazione del personale civile al seguito dell'esercito operante.

R. decreto-legge 24 marzo 1941-XIX, n. 203. — Aumento del 40% dell'aggiunta di famiglia e relative quote complementari al personale di ruolo dipendente dalle amministrazioni statali, comprese quelle con ordinamento autonomo.

R. decreto-legge 7 aprile 1941-XIX, n. 321. — Sospensione durante l'attuale stato di guerra delle norme per la valutazione dello stato civile ai fini delle nomine e promozioni per alcune categorie di personale dipendente dalle pubbliche amministrazioni.

Decreto del Duce del Fascismo, Capo del Governo 22 aprile 1941-XIX. — Mobilitazione civile delle Assuntorie delle Ferrovie dello Stato.

Legge 15 maggio 1941-XIX, n. 507. — Proroga al 31 maggio 1941-XIX del termine utile per ricorrere alla Corte dei conti per i pensionati ferroviari di cui ai primi comma degli art. 5 e 6 della legge 6 luglio 1940-XVIII, n. 952, che siano già trasferiti o si trasferiranno in Germania in seguito ad opzione per la cittadinanza germanica.

Decreto del Duce del Fascismo Capo del Governo del 18 maggio 1941-XIX. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a richiedere al personale dipendente prestazioni straordinarie.

R. decreto 15 maggio 1941-XIX, n. 584. — Modificazione alle norme che regolano il trattamento del personale e degli enti pubblici richiamato alle armi.

R. decreto 22 maggio 1941-XIX, n. 655. — Modificazione delle modalità per le promozioni di alcune categorie di personale delle Ferrovie dello Stato.

E) CONCORSI ED ASSUNZIONI IN SERVIZIO.

Decreto ministeriale 23 luglio 1940-XVIII, n. 258. — Graduatoria degli idonei del concorso a 200 posti di alunno d'ordine in prova degli uffici.

Decreto ministeriale 1° agosto 1940-XVIII, n. 395. — Graduatoria di merito del concorso a 120 posti di segretario in prova fra diplomati in maturità classica o scientifica o abilitati all'insegnamento elementare o abilitati in tecnica nautica.

Decreto ministeriale 1° agosto 1940-XVIII, n. 396. — Graduatoria degli idonei del concorso a 600 posti di alunno d'ordine in prova delle stazioni.

Decreto ministeriale 8 ottobre 1940-XVIII, n. 1150. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno per 60 posti di sottocapo tecnico.

Decreto del Duce del Fascismo Capo del Governo 19 ottobre 1940-XVIII. — Autorizzazione all'espletamento dei concorsi, durante l'anno 1941-XIX per pubblici impieghi ed approvazione dell'elenco riassuntivo dei concorsi medesimi.

Decreto ministeriale 29 ottobre 1940-XIX. — Autorizzazione all'assunzione in ruolo dei primi 60 candidati risultati idonei, dopo i vincitori, nel concorso a 600 posti di alunno d'ordine in prova delle stazioni nell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 17 dicembre 1940-XIX, n. 1904. — Autorizzazione ad espletare i concorsi interni a posti di deviatore capo, manovratore capo, conduttore principale e capo deposito di 3ª classe e nuove norme per i concorsi stessi.

Decreto ministeriale 28 gennaio 1941-XIX, n. 2307. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 65 posti di sottocapo in prova alle stazioni.

Decreto ministeriale 28 gennaio 1941-XIX, n. 2308. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 400 posti di alunno d'ordine in prova delle stazioni.

Decreto ministeriale 28 gennaio 1941-XIX, n. 2309. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 200 posti di conduttore in prova.

Decreto ministeriale 28 gennaio 1941-XIX, n. 2310. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 60 posti di sottocapotecnico in prova.

Decreto ministeriale 11 marzo 1941-XIX, n. 2836. — Esami di abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive.

Decreto ministeriale 25 marzo 1941-XIX, n. 2906. — Riduzione di posti di alcuni concorsi banditi dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 8 aprile 1941, n. 3078. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 18 posti di capo deposito di III classe.

Decreto ministeriale 8 aprile 1941, n. 3079. — Graduatoria di merito relativa a concorso interno a posto di conduttore.

Decreto ministeriale 20 aprile 1941-XIX, n. 3295. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a posti di macchinista di 2^a classe, bandito col decreto ministeriale 3 gennaio XVIII, n. 2190.

Decreto ministeriale del 22 aprile 1941-XIX, n. 3236. — Nuove norme per il concorso interno a posti di capo squadra cantonieri bandito col decreto ministeriale 3 aprile 1940-XVIII, n. 3266.

Decreto ministeriale 20 maggio 1941-XIX, n. 3503. — Graduatoria di merito del concorso interno a 3 posti di allievo ispettore per il ramo chimico del R. Istituto sperimentale.

Decreto ministeriale 8 giugno 1940-XVIII, n. 4008. — Concorsi interni a 3 posti di allievo ispettore ed a 1 posto di ispettore di 1^a classe per il ramo chimici del R. Istituto sperimentale.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3829. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 14 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere (esclusi i laureati in ingegneria chimica).

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3830. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 10 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere con specializzazione in elettrotecnica.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3831. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 2 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di chimico.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3832. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 1 posto di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere con specializzazione in ingegneria chimica.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3833. — 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 medico-chirurgo.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3834. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 6 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 o consolari, o laureati dalle sezioni magistrali di economia e diritto o di computisteria e ragioneria dell'Istituto Superiore di Venezia.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3835. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 50 posti di segretario in prova.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3836. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 15 posti di segretario in prova fra candidati muniti di abilitazione in ragioneria.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3837. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 1 posto di segretario in prova fra candidati periti industriali chimici.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3838. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 13 posti di assistente lavori in prova fra geometri o periti industriali costruttori edili.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3839. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 13 posti di assistente lavori in prova fra periti meccanici o periti elettricisti o periti radiotecnici o periti minerari o abilitati in tecnica nautica.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3840. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 10 posti di disegnatore in prova.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3841. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 90 posti di alunno d'ordine in prova agli uffici.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3842. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 10 posti di sorvegliante lavori in prova.

Decreto ministeriale 24 giugno 1941-XIX, n. 3843. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad indire un pubblico concorso a 8 posti di aiutante disegnatore in prova.

F) BILANCIO.

Legge 28 settembre 1940-XVIII, n. 1397. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonché ai bilanci di alcune aziende autonome per l'esercizio 1940-41 ed altri provvedimenti di carattere finanziario.

R. decreto 21 novembre 1940-XIX, n. 1707. — Prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1939-40.

Legge 11 febbraio 1941-XIX, n. 59. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa dei diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1940-41 ed altri provvedimenti di carattere finanziario.

Legge 19 maggio 1941-XIX, n. 510. — Stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX, al 30 giugno 1942-XX.

R. decreto-legge 21 giugno 1941-XIX, n. 571. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di alcuni Ministeri nonché ai bilanci di talune aziende autonome per l'esercizio finanziario 1940-41 ed altri provvedimenti di carattere finanziario.

G) TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTI MERCI.

Legge 6 luglio 1940-XVIII, n. 1168. — Approvazione dell'accordo stipulato in Roma, fra l'Italia e la Svizzera il 30 aprile 1940, riguardante la proroga delle tariffe per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli sulla Ferrovia del Gottardo.

Decreto ministeriale 7 gennaio 1941-XIX, n. 2138. — Adozione di provvedimenti temporanei nel campo dei trasporti delle cose.

Decreto ministeriale 11 marzo 1941-XIX, — Riduzione di prezzi di tariffa ferroviaria per trasporti di merce tra Fiume e Postumia e Fiume e Trieste.

H) TARIFFE E CONCESSIONI DI VIAGGIO.

Decreto ministeriale 3 luglio 1940-XVIII, n. 88. — Estensione delle agevolazioni ferroviarie previste dal regolamento trasporti militari alle famiglie degli ufficiali di complemento richiamati.

Legge 12 luglio 1940-XVIII, n. 1107. — Disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio.

Decreto ministeriale 27 dicembre 1940-XIX, n. 2061. — Sospensione del rilascio di alcune specie di biglietti a prezzo ridotto.

O. S., n. 30-1941. — Biglietti gratuiti serie B°, da e per Roma.

Decreto ministeriale 4 marzo 1941-XIX, n. 2756. — Biglietti gratuiti serie B° da e per Roma.

Decreto ministeriale 18 marzo 1941-XIX. — Facilitazioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato a favore di marittimi di nazionalità italiana.

Decreto ministeriale 8 aprile 1941-XIX. — Facilitazioni ferroviarie durante la stagione estivo-autunnale per i viaggi in località balneari, termali e climatiche.

L) DIVERSI.

R. decreto 19 luglio 1940-XVIII, n. 1265. — Requisizione da parte dell'autorità civile di mezzi di trasporto e di quadrupedi per esigenze di pubblico interesse.

Decreto ministeriale 23 luglio 1940-XVIII, n. 253. — Disposizioni concernenti il trattamento al personale non di ruolo delle Ferrovie dello Stato, appartenente al ramo esecutivo di grado inferiore al 12°, richiamato alle armi per esigenze militari di carattere eccezionale.

R. decreto-legge 25 agosto 1940-XVIII, n. 1315. — Disciplina della raccolta dei materiali metallici di ricupero.

Decreto del Duce del Fascismo, 30 agosto 1940-XVIII. — Trattamento economico dei dipendenti da pubbliche Amministrazioni richiamati alle armi per mobilitazione.

Decreto del Segretario del Partito Nazionale Fascista, Ministro Segretario di Stato del 12 settembre 1940-XVIII. — Norme concernenti i contributi che le Federazioni dei fasci di combattimento sono autorizzate a riscuotere dai fascisti dipendenti o pensionati dalle Amministrazioni statali, Enti locali ed Enti pubblici.

Legge 25 settembre 1940-XVIII, n. 1405. — Interpretazione autentica del R. decreto-legge 25 febbraio 1939, n. 335 sulla valutazione dello stato civile ai fini delle nomine e promozioni del personale dipendente dalle pubbliche Amministrazioni.

Legge 25 settembre 1940-XVIII, n. 1401. — Conversione in legge del R. decreto-legge 24 giugno 1940-XVIII, n. 743, che fissa il termine del corso legale delle monete di nichelio da lire 2 e da lire 1 ed autorizza il Ministro per le finanze a stabilire, con propri decreti, il termine stesso per le monete di nichelio da lire 0,50 e da lire 0,20.

Legge 25 settembre 1940-XVIII, n. 1457. — Estensione al personale avente la qualifica di squadrista del beneficio del computo del periodo di iscrizione al P. N. F. anteriore al 28 ottobre 1922 ai fini della liquidazione della pensione normale.

O. S., n. 135-1940. — Ripristino dell'ora media dell'Europa Centrale.

Legge 28 settembre 1940-XVIII, n. 1482. — Obbligo dell'appartenenza al Partito Nazionale Fascista per l'avanzamento in carriera dei dipendenti dalle pubbliche Amministrazioni.

Legge 21 ottobre 1940-XVIII, n. 1460. — Fissazione di un nuovo termine per il cambio al valore nominale, delle monete di nichelio da lire due o da lire una ritirate dalla circolazione in base al R. decreto-legge 24 giugno XVIII, n. 743.

Decreto ministeriale 15 novembre 1940-XIX, — Ritiro dalla circolazione delle monete di nichelio da lire 0,50.

R. decreto 25 novembre 1940-XIX, n. 1969. — Norme per l'esecuzione delle linee elettriche aeree esterne.

Decreto Ministeriale 26 novembre 1940-XIX, n. 710. — Modifica al 2° comma dell'art. 22 limitatamente alle Ferrovie dello Stato del regolamento per la polizia, la sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Strade ferrate.

Decreto ministeriale 26 novembre 1940-XIX, n. 1709. — Integrazione dell'art. 18 delle norme per il funzionamento dei distributori della gestione speciale viveri « La Provvida ».

R. decreto-legge 19 giugno 1940-XVIII, n. 953. — Blocco dei prezzi delle merci e dei servizi delle costruzioni edilizie, degli impianti industriali e delle pigioni, convertito nella legge 28 novembre 1940, n. 1727.

R. decreto-legge 12 dicembre 1940-XIX, n. 1939. — Norme integrative del R. decreto-legge 19 giugno 1940-XVIII, n. 953, riguardante il blocco dei prezzi delle merci e dei servizi, delle costruzioni edilizie, degli impianti industriali e delle pigioni.

R. decreto-legge 23 dicembre 1940-XIX, n. 1833. — Denuncia e requisizione dei pneumatici.

Decreto ministeriale 4 gennaio 1941-XIX, — Proroga del termine fissato dal decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84 relativo alla cessione gratuita alla Croce Rossa italiana di atti di archivio delle pubbliche Amministrazioni e di stampati.

Decreto del Duce del Fascismo 21 gennaio 1941. — Unificazione dei formati delle carte, moduli per lettere d'ufficio, buste, fogli per disegno e loro piegatura.

Decreto ministeriale 21 gennaio 1941-XIX, — Temporanea sospensione del riposo domenicale e settimanale per il personale addetto ai lavori inerenti al carico ed allo scarico delle merci negli scali ferroviari.

R. decreto-legge 12 marzo 1941-XIX, n. 142. — Proroga per tutta la durata dell'attuale stato di guerra del blocco dei prezzi delle merci e dei servizi, delle costruzioni edilizie, degli impianti industriali e degli affitti.

Decreto ministeriale 16 marzo 1941-XIX. — Norme per disciplinare lo scambio delle merci fra il territorio del Regno ed il territorio metropolitano nemico occupato dalle Forze armate italiane e organizzazione dei relativi servizi.

Bando del Duce del Fascismo, Primo Maresciallo dell'Impero, Comandante delle Truppe operanti su tutte le fronti 22 marzo 1941-XIX. — Disposizioni penali relative ai mobilitati civili in caso di pericolo.

Decreto ministeriale 1° aprile 1941-XIX, n. 3035. — Disposizioni riguardanti l'« Unità tecnica » delle Ferrovie.

R. decreto-legge 15 aprile 1941, n. 407. — Divieto dell'impiego del nichelio per nichelatura.

R. decreto-legge 30 aprile 1941-XIX, n. 290. — Disposizioni in materia doganale per il traffico delle merci tra i territori dell'Unione doganale italo-albanese e quelli dell'ex Regno di Jugoslavia occupati dalle Forze armate italiane.

R. decreto-legge 5 maggio 1941-XIX, n. 410. — Norme per la organizzazione dei servizi di protezione antiarea e di taluni altri servizi connessi con l'attuale stato di guerra di pertinenza del Ministero degli Interni.

Bando del Duce del Fascismo, Primo Maresciallo dell'Impero, Comandante delle Truppe operanti su tutte le fronti 17 maggio 1941-XIX. — Ordinamento amministrativo e giudiziario nel territorio dell'ex Regno di Jugoslavia occupato dalle Forze armate italiane.

R. decreto 2 giugno 1941-XIX, n. 492. — Conversione della valuta dell'ex Regno di Jugoslavia nella provincia di Lubiana.

R. decreto 11 giugno 1941-XIX, n. 493. — Conversione della valuta dell'ex Regno di Jugoslavia nei territori aggregati alla provincia di Fiume o entrati a costituire il Governatorato della Dalmazia.

O. S., n. 68-1941. — Modificazioni al Regolamento per la circolazione dei treni, alle disposizioni per il servizio con Dirigente unico, all'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni, all'Istruzione per il servizio di condotta delle locomotive e alle Istruzioni per il servizio del personale di linea.

Bando del Duce del Fascismo, Primo Maresciallo dell'Impero, Comandante delle Truppe operanti su tutte le fronti 21 giugno 1941-XIX. — Disposizioni concernenti il cambio fra lira italiana, franco albanese e dinaro nei territori dell'ex Regno di Jugoslavia occupati dalle Forze armate italiane.

Bando del Duce del Fascismo, Primo Maresciallo dell'Impero, Comandante delle Truppe operanti su tutte le fronti 21 giugno 1941-XIX. — Disposizioni concernenti il cambio fra lira e franco francese nei territori francesi occupati dalle Forze armate italiane.

Bando del Duce del Fascismo, Primo Maresciallo dell'Impero, Comandante delle Truppe operanti su tutte le fronti 21 giugno 1941-XIX. — Disposizioni concernenti il cambio fra lira italiana, franco albanese e dracma nei territori greci occupati dalle Forze armate italiane.

Bando del Duce del Fascismo, Primo Maresciallo dell'Impero, Comandante delle Truppe operanti su tutte le fronti 30 giugno 1941-XIX. — Disposizioni concernenti la conversione della valuta jugoslava nel territorio occupato dalle Forze armate italiane.

CONTO GENERALE DEL PATI

(Vedere Relazione a pag. 1)

ATTIVO

GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA

Attività di natura industriale: (a)

Linee, impianti e fabbricati		35.734.218.253,8
Mezzi diversi d'esercizio:		
1° Materiale rotabile	8.899.555.032,95	
2° Navi traghetto	71.955.953,77	
3° Materiale d'esercizio	1.001.053.735,96	
Scorte della gestione autonoma di magazzino)		9.972.564.722,6
1° Magazzini ed Officine	1.556.980.774,57	
2° Distributori viveri « La Provvida » (b)	46.234.839,16	
Case economiche pei ferrovieri		1.603.195.613,7
Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma		479.624.885,1
		8.000.000,-
Totale attività di natura industriale (Vedi allegato 5)		47.797.633.475,4

Attività finanziarie:

Cassa:		
1° Fondi in cassa	256.367.076,54	
2° Fondi di scorta	2.455.984,60	
		258.823.061,14
Depositi presso la Tesoreria:		
1° In conto corrente:		
a) Somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa	1.772.725.099,30	
b) Somme provenienti dai mutui per l'elettrificazione	210.000.000,—	
2° Per fondi di riserva	1.982.725.099,30	
	44.351.986,41	
		2.027.077.585,71
Conto corrente con le R.R. P.P.		16.591.174,—
Compartecipazioni:		
Quote di compartecipazione alla formazione dei capitali azionari della « Larderello S.A. per lo sfruttamento delle forze endogene », della « Compagnia Italiana Turismo » e dell' « Istituto Nazionale Trasporti »		116.181.528,—
Crediti diversi:		
1° Per anticipazioni a Ditte costruttrici di materiale rotabile e navi-traghetto	102.723.469,40	
2° Per saldi diversi della gestione	391.807.755,46	
3° Per partite da assumere in carico al patrimonio in corso di sistemazione	133.411.093,11	
		627.942.317,97
Residui attivi:		
Come da bilancio	5.091.088.288,79	
Compresi nella rimanenza delle scorte di magazzino	624.454.424,92	
		4.396.633.863,87
Totale attività finanziarie ...		7.443.249.030,14
Totale Gestione propria dell'Azienda ...		55.240.882.506,54

Fondo pensioni	1.196.547.334,65
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	127.265.815,35
Id. mutui al personale	190.361.068,13
Id. opera di previdenza	100.352.778,79
Id. riserva della gestione case per i ferrovieri	6.756.489,93
Id. mutui cooperative edili ferroviarie	430.720.621,70
Monopolio carboni e metalli (rimanenza scorte)	139.897.520,49
Totale Gestioni speciali ...	2.192.539.220,14
Depositi di terzi	16.401.562,14
TOTALE GENERALE ...	57.449.823.289,14

(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 corrispondenti spese. L'ammontare di lire 47.797.633.475,42, così costituito, corrisponde ad una spesa effettiva totale di lire 29.872.797.841,55 (vedere l'allegato 5) e l'ammortamento, e lire 19.770.553.577,04 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 191.511.773,17 per il Fondo materiale rotabile, a lire 46.990.068,29 per il Fondo miglioie ed aumenti di carattere patrimoniale, a lire 10.549.781,92 per il Fondo spese complementari ferrovie secondarie, e quali i residui salgono a lire 3.662.063.567,82 come dal consuntivo.

: seguenti, Parte II, Capo II).

PASSIVO
GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA

Sovvenzioni del Tesoro :

Capitale mutuato	10.178.807.477,86	
Ammontare ammortizzato	2.106.999.410,46	
	<hr/>	8.071.808.067,40

Mutui per la elettrificazione :

Capitale mutuato	1.200.000.000 —	
Ammontare ammortizzato	313.735.000 —	
	<hr/>	886.265.000 —

Debiti vari :

Per materiale in carico d'inventario, da pagare	45.204.709,15	
Per mutui contratti per le case economiche pei ferrovieri, non ancora ammortizzati....	369.794.115,62	
Per mutui contratti per la costruzione del Dopolavoro ferroviario di Roma e non ancora ammortizzati.....	7.497.597,88	
Saldi diversi della gestione	4.283.771.517,42	
	<hr/>	4.706.267.940,07

Residui passivi (c)	3.193.976.071,79	
	<hr/>	16.858.317.079,26

Dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi d'esercizio	24.066.418.170,78	
Linee di proprietà privata.....	1.284.440.341 —	
Carrozze di proprietà dell'Amministrazione postale.....	24.608.647,50	
	<hr/>	25.375.467.159,28
		42.233.784.238,54

Fondi di riserva :

Fondo di riserva per le spese impreviste	100.000.000 —	
Id. rinnovamento materiale metallico d'armamento	191.511.773,17	
Fondo di rinnovamento materiale rotabile	95.315.644,67	
Id. manutenzione straordinaria.....	44.880.353,49	
Id. migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale	49.990.068,29	
Id. riserva per le spese complementari delle ferrovie a scart. ridotto della Sicilia	10.549.781,92	
Id. assicurazione rischi di mare riguardanti la gestione di magazzino	2.431.293,84	
Id. di rinnovamento impianti e macchinari Centrali elettriche	184.442.869,31	
Fondi della Gestione viveri « La Provvida »	33.548.172,55	
Id. di riserva della Gestione del Monopolio carboni e metalli	64.898.297,54	
Fondo di rinnovamento impianti e macchinari dell'Azienda Italiana Petroli Albania	24.029.854,73	
	<hr/>	798.598.109,51

Patrimonio netto dell'Azienda (Vedi allegato 4)	12.208.500.158,06	
---	-------------------	--

Totale gestione propria dell'Azienda... L. 55.240.882.506,11

Gestioni speciali.....	» 2.192.539.220,85
Depositi di terzi.....	» 16.401.562,50

TOTALE GENERALE... L. 57.449.823.289,43

relative consistenze in base alla nuova parità aurea della lira dal suddetto decreto stabilita e, per le entità patrimoniali costituite successivamente, dall'ammontare effettivo delle lire 10.102.242.264,51 rappresentano le spese occorse per gli impianti (linee di Stato e private) ed i mezzi d'esercizio avuti in dotazione dall'Azienda senza onere d'interessi ed

di rinnovamento materiale metallico di armamento, a lire 44.880.353,49 per il Fondo di manutenzione straordinaria, a lire 95.315.644,67 per il Fondo di rinnovamento a lire 23.191.860,90 per il Fondo utili disponibili della Gestione viveri « La Provvida », ed infine a lire 55.648.013,59 per il Fondo di riserva per le spese impreviste, aggiunti i

LIQUIDAZIONE GENERALE

(Vedere Relazione a pag. 76 e seguenti, Parte II, Capo II).

<p>Entrate della parte ordinaria del bilancio..... L. 7.545.860.424,17</p> <p>Veramento al fondo di riserva per le spese impreviste..... » 64.862.945,95</p> <p>Importi relativi ad oneri di non diretta pertinenza dell'Azienda ferroviaria ed a pre-stazioni non compensate:</p> <p>a) contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale..... L. 210.000 —</p> <p>b) onere trasporto servizi postali..... » 70.000.000 —</p> <p>c) insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie Sicule » 20.462.997,16</p> <p style="text-align: right;">L. 90.672.997,16</p> <p style="text-align: center;">Ammortamenti:</p> <p>Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale..... L. 725.931,69</p> <p>a) Quota di ammortamento per le case economiche per ferrovieri » 4.057.575,22</p> <p>c) Quota di ammortamento per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario..... » 67.034,59</p> <p>d) Quote di ammortamento relative ai capitali forniti dal Tesoro » 186.161.308,42</p> <p>b) Quote di ammortamento dei mutui per la elettrificazione..... » 52.052.000 —</p> <p style="text-align: right;">L. 243.066.849,92</p> <p style="text-align: center;">Contributi per incrementi patrimoniali:</p> <p>a) Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti.. » 100.000.000 —</p> <p>b) Accantonamenti annuali per l'impianto idro-elettrico di Eresanone e primaria Bressanone-Trento..... » 55.000.000 —</p> <p style="text-align: right;">L. 155.000.000 —</p> <p>Contributo straordinario al Fondo rinnovamento impianti e macchinari delle centrali elettriche..... » 108.869.983,98 —</p> <p style="text-align: right;">L. 597.609.831,06 —</p> <p style="text-align: right;">L. 8.208.333.201,18</p>	<p>Spese della parte ordinaria del bilancio..... L. 6.548.176.061,32</p> <p>Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste..... » 9.214.932,96</p> <p>Avanzo economico (e)..... » 1.650.940.207,50</p> <p style="text-align: right;">L. 8.208.333.201,18</p>
<p>(e) Avanzo di bilancio..... L. 997.682.362,85</p> <p>più:</p> <p>Contributi, oneri ed ammortamenti vari..... L. 597.609.831,06</p> <p>meno:</p> <p>Diminuzione del fondo di riserva per le spese impreviste.... » 55.548.013,59</p> <p style="text-align: right;">L. 1.650.940.207,50</p> <p style="text-align: right;">Avanzo economico... L. 1.650.940.207,50</p>	

Dimostrazione degli elementi costitutivi del Patrimonio netto dell'Azienda e loro variazioni nel 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 75 e seguenti, Parte II, Capo II).

	SITUAZIONE al 30 giugno 1940	VARIAZIONI AVVENUTE NEL 1940-41		SITUAZIONE al 30 giugno 1941
		in più	in meno	
Ricavi e mezzi diversi dell'esercizio erogati per spese patrimoniali durante l'esercizio di Stato	3.123.566.535,67	1.293.724.672,92	—	4.417.291.208,59
Mezzi di bilancio impiegati in rimborso di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	12.515.008,82	725.931,69	—	13.240.940,51
Mezzi di bilancio destinati ad ammortamento di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	35.148.309,16	4.057.575,22	—	39.205.884,38
Id. per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	435.367,53	67.034,59	—	502.402,12
Sovvenzioni ammortizzate	1.920.835.102,04	186.164.308,42	—	2.106.999.410,00
Mutui elettrificazione ammortizzati	261.683.000 —	52.052.000 —	—	313.735.000 —
Differenze conseguenti dal ragguglio monetario: (a)	5.344.601.241,19	(b) 954.330,54	—	5.345.555.571,73
a) sugli aumenti patrimoniali effettuati dall'Azienda durante l'esercizio di Stato ...	5.282.924.650,58	954.330,54	—	5.283.878.981,12
b) sugli investimenti in acquisto e costruzione case per i ferrovieri	61.676.590,61	—	—	61.676.590,11
Quote di compartecipazione alla formazione dei capitali azionari della « Larderello - S. A. per lo sfruttamento delle forze endogene » della « Compagnia Italiana Turismo » e dell'« Istituto Nazionale Trasporti »	116.166.408 —	15.120 —	—	116.181.528 —
	10.814.950.972,41	1.537.760.973,38	—	12.352.711.945,79
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
Saldo del conto del rinnovamento materiale rotabile navi traghetto e materiale d'esercizio ..	— 339.029.570,97	(c) + 418.710.567,32	—	+ 79.680.996,35
	— 562.922.355,05	+ 418.710.567,32	—	— 144.211.787,73
	10.252.028.617,36	1.956.471.540,70	—	12.208.500.158,06

(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 1940-41, 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 rinnovo amento per lire 441.157.486,8 e il valore delle demolizioni e delle vendite per lire 22.446.919,36 (compresa la differenza per ragguglio monetario).

Attività di natura industriale.
(Vedere Relazione a pag. 75 e seguenti, Parte II, Capo II).

	SITUAZIONE contabile e inventariale al 30 giugno 1940		VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 1940-41				SITUAZIONE inventariale al 30 giugno 1941		DIFFERENZE conseguenti dal ragguglio monetario (e)	VALORI al 30 giugno 1941 (colonne 8+9)
	Quantità	Ammontare	in più: nuovi acquisti e rettifiche di valori		in meno: demolizioni e rettifiche di valori		Quantità	Ammontare		
			Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Linee, impianti e fabbricati.										
<i>Linee:</i>										
a) Linee di proprietà dello Stato:										
Linee rilevate dall'Asianda come dotazione.....	—	8 596.635.289,85	—	26.743.149,30	—	—	—	8.623.378.439,15	13.981.755.238,22	22.605.133.677,37
Linee di accesso al Sempione.....	—	45.725.000 —	—	—	—	—	—	45.725.000 —	121.907.423 —	167.632.423 —
b) Linee di proprietà privata:										
entro i vecchi confini.....	—	48.590.883 —	—	—	—	—	—	48.590.873 —	129.441.483 —	177.992.356 —
ex austriache.....	—	301.805.174 —	—	—	—	—	—	301.805.184 —	864.642.801 —	1.166.447.985 —
Impianti e fabbricati di terzi, riscattati.....	—	12.515.008,83	—	725.931,69	—	—	—	13.240.940,51	23.519.658,45	36.766.598,06
Lavori alle linee e agli impianti:										
a) a carico delle F. S.:										
1. pagati alle Società.....	—	47.108.692,32	—	—	—	—	—	47.108.692,32	125.596.484,68	172.705.177 —
2. effettuati durante l'esercizio di Stato.....	—	8.630.420.707,14	—	813.916.310,14	—	—	—	9.444.337.017,28	1.733.458.322,81	11.177.795.340,13
b) a carico di altri Ministeri:										
1. eseguiti alle linee delle nuove provincie.....	—	55.431.308,93	—	—	—	—	—	55.431.308,93	318.342,07	55.749.741 —
2. eseguiti in dipendenza della guerra.....	—	144.788.071,83	—	—	—	—	—	144.788.071,83	81.786.958,65	226.575.030,48
c) a carico della gestione speciale viveri e La Provvida.....	—	10.362.286,70	—	119.420,15	—	3.056.681,96	—	7.425.994,89	—	7.425.994,89
Totale linee, impianti e fabbricati.....		17.893.343.412,59		841.504.811,28		3.056.681,96		18.731.791.541,98	17.002.426.711,92	35.734.218.253,85
Mezzi diversi di esercizio.										
<i>Materiali rotabili:</i>										
Locomotive.....	6.548	3.240.407.946,71	143	162.607.386,70	50	8.353.252,75	6.667	3.394.662.080,75	—	—
Carrozze.....	8.074	1.760.610.755,90	107	33.544.979,73	8	1.470.860,80	8.173	1.792.705.875,91	—	—
Bagagliai.....	4.365	230.578.751,42	—	1.03	23	1.002.570 —	4.482	238.576.173,45	—	—
Carri.....	130.501	2.589.333.945,66	1.040	143.579.378,90	181	2.853.485 —	131.360	2.730.059.859,56	743.551.13,25	(b) 8.869.555.032,95
Navi traghetto.....		7.829.961.400,78		339.731.746,47		13.689.177,55		8.156.003.969,70		
Materiali d'esercizio.....	6	66.289.204,47	—	636.803,95	—	166 —	6	66.925.811,52	5.030.112,25	71.955.923,77
		834.686.309,21	—	61.528.813,36	—	7.312.542,45	—	(d) 888.992.480,12	112.151.155,84	(e) 1.001.053.735,96
Totale mezzi diversi d'esercizio.....		8.730.936.914,46		401.807.362,88		21.001.886 —		9.111.832.391,34	(f) 860.732.331,34	9.972.564.722,68
Scorte in magazzino (vedi allegato 6)										
Cassa economica per i ferroviari.....	—	1.506.445.109,56	—	98.550.504,17	—	—	—	1.603.195.613,73	—	1.603.195.613,73
Sede del Dipartimento ferroviario di Roma.....	—	390.260.557,11	—	27.708.757,46	—	—	—	417.978.294,57	61.676.590,61	479.654.885,18
		8.000.000 —	—	—	—	—	—	8.000.000 —	—	8.000.000 —
		28.527.194.973,72		1.369.661.435,79		24.058.567,96		29.872.797.841,55	17.924.835.633,87	47.797.633.475,42

(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) Compresse lire 4.107.309 per n. 1215 case mobili.
 (d) Di cui lire 8.723.685,71 relative alla gestione speciale viveri e La Provvida.
 (e) Dedotto il deprezzamento iniziale pari a lire 30.062.020 (compresa la differenza per ragguglio monetario).
 (f) Questa somma, in confronto a quella di lire 872.165.821,95 risultante alla chiusura dell'esercizio precedente, presenta una diminuzione di lire 11.433.490,61 dovuta al plus valore del materiale rotabile demolito o ceduto nell'esercizio, il cui importo fu di lire 22.446.919,36 (compresa la differenza per ragguglio monetario) contro lire 11.013.428,75 di valore inventariale.

Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione.

(Vedere Relazione a pag. 75 e seguenti, Parte II, Capo II e pag. 213, Capo VIII).

CONSEGNATARI	Materiali in magazzino e presso i Servizi pei bisogni dell'esercizio e dei lavori 1	Materiali in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati per lavori speciali od in corso di esecuzione 2	Materiali fuori uso 3	TOTALI 4
Magazzini approvvigionamenti.....	800.183.324, 80	—	26.252.828, 04	826.436.152, 84
Magazzini viveri « La Provvida ».....	46.214.839, 16	—	—	46.214.839, 16
Depositi combustibili (a).....	137.284.874, 17	—	—	137.284.874, 17
Tipolitografia.....	778.250, 67	550.000	—	1.328.250, 67
Servizio Materiale e Trazione:				
nei depositi locomotive e nelle squadre di rialzo:				
a) rete principale.....	50.550.484, 34	1.071.955, 99	—	60.622.440, 33
b) linee a scartamento ridotto della Sicilia.	191.539, 09	1.000 —	—	192.539, 09
c) navigazione dello stretto di Messina....	2.917.580, 41	—	—	2.917.580, 41
d) motori di trazione e carrelli motori per automotrici.....	31.393.087, 11	—	—	31.393.087, 11
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi	33.396.653, 79	21.210.880, 99	—	52.607.534, 78
b) sale montate.....	26.464.271, 64	—	—	26.464.271, 64
nelle officine private.....				
	6.544.242, 27	91.904, 33	—	6.636.146, 60
Servizio Lavori e Costruzioni:				
a) Sezioni lavori:				
lungo le linee	68.259.581, 19	79.237.467, 38	12.761.785, 19	160.259.833, 76
nelle officine	6.192.450, 24	2.286.005, 89	5.152, 60	8.483.608, 73
b) Uffici impianti elettr. e di segnalamento:				
lungo le linee	174.026.921, 50	60.144.555, 88	3.389.507, 84	237.560.985, 22
nei cantieri.....	3.900 —	4.789.569, 22	—	4.793.469, 22
TOTALI...	1.391.402.000, 38	169.383.339, 68	42.410.273, 67	1.603.195.613, 73

(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. 72 e seguenti, Parte II, Capo II).

A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.		E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE SECONDARIE SECONDE.	
Avanzo al 30 giugno 1940-XVIII.....	27.510.361,01	Avanzo al 30 giugno 1940-XVIII	10.249.062,44
Stanziamiento dell'anno finanziario 1940-41.....	45.000.000 —	Stanziamiento dell'anno finanziario 1940-41	500.000 —
Ricavi.....	1.314.414,47	Ricavi.....	36.158,96
	<hr/> 73.824.775,48		<hr/> 10.735.221,40
Spesa	28.944.421,99	Spesa	235.439,48
Avanzo al 30 giugno 1941-XIX	<hr/> 44.880.353,49	Avanzo al 30 giugno 1941-XIX	<hr/> (a) 10.549.781,92
B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.		F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.	
Avanzo al 30 giugno 1940-XVIII	94.543.649,84	Fondo al 30 giugno 1940-XVIII.....	44.351.986,41
Stanziamiento dell'anno finanziario 1940-41	120.000.000 —	Assegno al Fondo	64.862.945,95
Ricavi.....	17.708.497,02		<hr/> 109.214.932,36
	<hr/> 232.252.146,86	Prelevamento dal Fondo	9.214.932,36
Spesa	40.740.373,69	Fondo al 30 giugno 1941-XIX	<hr/> 100.000.000
Avanzo al 30 giugno 1941-XIX	<hr/> 191.511.773,17		
C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.		G) FONDO ASSICURAZIONI DI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.	
Avanzo al 30 giugno 1940-XVIII	—	Fondo al 30 giugno 1940-XVIII	2.431.293,84
Stanziamiento dell'anno finanziario 1940-41	526.000.000 —	Versamento dell'anno finanziario 1940-41	—
Ricavi.....	10.473.131,35		<hr/> 2.431.293,84
	<hr/> 536.473.131,35	Prelevamento dal Fondo.....	—
Versamento alla parte straordinaria.....	441.157.486,68	Fondo al 30 giugno 1941-XIX.....	<hr/> 2.431.293,84
Avanzo al 30 giugno 1941-XIX.....	<hr/> 95.315.644,67		
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 1940-XVIII	33.915.207,18	Fondo al 30 giugno 1940-XVIII.....	53.400.302,06
Stanziamiento dell'anno finanziario 1940-41	100.000.000 —	Versamento dell'anno finanziario 1940-41	131.042.567,25
Ricavi.....	683.801,55		<hr/> 184.442.864,31
	<hr/> 134.599.008,68	Prelevamento dal Fondo	—
Versamento alla parte straordinaria.....	87.608.940,39	Fondo al 30 giugno 1941-XIX	<hr/> 184.442.869,31
Avanzo al 30 giugno 1941-XIX.....	<hr/> 46.990.068,29		

(a) Di cui lire 5.557.112,22 per la manutenzione straordinaria; lire 1.443.404,31 per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, e lire 3.549.265,39 per il rinnovamento del materiale rotabile.

Bilancio 1940-41 — Conto della parte ordinaria Entrate e Spese (al netto).

(Vedere Relazione a pag. 66 e seguenti, Parte II, Capo II).

ENTRATA		SPESA	
a	<i>Prodotti del traffico:</i>		
	Rete a scartamento normale e stretto di Messina	7.007.765.144,64	
	Ferrovia a scartamento ridotto della Sicilia	7.797.939,92	
		7.015.563.074,56	85.918.069,67 5.485.715,47
b	<i>Interessi indiretti.</i>	131.680.282,36	
c	<i>Interessi a rimborso di spese.</i>	118.470.709,69	
			937.647.439,68 113.039.953,07
			39.505.190,76 8.054.607,62
			418.645.264,06 1.631.682.229,53
			408.335.728,13 506.984.660,66
d	<i>Entrate dell'esercizio</i>	7.265.714.066,61	
			7.930.164,09
			16.008.126,17
			4.440.761,15 8.897.761,09
			354.112.684,60
			173.819.424,95
			557.932.109,55
			1.975.596,13
			4.722.503.416,83
			791.500.000 —
			5.514.003.416,83
			871.373.158,44
			210.000 —
			6.385.586.575,27
			987.682.362,85
			7.383.268.938,12
	TOTALE ENTRATE	7.383.268.938,12	TOTALE SPESA
			TOTALE A PARAGGIO
			7.383.268.938,12

Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria.

ENTRATA		SPESA		
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	
PRODOTTI DEL TRAFFICO				
Prodotti della rete a scartamento normale e dello stretto di Messina	7.007.765.144,64	—	7.007.765.144,64	
Prodotti delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	7.797.929,92	—	7.797.929,92	
Totale prodotti del traffico	7.015.563.074,56	—	7.015.563.074,56	
INTROITI INDIRETTI				
Redditi patrimoniali	29.361.091,56	—	29.361.091,56	
Telegrammi privati	1.511.091,15	—	1.511.091,15	
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	10.970.399,33	6.907.507,63	4.062.891,70	
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	70.491.669,86	—	70.491.669,86	
Prodotti per servizi accessori	13.444.556,22	2.946.882,27	10.497.673,95	
Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie	4.186.000 —	—	4.186.000 —	
Introiti indiretti delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	79.767,51	—	79.767,51	
Uttili di magazzino	21.346.094,32	9.855.997,69	11.490.096,63	
Totale introiti indiretti	151.390.669,95	19.710.387,59	131.680.282,36	
INTROITI PER RIMBORSI DI SPESE				
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	21.091.350,88	—	21.091.350,88	
Ricuperi di carattere generale	89.348.869,02	12.081.244,70	77.267.624,32	
Ricuperi dei Servizi	38.232.882,96	38.232.882,96	—	
CAPITOLI				
	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	
SPESE ORDINARIE				
Direzione generale - Personale	86.616.965,91	698.896,24	85.918.069,67	
Direzione generale - Forniture, spese ed acquisti	6.494.039,38	1.008.323,91	5.485.715,47	
Servizio movimento - Personale	942.001.680,04	4.354.240,36	937.647.439,68	
Servizio movimento - Forniture, spese ed acquisti	115.489.386,77	2.449.434,70	113.039.952,07	
Servizio movimento - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	6.907.507,63	6.907.507,63	—	
Servizio commerciale e del traffico - Personale	41.058.011,37	1.552.820,61	39.505.190,76	
Servizio commerciale e del traffico - Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa, ecc	1.996.149,20	393.045,92	1.603.103,28	
Servizio materiale a trazione - Personale	8.485.590,45	2.034.086,11	6.451.504,34	
Servizio materiale e trazione - Forniture, spese ed acquisti	422.117.104,08	3.471.840,02	418.645.264,06	
Servizio materiale e trazione - Manutenzione materiale rotabile	1.114.759.393,08	8.077.172,55	1.106.682.220,53	
Servizio lavori e costruzioni - Personale	535.000.000 —	—	535.000.000 —	
Servizio lavori e costruzioni - Forniture, spese ed acquisti	416.303.230,58	7.947.432,45	408.355.798,13	
Servizio lavori e costruzioni - Manutenzione della linea	129.986.409,41	5.305.289,50	124.681.119,91	
Servizio lavori e costruzioni - Lavori straordinari dipendenti dalla guerra	300.000.000 —	17.696.459,25	282.303.540,75	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Personale	100.000.000 —	—	100.000.000 —	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Forniture, spese ed acquisti	7.934.538,84	4.374,75	7.930.164,09	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Manutenzione materiale rotabile	8.966.626,87	25.322,98	8.941.303,89	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Manutenzione della linea	3.500.000 —	—	3.500.000 —	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Manutenzione Navigazione dello stretto di Messina - Personale	3.600.000 —	33.177,42	3.566.822,58	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Forniture, spese ed acquisti	4.440.761,15	—	4.440.761,15	
Totale spese ordinarie	8.991.753,09	93.992 —	8.897.761,09	
SPESE GENERALI				
Attinenti al personale	4.254.649.147,85	62.053.436,70	4.192.595.711,15	
Contributo al Fondo pensioni e sussidi	262.566.632,69	—	262.566.632,69	
Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto, ecc	3.030.013,08	—	3.030.013,08	
Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni	9.773.818,98	—	9.773.818,98	
Spese per assegni e indennità diverse al personale	42.454.460,82	6.071.529,99	36.382.930,83	
Gratificazioni al personale	21.780.000 —	—	21.780.000 —	
Premio di operosità al personale	8.000.000 —	—	8.000.000 —	

Introtti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie Sicule	26.117,24	26.117,24	—	—	3.797,945	—	3.797,945
Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materiali fuori uso ed esuberanti.....	16.886,928,87	16.886,928,87	—	—	6.746,578,56	2.410.183,41	4.336.395,15
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune	10.315.650,41	10.315.650,41	—	—	2.248.250	—	2.248.250
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	3.710.971,79	—	3.710.971,79	—	2.196.698,87	—	2.196.698,87
Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione.....	17.634.519,26	17.634.519,26	—	—	362.594.398	8.481.713,40	354.112.684,60
Canone a carico del « Dopolavoro ferroviario » per la sede di Roma.....	372.000	360.000	12.000	—	—	—	—
Interessi a carico della gestione delle Centrali elettriche..	16.388.762,70	—	16.388.762,70	—	8.179.050,60	—	8.179.050,60
Totale introiti per rimborsi di spese ...	214.208.053,13	95.737.343,44	118.470.709,69	—	10.994.472,87	—	10.994.472,87
Totale entrate ordinarie d'esercizio ...	7.381.161.797,64	115.447.731,03	7.265.714.066,61	—	788.380,42	27.614,35	760.766,07
ENTRATE EVENTUALI							
Proventi eventuali	53.849.499,73	7.795.163,11	46.144.336,62	—	1.978.964,67	—	1.978.964,67
Contributo dell'Esercizio negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee	70.000.000	—	70.000.000	—	10.016.868,22	—	10.016.868,22
Prelevamenti dal Fondo di riserva per le spese impreviste destinati alla parte ordinaria	9.214.932,36	9.214.932,36	—	—	979.551,22	—	979.551,22
Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	20.192,34	7.656,25	12.536,09	—	7.500.000	1.785.801,41	5.714.198,59
Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto	1.397.998,80	—	1.397.998,80	—	11.467.883,35	10.515.650,41	952.232,94
Totale entrate eventuali ...	134.482.623,23	16.927.751,72	117.554.871,51	—	1.482.999,90	—	1.482.999,90
Totale entrate ordinarie d'esercizio	7.515.643.420,87	132.365.082,75	7.383.278.338,12	—	7.371.400,37	—	7.371.400,37
Spese generali							
Oblazioni e sussidi al personale	3.797,945	—	—	—	94.805.290,92	—	94.805.290,92
Spese per il servizio sanitario	6.746,578,56	—	—	—	5.449.766,78	90.615,54	5.359.151,24
Contributo per il « Dopolavoro ferroviario »	2.248.250	—	—	—	1.193.401,19	—	1.193.401,19
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli, ...	2.196.698,87	—	—	—	249.776,96	—	249.776,96
Totale spese generali attribuiti al personale. ...	362.594.398	—	—	—	9.863.653,94	9.863.653,94	9.863.653,94
Diverse:							
Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	8.179.050,60	—	—	—	33.081.962,30	9.400.663,11	23.681.299,19
Imposte e tasse	10.994.472,87	—	—	—	205.503.423,71	31.683.998,76	173.819.424,95
Spese giudiziali e contenziose	788.380,42	—	—	—	568.097.821,71	40.165.712,16	527.932.109,55
Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	1.978.964,67	—	—	—	—	—	—
Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà	10.016.868,22	—	—	—	—	—	—
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	979.551,22	—	—	—	—	—	—
Spese per la sorveglianza dei trasporti	7.500.000	—	—	—	—	—	—
Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune	11.467.883,35	—	—	—	—	—	—
Compensi ad altre Amministrazioni per servizi coi loro treni e per servizi su tronchi in esercizio speciale	1.482.999,90	—	—	—	—	—	—
Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	7.371.400,37	—	—	—	—	—	—
Compensi corrisposti ad Imprese assuntrici di trasporti in sostituzione di servizi ferroviari	94.805.290,92	—	—	—	—	—	—
Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli.....	5.449.766,78	—	—	—	—	—	—
Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche	1.193.401,19	—	—	—	—	—	—
Spese casuali.....	249.776,96	—	—	—	—	—	—
Addebiti per calli, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori	9.863.653,94	—	—	—	—	—	—
Spese diverse	33.081.962,30	—	—	—	—	—	—
Totale spese generali diverse.....	205.503.423,71	—	—	—	—	—	—
Totale spese generali d'esercizio	568.097.821,71	40.165.712,16	527.932.109,55	—	—	—	—
Totale entrate ordinarie d'esercizio	7.515.643.420,87	132.365.082,75	7.383.278.338,12	—	—	—	—
Spese secondarie							
Servizi secondari:							
Servizi accessori ad impresa od in economia	2.946.882,27	—	—	—	—	—	—
Annuità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche per i ferrovieri.....	19.562.672,34	—	—	—	—	—	—
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	467.443,05	—	—	—	—	—	—
Totale servizi secondari.....	22.916.997,66	—	—	—	—	—	—
Totale entrate ordinarie d'esercizio	4.845.663.967,22	123.160.550,39	4.722.503.416,83	—	—	—	—
Spese complementari							
Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	46.314.414,47	—	—	—	—	—	—
Rinnovo della parte metallica dell'armamento	137.708.497,02	—	—	—	—	—	—
Rinnovo del materiale rotabile	536.473.131,35	—	—	—	—	—	—
Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio	100.683.801,50	—	—	—	—	—	—
Spese complementari delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia.....	536.158,96	—	—	—	—	—	—
Totale spese complementari.....	821.716.003,30	30.216.003,30	791.500.000	—	—	—	—

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.....	919.611,01	919.611,01	—	Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti..	517.551.555,18	—	517.551.555,18
Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore.....	394.803,46	394.803,46	—	Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di tesoreria	—	—	—
Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento	17.708.497,02	17.708.497,02	—	Annualità dovuta al Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni.....	93.909.095	—	93.909.095
Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto.....	10.473.131,35	10.473.131,35	—	Assegno al Fondo di riserva per le spese impreviste	64.862.945,95	9.214.932,36	55.648.013,59
Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliore alle linee ed agli impianti.....	683.801,50	683.801,50	—	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione Contributo per le spese della Corte dei conti.....	23.759.336,27	—	23.759.336,27
Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	36.158,96	36.158,96	—	Contributo straordinario a favore del fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche a reintegro interessi e quote di ammortamenti	120.000	—	120.000
				Interessi a favore del fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche	108.869.983,98	—	108.869.983,98
				Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori, ecc.	8.100.000	—	8.100.000
				Annualità dovuta a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute	3.855.655,04	—	3.855.655,04
				Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico di Bressanone e primaria Bressanone - Trento	4.559.539,38	—	4.559.539,38
				Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria...	55.000.000	—	55.000.000
					880.588.090,80	9.214.932,36	871.373.158,44
Totale introiti a reintegro di spesa...	30.216.003,30	30.216.003,30	—	SPESA ACCESSORIE ESTRANEE ALL'AZIENDA FERROVIARIA			
				Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale	210.000	—	210.000
				Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria...	210.000	—	210.000
				Totale spese ...	6.548.178.061,32	162.591.486,05	6.385.586.575,27
				AVANZO DI GESTIONE			
				Avanzo della gestione da versare alla parte straordinaria...	997.682.362,85	—	997.682.362,85
				Totale generale dell'entrata ...	7.545.860.454,17	162.591.486,05	7.383.268.938,12
				Totale generale della spesa...	7.545.860.454,17	162.591.486,05	7.383.268.938,12

**Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle Entrate e delle Spese 1940-41
e confronto col 1939-40.**

(Vedere Relazione a pag. 66 e seguenti, Parte II, Capo II).

ENTRATE	1940-41	1939-40	ENTRATE	1940-41	1939-40
1. Prodotti del traffico					
a) Rete principale e stretto di Messina.					
Viaggiatori	2.031.748.017,33	1.890.386.842,06	Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	201.497,30	308.765,05
Bagagli e cani	49.547.482,98	43.917.223,96	Diverse	32.924,20	72.307,05
Merci a grande velocità	531.855.072,49	373.879.771,92	Totale...	21.091.350,88	20.489.648,44
Merci a piccola velocità	4.384.515.871,88	2.909.271.839,32			
Totale...	7.007.765.144,84	5.217.455.677,24	Ricuperi di carattere generale:		
			Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	43.356.612,58	45.586.564,80
b) Rete a scartamento ridotto della Sicilia.			Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	7.673.750,43	4.834.697,01
Viaggiatori	4.739.285,83	2.678.500,02	Prestazioni per altre ferrovie	485.148,45	561.268,51
Bagagli e cani	31.248,11	16.398,05	Ricuperi diversi	25.752.112,86	28.734.514,32
Merci a grande velocità	241.738,59	238.945,32	Totale ...	77.267.924,32	79.717.044,64
Merci a piccola velocità	2.785.679,39	2.226.249,55			
Totale...	7.797.929,92	5.160.093,54	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune	—	1.433.416,70
Totale prodotti del traffico...	7.015.563.074,86	5.222.615.770,78	Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	3.710.971,79	4.213.762,58
2. Introiti indiretti.			Canone a carico del «Dopolavoro ferroviario» per la sede di Roma; rimborso spese d'amministrazione.	12.000 —	12.000 —
Redditi patrimoniali:			Interessi a carico della gestione delle centrali elettriche	16.383.762,70	25.860.151,15
Pigioni di locali	16.954.222,66	15.720.255,17	Totale introiti a rimborso di spesa ..	118.470.709,89	131.726.023,51
Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita di prodotti del suolo	2.643.383,25	2.307.283,23	Totale entrate di esercizio ...	7.285.714.066,61	5.447.001.027,15
Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi	7.704.965,94	7.344.157,22	4. Entrate eventuali.		
Canoni per pedaggi, attraversamenti e accessi speciali	2.259.358 —	2.356.541,76	Proventi eventuali:		
Diversi	698.162,61	417.936,32	Interessi sulle somme versate in conto corrente alla Tesoreria centrale	24.652.249 —	13.208.258,40
Totale...	29.361.691,56	28.146.173,70	Interessi a debito di ditte, imprese, agenzie, ecc.	7.961.650,29	1.410.566,26
Telegrammi privati	1.511.001,16	1.419.541,02	Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione lavori, ecc.	6.233.319,13	6.903.700,76
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	4.082.871,70	2.992.184,62	Differenza di cambio	6.997.227,20	87.204,95
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	44.448.526,47	23.928.466,79	Diversi	6.997.227,20	2.477.561,50
Nolo di materiali diversi	26.023.143,39	12.732.210,51	Totale ...	46.144.336,82	24.087.241,87
Totale...	76.461.669,86	36.660.677,30	Contributo dell'erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee	70.000.000 —	70.000.000 —
Prodotti per servizi accessori:			Prelevamenti dal Fondo di riserva per le spese impreviste, destinate alla parte ordinaria	—	49.850.000 —
Tasse per deposito bagagli	5.559.800,05	5.307.153,34	Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori	12.536,09	17.136,65
Introiti per la rivendita libri e giornali	700.000 —	950.000 —	Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto	1.397.093,00	1.549.419,06
Introiti per noleggio cuscini	126.638 —	280.372 —	Totale entrate eventuali...	117.554.871,51	145.503.797,58
Biglietti d'ingresso nelle stazioni	3.592.723,80	3.821.563,22	Totale delle entrate ...	7.383.268.938,12	5.592.504.824,73
Diversi	666.720,49	996.618,79	5. Riassunto.		
Totale ...	10.497.673,95	11.355.707,35	Prodotti del traffico	7.015.563.074,86	5.222.615.770,78
Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie	4.186.000 —	685.830 —	Introiti indiretti	131.680.222,36	92.659.232,86
Introiti indiretti delle ferrovie secondarie Sicule ..	79.767,51	61.255,91	Introiti a rimborso di spesa	118.470.709,89	131.726.023,51
Utili di magazzino	11.400.006,63	11.337.862,96	Totale entrate di esercizio ...	7.285.714.066,61	5.447.001.027,15
Totale introiti indiretti ...	131.680.222,36	92.659.232,86	Entrate eventuali	117.554.871,51	145.503.797,58
3. Introiti a rimborso di spesa.			TOTALE GENERALE DELL'ENTRATA ...	7.383.268.938,12	5.592.504.824,73
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa:					
Trasporti per il servizio postale	16.259.609,65	14.342.860,28			
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	5.597.319,73	5.765.716,06			

S P E S E	1940-41	1939-40	S P E S E	1940-41	1939-40
SPESE DI ESERCIZIO			3. Servizio commerciale e del traffico.		
1. Direzione generale.			Personale:		
<i>Personale:</i>			Servizio centrale, Sezioni e Riparti		
Uffici centrali ed uffici distaccati	69.962.870,78	63.697.823,80	Controlli prodotti	20.728.278,95	17.802.499,63
Magazzini ed agenzie	15.956.189,89	14.513.128,43		18.778.911,81	18.096.029,43
Totale spese di personale ...	85.918.060,67	78.210.952,23	Totale spese di personale ...		
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			Totale ...		
Uffici centrali ed uffici distaccati:			39.505.190,76		
Stampati, cancellerie, illuminazione e riscaldamento	759.935,27	541.748,47	35.898.549,06		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	343.909,16	311.193,80			
Spese per altri titoli diversi	1.356.815,81	1.076.182,73			
Totale ...	2.458.850,27	1.929.125,00			
Magazzini ed agenzie:			<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	287.770,10	218.143,48	Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	212.179,68	182.672,12	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento		
Spese per altri titoli diversi	2.528.015,15	2.201.954,86	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario		
Totale ...	3.028.885,20	2.602.770,46	Spese per altri titoli diversi		
Totale spese diverse ...			Totale ...		
5.485.715,47			414.813,99		
Totale Direzione generale ...			347.854,28		
81.403.785,14			872.921,87		
2. Servizio movimento.			4. Servizio materiale e trazione.		
<i>Personale:</i>			<i>Personale:</i>		
Servizio centrale, sezioni e riparti			Servizio centrale, Sezioni e Riparti		
Stazioni	49.599.897,46	44.201.255,19	Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)		
Depositi del personale viaggiante	668.983.505,14	570.182.241,49	Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi e personale di condotta)		
Totale spese di personale ...	219.064.037,68	194.450.474,52	Locomozione con motori a carburante (Dirigenza e servizio interno dei depositi e guidatori)		
837.647.439,68			Pulizia, verifica ed untura veicoli		
			418.645.264,96		
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			367.838,28		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:			24.899,35		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	819.259,27	477.420,33	480.194,24		
Ricambio e riparazioni del materiale d'inventario ...	216.262,16	191.306,20			
Spese per altri titoli diversi	657.083,99	271.530,10			
Totale ...	1.692.604,52	940.256,63	Totale ...		
Stazioni:			1.188.290,19		
Stampati e cancelleria	3.326.170,30	1.938.972,14	1.903.103,28		
Illuminazione e riscaldamento	7.074.864,86	6.381.921,30	1.220.776,15		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.489.443,85	3.367.341,60	6.451.604,34		
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati ...	78.279.874,83	54.993.919,68	3.778.957,01		
Spese per altri titoli diversi	5.846.807,64	5.598.877,08	8.054.607,62		
Spese diverse per gli autocarrelli per manovre	2.056.390,54	—	4.999.733,16		
Totale ...	87.073.351,81	72.281.031,80	47.559.798,38		
Depositi del personale viaggiante:			40.898.262,22		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	778.757,25	447.189,41			
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	142.892,14	186.705,63			
Spese per altri titoli diversi	1.717.216,42	1.462.972,33			
Totale ...	2.638.865,81	2.096.867,37			
Convogli:					
Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria ...	249.434,08	226.624,06			
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi	10.478.835,85	8.915.668,82			
Spese per altri titoli diversi	6.759,80	4.051,70			
Totale	10.735.029,83	9.146.344,58			
Totale forniture, spese ed acquisti ...			Totale ...		
113.039.952,07			6.896.587,95		
Totale Servizio movimento...			5.463.383,99		
1.050.687.391,75			893.298.471,58		

S P E S E	1940-41	1939-40	S P E S E	1940-41	1939-40
<i>Segue: Servizio materiale e trazione.</i>			5. Servizio lavori e costruzioni.		
<i>Locomozione a vapore:</i>			<i>Personale:</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario Combustibile	1.800.251,20	1.512.164,92	Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. R. S. e Riparti ..	97.601.673,30	88.644.966,18
Materie per untura e illuminazione	785.366.589,73	323.603.070,86	Sorveglianza della linea	27.403.162,50	24.619.870,05
Forniture acqua per i rifornitori e pompatura:			Manutenzione della linea	157.047.027,68	142.117.300,34
Servizio in economia	5.172.000,95	4.212.716,06	Manutenzione impianti di elettrificazione	52.758.700,40	47.830.101,78
Servizio appaltato	463.690,67	412.057,24	Operai	73.645.205,25	60.331.241,09
Spese per altri titoli diversi:			Totale spese di personale	498.355.778,13	363.603.479,44
Servizio in economia	6.008.182,71	6.209.511,49	<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio appaltato	23.352.513,33	16.735.412,72	Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. E. S. e Riparti:		
Totale	840.348.539,69	362.947.775,64	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	4.488.887,31	4.040.716,55
<i>Locomozione elettrica:</i>			Ricambio e riparazione del materiale d'inventario ..	800.651,22	758.757,92
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario ..	108.775,03	93.447,66	Spese per altri titoli diversi	2.651.332,64	1.979.991,63
Energia elettrica per la trazione dei treni	177.833.427	158.005.346	Totale	8.300.857,17	6.779.466,10
Materie per untura ed illuminazione	7.584.267,53	5.116.252,13	<i>Linea:</i>		
Materie per riscaldamento treni con carri riscaldatori	10.398.846,63	7.446.372,68	Illuminazione e riscaldamento	8.056.375,63	5.801.431,31
Spese per altri titoli diversi:			Ricambio e riparazione del materiale d'inventario ..	3.904.963,95	3.520.665,17
Servizio in economia	2.463.046,94	1.966.188,57	Materie di consumo diverse	6.803.788,79	6.393.082,54
Servizio appaltato	3.885.890,18	2.784.069,20	Sgombro neve	16.333.319,35	10.543.313,70
Totale	292.284.253,61	175.411.676,24	Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza delle linee ed altri servizi appaltati	25.224.420,40	21.579.730,50
<i>Locomozione con motori a carburante</i>			Servizi d'acqua... { servizio in economia	3.480.124,89	3.367.416,90
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario ..	65.907,15	53.801,74	{ servizio appaltato	600.236,57	922.269,91
Carburanti	10.661.781,83	13.320.454,26	Spese per altri titoli diversi	7.607.506,44	5.736.170,17
Materie grasse	3.220.166,43	4.665.930,92	Totale	77.471.067,08	61.864.080,20
Spese per altri titoli diversi	1.725.940,62	2.299.032,32	<i>Impianti di elettrificazione:</i>		
Totale	15.733.617,43	20.339.219,24	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario ..	6.150.874,17	1.258.978,97
<i>Veicoli:</i>			Diverse	359.426,40	330.349,37
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario ..	468.725,36	349.797,09	Totale	6.510.303,63	1.589.328,34
Riscaldamento preventivo treni con impianti fissi ..	5.526.721,27	3.711.932,06	<i>Stazioni - Illuminazione</i>		
Pulizia ed untura veicoli:				12.714.682,57	22.385.176,67
Servizio in economia	2.634.132,83	1.875.316,67	<i>Convogli - Illuminazione elettrica</i>		
Servizio appaltato	24.364.671,88	19.849.101,46		19.684.290,46	19.694.185,76
Indennizzi a privati ed a ferrovie per avarie ed ammanni a veicoli	1.388.062,46	372.631,68	<i>Totale forniture, spese ed acquisti</i>		
Diverse	7.088.808,97	4.834.321,90		124.681.110,61	112.312.237,07
Totale	41.469.021,85	30.993.100,86	<i>Manutenzione della linea:</i>		
<i>Totale forniture, spese ed acquisti</i>			Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.	23.126.841,94	21.694.856,83
	1.106.682.220,53	595.155.155,97	Lavori d'armamento di competenza squadre cantonieri, affidati a terzi, in appalto o a cottimo	82.700.230,16	79.735.524,23
<i>Manutenzione del materiale rotabile:</i>			Fabbricati e dipendenze	55.810.641,80	55.188.378,31
Locomotive, tenders e automotrici a vapore	155.458.875,61	127.093.221,24	Meccanismi fissi e condotte d'acqua	5.008.822,44	4.610.115,94
Locomotive elettriche, elettromotrici ed elettrotreni	63.930.440,72	74.966.355,67	Massicciata	17.030.178,20	36.337.596,32
Automotrici, autofurgoni ed autotreni con motori a carburante	35.166.890,24	40.331.674,79	Traverse e legnami d'armamento	19.644.578,49	33.813.549,22
Carrozze (escluse le postali)	94.708.482,78	90.060.810,04	Manutenzione degli impianti di elettrificazione ..	5.503.834,34	7.035.697,87
Bagagliai e veicoli postali	18.904.000,18	18.967.458,97	Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi, pesi e misure	24.311.402,62	27.002.449,07
Carri	195.240.915,61	111.581.535,17	Manutenzione delle linee telegrafiche	3.776.599,89	3.289.246,08
Totale	391.609.603,92	463.901.055,17	Totale	236.982.189,35	268.907.213,87
<i>Residui per ora non ripartibili</i>			<i>Residui per ora non ripartibili</i>		
	33.390.366,46	9.098.944,12		45.321.350,60	16.476.480,26
<i>Totale manutenzione materiale rotabile</i>			<i>Totale manutenzione della linea</i>		
	525.009.000	473.000.000		282.306.540,75	285.383.694,13
<i>Totale spese diverse</i>			<i>Lavori straordinari dipendenti dalla guerra</i>		
	1.631.682.220,53	1.068.155.155,97		100.000.000	—
<i>Totale Servizio materiale e trazione</i>			<i>Totale spese diverse</i>		
	2.650.327.484,59	1.435.427.360,74		506.924.640,66	397.695.931,20
			<i>Totale Servizi lavori e costruzioni</i>		
				915.340.438,79	761.299.410,64

S P E S E	1940-41	1939-40	S P E S E	1940-41	1939-40
6. Rete a scartamento ridotto della Sicilia.			Spese per il servizio sanitario 4.336.295,15 3.776.443,08		
Contributo per il «Dopolavoro ferroviario» 2.248.250 — 2.179.660 —			Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli 2.106.688,87 2.039.459,60		
<i>Personale:</i>			Totale spese generali attinenti al personale... 354.112.684,89 330.555.216,14		
Servizio movimento	2.088.376,73	1.937.199,37	<i>Diverse:</i>		
Servizio commerciale e del traffico	23.413,65	75.839,79	Avvisi orari, pubblicazioni e stampati diversi....	8.179.080,00	6.384.600,81
Servizio materiale e trazione	3.264.105,52	3.099.157,74	Imposte e tasse	10.964.472,87	7.994.902,18
Servizio lavori e costruzioni	2.514.268,19	2.394.196,02	Spese giudiziali e contenziose	760.768,87	629.466,53
Totale spese di personale...	7.930.164,09	7.506.392,92	Affitto, adattamento e riparazioni locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	1.978.964,67	1.096.358,57
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà ..	10.016.968,22	10.491.211,65
<i>Sezioni e Reparti:</i>			Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	979.551,22	4.160.576,90
Movimento	5.388,08	5.439,36	Spese per la sorveglianza dei trasporti	5.714.198,59	6.798.617,45
Commerciale e del traffico	2.089,45	1.339,07	Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune	952.232,64	—
Materiale e trazione	1.853,52	1.103,88	Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e per servizi su tronchi in esercizio speciale	1.532.999,90	1.143.155,20
Lavori e costruzioni	60.831,39	44.138,84	Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine ..	7.371.400,37	10.797.360,39
Stazioni	662.479,92	611.570,58	Compensi corrisposti ad Imprese assuntrici di trasporti camionistici in sostituzione di servizi ferroviari	64.805.290,92	9.327.156 —
Depositi personale viaggiante	17.757,17	14.896,15	Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	5.359.151,24	5.083.635,06
Convogli	31.304,79	37.420,79	Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per ferrovieri ..	1.103.401,10	1.193.401,19
Locomozione	7.969.044,56	4.053.628,89	Spese casuali	249.778,96	249.959,32
Linea	184.625,50	179.870,19	Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino, e danni per ammanchi di materie e perdite di somme valori:	—	—
Indennizzi	5.852,53	4.997,40	Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino	—	—
Totale forniture, spese ed acquisti...	8.941.893,89	4.952.387,15	Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne, ecc.	—	—
Manutenzione del materiale rotabile	3.500.000 —	3.500.000 —	Spese diverse:	—	—
Manutenzione della linea	3.566.822,23	3.546.504,18	Spese eccezionali in dipendenza della guerra....	5.190.582,30	—
Totale spese diverse...	16.008.120,17	11.998.891,33	Varie.....	18.490.718,80	18.821.850,25
Totale linee a scartamento ridotto della Sicilia...	23.988.290,26	19.505.284,25	Totale spese generali diverse...	173.819.484,95	84.272.255,50
7. Stretto di Messina.			Totale spese generali...	527.932.109,55	414.727.471,64
<i>Personale</i>			9. Servizi secondari.	—	—
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per ferrovieri	1.928.153,08	2.032.151,64
Ufficio	5.701,27	2.798,75	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
Navi-traghetto	8.703.959,71	19.739.770,82	Totale servizi secondari...	1.975.596,13	2.079.594,69
Manutenzione degli approdi	188.100,11	58.154,23	Totale spese di esercizio...	4.722.503.416,83	3.673.647.588 —
Totale forniture, spese ed acquisti...	8.897.761,09	19.800.723,80	SPESE COMPLEMENTARI		
Totale stretto di Messina...	13.338.522,24	23.668.884,55	Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	45.000.000 —	45.000.000 —
8. Spese generali.			Rinnovo della parte metallica dell'armamento	120.000.000 —	90.000.000 —
<i>Attinenti al personale:</i>			Rinnovo del materiale rotabile	526.000.000 —	389.650.000 —
Contributo al Fondo pensioni e sussidi	262.566.632,89	250.977.949,81	Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio	100.000.000 —	60.000.000 —
Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi ..	3.030.013,08	3.023.411,30	Spese complementari della Rete a scartamento ridotto della Sicilia	500.000 —	500.000 —
Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni	0.773.818,98	5.908.706,61	Totale spese complementari...	791.500.000 —	585.150.000 —
Spese per assegni ed indennità diverse al personale ..	36.382.930,83	36.185.047,52			
Gratificazioni al personale	21.780.000 —	15.165.000 —			
Premio di operosità al personale	8.000.000 —	8.000.000 —			
Oblazioni e sussidi al personale	3.707.445 —	3.299.538,22			

Segue: ALLEGATO N. 10.

S P E S E	1940-41	1939-40	S P E S E	1940-41	1939-40
SPESE ACCESSORIE			Estranee all'Azienda ferroviaria.		
Attinenti all'Azienda ferroviaria.			Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	210.000 —	260.000 —
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento.....	517.551.535,18	517.517.195,27	Totale spese access. estranee all'Azienda ferroviaria ..	210.000 —	260.000 —
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria.....	—	—	Totale...	871.583.158,44	864.277.169,90
Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni.....	93.999.065 —	93.960.012,50			
Assegno al fondo di riserva per le spese impreviste.....	55.648.013,59	18.440.927,67	AVANZO DI GESTIONE		
Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione.....	23.759.330,27	—	Avanzo della gestione da versare alla parte straordinaria	997.632.362,85	469.430.066,83
Contributo per le spese della Corte dei conti ..	120.000 —	120.000 —	Totale generale...	7.383.288.938,12	5.592.504.824,73
Contributo straordinario a favore del fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche a reintegro interessi e quote di ammortamento.....	108.883.983,98	—			
Interessi a favore del fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche	3.109.000 —	—	RIASSUNTO		
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc.....	3.855.855,04	4.389.495,08	Spese d'esercizio.....	4.722.503.416,83	3.673.647.588 —
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute	4.559.539,38	4.739.539,38	Spese complementari.....	791.500.000 —	585.150.000 —
Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico di Bressanone e primaria Bressanone-Trento.....	55.000.000 —	140.000.000 —	Spese accessorie (escluso avanzo di gestione)	871.583.158,44	864.277.169,90
Quota di partecipazione al capitale azionario della Società Anonima « Lardarello » (art. 3 R. Decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318; convertito nella legge 2 giugno 1939-XVIII, n. 739	—	84.850.000 —	TOTALE GENERALE DELLA SPESA...	6.385.588.575,27	5.123.074.757,90
Totale spese access. attinenti all'Azienda ferroviaria ..	871.373.158,44	864.017.169,90	Avanzo di gestione...	997.632.362,85	469.430.066,83
			TOTALE...	7.383.288.938,12	5.592.504.824,73

ENTRATA. — Riassunto dei prodotti del traffico.

(Vedere Relazione a pag. 67, Parte II, Capo II e pag. 224 e seguenti, Capo VIII).

GESTIONI	PRODOTTI		Totale	Consuntivo 1939-40	Differenza
	Rete e Stretto di Messina	Ferrovie Secondarie Sicule			
Viaggiatori	2.031.746.017,33	4.739.265,83	2.036.485.283,16	1.893.065.342,08	+ 143.419.941,08
Bagagli e cani	49.547.482,96	31.248,11	49.578.731,07	43.933.622,61	+ 5.645.108,46
Merci a G. V.	531.955.972,49	241.736,59	532.197.709,08	374.118.717,23	+ 158.078.991,85
Merci a P. V.	4.394.515.671,86	2.785.679,39	4.397.301.351,25	2.911.498.088,86	+ 1.485.803.262,39
TOTALI ...	7.007.765.144,64	7.797.929,92	7.015.563.074,56	5.222.615.770,78	+ 1.792.947.303,78

Coefficients d'esercizio per gli anni finanziari 1940-41 e 1939-40.

(Vedere Relazione a pag. 74, Parte II, Capo II).

		1940-41	1939-40	
		—	—	
		Lire	Lire	
Entrate d'esercizio.				
1	Prodotti del traffico	7.015.563.074, 56	5.222.615.770, 78	
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa.....	250.150.992, 05	224.385.256, 37	
3	TOTALE...	7.265.714.066, 61	5.447.001.027, 15	
Spese d'esercizio.				
4	Spese ordinarie	4.722.503.416, 83	3.673.647.588 —	
5	Spese complementari	791.500.000 —	585.150.000 —	
6	TOTALE...	5.514.003.416, 83	4.258.797.588 —	
7	Residuo dell'esercizio (3-6)...	1.751.710.649, 78	1.188.203.439, 15	
8	Coefficiente dell'esercizio ($\frac{6}{3}$)...	75, 89 %	78, 19 %	
Spese accessorie.				
9	Interessi ed ammortamenti dovuti al Tesoro.....	517.551.535, 18	517.517.195, 27	
10	Interessi ed ammortamenti dovuti a terzi	4.559.539, 38	4.739.539, 38	
11	Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche.....	93.909.095 —	93.960.012, 50	
12	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione ..	23.759.336, 27	—	
13	Contributo della Corte dei conti	120.000 —	120.000 —	
14	Contributo straordinario a favore del Fondo rinn.to impianti, macchinari, ecc.	108.869.983, 98	—	
15	Interessi a favore del Fondo rinn.to impianti e macchinari delle Centrali elettr.	8.100.000 —	—	
16	Accantonamenti annuali per impianto idroelettrico Bressanone	55.000.000 —	140.000.000 —	
17	Quota partecipazione al capitale azionario della Soc. An. «Larderello».....	—	84.850.000 —	
18	TOTALE...	811.869.489, 81	841.186.747, 15	
19	Avanzo dell'esercizio ferroviario (7-18)...	939.841.159, 97	347.016.692 —	
Formazione dell'avanzo.				
20	Proventi {	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	939.841.159, 97	347.016.692 —
21		da entrate eventuali	117.554.871, 51	95.653.797, 58
22		da prelevamento dalla riserva	9.214.932, 36	51.409.072, 33
23	TOTALE...	1.066.610.963, 84	494.079.561, 91	
24	Oneri {	contributo per riduzioni di tariffe.....	210.000 —	260.000 —
25		restituzione multe ai fornitori.....	3.855.655, 04	4.389.495, 08
26		versamenti alla riserva.....	64.862.945, 95	20.000.000 —
27	TOTALE...	68.928.600, 99	24.649.495, 08	
28	Avanzo della gestione (23-27)...	997.682.362, 85	469.430.066, 83	

Coefficienti d'esercizio dall'anno finanziario

		1940-41	1939-40	1938-39	1937-38	1936-37	1935-36	1934-35	1933-34	1932-33	1931-32	1930-31	1929-30
Entrate d'esercizio.													
1	Prodotti del traffico	7.015,6	5.222,6	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
2	Introriti diversi e rimborsi di spesa	250,1	224,4	237,7	177,6	160,3	159,9	133,8	141,6	143,6	167,0	185,9	178,8
3	TOTALE entrate ...	7.265,7	5.447,0	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
Spese d'esercizio.													
4	Spese ordinarie	4.722,5	3.673,6	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
5	Spese complementari	791,5	585,2	328,9	321,5	298,6	297,1	142,2	156,5	153,5	79,2	139,7	372,3
6	TOTALE spese...	5.514,0	4.258,8	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
7	Residuo dell'esercizio (3-6)	1.751,7	1.188,2	751,9	762,0	700,6	323,9	—	—	—	246,4	481,8	544,0
8	Disavanzo dell'esercizio (3-6)	—	—	—	—	—	—	184,8	175,9	27,6	—	—	—
9	Coefficiente d'esercizio ($\frac{6}{3}$)	75,89 %	78,197	82,40%	81,78%	81,10%	90,23%	106,67%	106,09%	100,88%	92,95%	88,44%	88,73%
Spese accessorie.													
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	517,6	517,5	503,8	503,8	503,7	591,8	591,8	581,5	555,5	507,0	472,5	448,2
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi	4,6	4,7	4,7	4,7	4,6	4,6	4,7	4,7	4,8	4,7	4,7	4,8
12	Annualità consorzio di credito per le Opere Pubbliche	93,9	94,0	91,1	94,2	94,2	94,3	94,3	77,6	—	—	—	—
13	Spese per l'emissione delle obbligazioni per l'elettrificazione delle linee	—	—	—	—	—	—	—	0,8	3,4	—	—	—
14	Corte del Conte 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	23,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Accantonamenti annuali per impianto idroelettrico Bressanone	55,—	140,0	25,0	25,0	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Quota di partecipazione al capitale azionario delle Soc. An. « Larderello »	—	84,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Contributo straordinario a favore del fondo rinnovamento impianti macchinari delle Centrali elettriche a reintegro interessi e quote di ammortamento	108,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Interessi a favore del Fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche	8,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	TOTALE spese accessorie ...	811,9	841,2	624,7	627,8	102,7	690,8	690,9	664,7	563,8	511,8	477,3	453,1
21	Avanzo dell'esercizio ferrov. (7-20)	939,8	347,0	127,1	134,2	97,9	—	—	—	—	—	4,5	90,9
22	Deficit dell'esercizio ferrov. (20+8 o 20-7)	—	—	—	—	—	366,9	875,7	840,6	591,4	265,4	—	—
Formazione dell'avanzo e del deficit della gestione.													
23	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario da entrate eventuali	939,8	347,0	127,1	134,2	97,9	—	—	—	—	—	4,5	90,9
24	da prelievi dalla riserva a integrazione deficienze dei capitoli di spesa	117,6	95,7	95,0	96,8	93,9	23,5	49,0	60,1	16,1	21,5	54,3	14,3
25	dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	9,2	51,4	15,1	3,8	9,7	—	14,8	1,9	7,7	4,2	9,4	6,9
26	TOTALE ...	1.066,6	494,1	237,2	234,1	201,5	23,5	63,8	62,0	23,8	25,7	68,2	112,1
Oneri													
28	Deficit dell'esercizio ferroviario ...	—	—	—	—	—	366,9	875,7	840,6	591,4	265,4	—	—
29	contributo per riduzione di tariffe	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4	3,0	3,1	14,—	35,9	46,4	10,3
30	sovvenzione alla gestione boschi di Albania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	trasporti per il terremoto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	restituzione multe ai fornitori	3,8	4,4	4,2	4,9	2,8	3,4	7,6	2,5	1,7	2,2	2,1	3,2
33	versamenti alla riserva	64,9	20,0	20,0	20,0	20,0	—	20,0	20,0	20,0	20,0	9,4	6,9
34	quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole e navigazione libera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	contributo all'Erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni	—	—	—	—	—	2,8	2,8	2,8	—	—	—	—
37	TOTALE ...	68,9	24,7	24,4	25,1	23,1	373,5	904,1	869,0	627,1	323,5	57,9	20,4
38	Avanzo della gestione (27-37)	997,7	469,4	212,8	209,7	178,4	—	—	—	—	—	10,3	91,7
39	Deficit della gestione (37-27):												
	a) coperto con prelievo 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 1913-14 al 1919-20 del contributo a favore dell'Opera di Previdenza, pari al 6%

1912-13 in poi (milioni di lire).

1928-29	1927-28	1926-27	1925-26	1924-25	1923-24	1922-23	1921-22	1920-21	1919-20	1918-19	1917-18	1916-17	1915-16	1914-15	1913-14	1912-13
4.670,7	4.478,7	4.841,4	4.865,5	4.080,7	3.448,8	3.100,3	2.964,2	2.822,7	1.879,2	1.608,3	1.263,2	1.085,1	763,2	575,1	578,0	560,6
153,3	166,2	207,8	167,0	171,4	155,7	196,7	192,7	141,1	142,8	105,0	86,5	45,0	52,3	29,9	29,0	29,3
4.824,2	4.644,9	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
3.868,2	3.879,5	4.310,5	4.000,5	3.617,4	3.685,4	3.986,8	4.292,8	4.223,1	2.859,0	1.600,3	1.236,5	893,0	643,0	514,2	466,6	456,3
338,6	289,4	223,0	211,5	166,8	130,8	138,2	115,6	108,7	72,3	64,0	36,2	42,7	24,4	19,8	27,1	26,5
4.260,8	4.168,9	4.542,4	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
617,4	476,0	506,7	754,1	467,9	—	—	—	—	—	49,0	77,0	194,4	148,1	71,0	113,3	107,1
—	—	—	—	—	211,7	828,0	1.251,5	1.368,0	909,3	—	—	—	—	—	—	—
87,20%	89,75%	89,97%	85,01%	89%	105,87%	125,11%	139,64%	146,16%	144,97%	97,14%	94,28%	82,79%	81,84%	88,26%	81,33%	81,85%
411,7	353,4	307,7	283,0	233,8	175,2	174,8	167,5	113,1	100,7	99,4	98,3	97,2	94,7	86,2	78,0	72,2
4,7	4,7	4,9	4,5	4,4	4,4	4,3	0,7	18,8	17,7	1,8	1,8	0,5	0,6	1,0	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,1	0,1	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
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
416,3	358,2	312,7	287,6	238,3	179,7	179,5	168,6	132,4	119,0	102,2	101,5	99,0	96,2	88,6	79,3	74,2
200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9	—	34,0	32,9
—	—	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—	17,6	—	—
200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9	—	34,0	32,9
11,2	13,7	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
52,5	36,7	71,3	36,0	—	16,6	—	—	—	—	6,9	10,0	—	—	10,7	3,7	7,5
—	—	—	0,1	0,1	0,2	—	0,5	—	1,9	16,5	10,6	18,8	10,6	—	—	—
264,6	168,2	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
—	—	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—	17,6	—	—
4,1	4,6	38,1	39,5	35,5	23,5	—	25,0	15,5	26,1	15,9	11,8	12,3	15,2	4,6	—	—
—	—	—	30,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	5,6	13,3	2,9	1,4	1,9	1,9	1,8	1,7	0,6	1,6	0,7	0,3	0,8	—	1,6	4,9
52,5	47,9	101,4	66,0	28,5	16,8	9,4	7,8	—	1,0	—	—	18,3	11,3	7,0	7,0	7,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	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
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57,9	58,1	152,8	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
206,7	110,1	155,7	378,1	175,8	—	—	—	—	—	—	—	85,1	30,1	—	28,1	27,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	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	1.391,4	1.042,4	45,1	—	—	—	20,9	—	—

del prodotti

Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.

(Vedere Relazione a pag. 74, Parte II, 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 postali 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 (maggiori spese occorrenti 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 straordinarie)	60.000.000 —	—	—	60.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 330 (ulteriori spese straordinarie)	40.000.000 —	—	—	40.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 8 settembre 1918, n. 1343 (ulteriori spese straordinarie)	100.000.000 —	—	—	100.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 14 novembre 1918, n. 1791 (acquisto straordinario rotabili per i bisogni della guerra)	380.000.000 —	—	—	380.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698 e 9 marzo 1919, n. 361 (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19 1922-23)	1.800.000.000 —	—	—	1.800.000.000 —
Residuo del fondo 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 elettrificazione delle linee ferroviarie)	—	37.000.000 —	50.000.000 —	87.000.000 —
Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597 (applicazione trazione elettrica sulle linee ferroviarie)	800.000.000 —	—	—	800.000.000 —
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 garanzia per le cessioni da investire in costruzione fabbricati dell'Amministrazione, nell'alto Adige)	—	—	4.000.000 —	4.000.000 —
<i>Da riportarsi...</i>	6.274.048.207,87	62.807.848,72	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.

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>Riparto ...</i>	6.274.048.207,87	62.807.848,72	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 magazzino)	—	—	200.000.000 —	200.000.000 —
Regio decreto-legge 9 maggio 1926, n. 840 (sistemazione ferrovia Anzio-Nettuno)	12.000.000 —	—	—	12.000.000 —
Regio decreto-legge 3 giugno 1926, n. 989 (sovvenzione per le maggiori spese di dogana relative alle locomotive tedesche in conto riparazioni).....	1.500.000 —	—	—	1.500.000 —
Regio decreto-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 e 28 settembre 1940, n. 1397 - Assegnazione straordinaria corrispondente all'utile netto del Monopolio per gli acquisti all'estero dei carboni e metalli, destinato ai miglioramenti del materiale rotabile:				
Esercizi { dal 1935-36 al 1939-40.....	—	—	433.378.518,13	} 478.832.774,80
{ 1940-41.....	—	—	45.454.256,67	
Regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749 (sistemazione servizi ferroviari di Roma)	—	—	350.000.000 —	350.000.000 —
Regio decreto-legge 30 maggio 1940 n. 728 (estensione della trazione elettrica)	—	—	3.000.000.000 —	3.000.000.000 —
Contributo della parte ordinaria destinato:				
a) per le migliorie alle linee ed agli impianti.....	—	128.472.824,84	—	128.472.824,84
b) per aumenti patrimoniali.....	—	253.500.000 —	—	253.500.000 —
c) per accantonamento impianto idroelettrico di Bressanone e primaria....	—	245.000.000 —	—	245.000.000 —
Avanzo della gestione (Regio decreto-legge 20 marzo 1938, n. 431).....	—	1.889.636.720,65	—	1.889.636.720,65
Ricavi, rimborsi e concorsi vari:				
Esercizi { dal 1907-08 al 1939-40.....	—	—	530.460.940,28	} 595.175.254,20
{ 1940-41.....	—	—	64.714.313,92	
TOTALI ...	10.927.085.690,10	2.712.879.911,98	7.178.008.029 —	20.817.973.631,08

(a) D'accordo tra i Ministri delle comunicazioni e delle finanze, a' sensi dell'art. 1 dell'indicato decreto, l'importo del quadruplo dell'aumento dei prodotti del traffico di cui all'articolo stesso, è stato determinato in milioni 3.044. Tale somma si suddivide in 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro e lire 133.462.517,77 a carico della parte ordinaria del bilancio, quale quarta parte degli avanzi di gestione degli esercizi 1925-26 e 1926-27. Successivamente, per effetto del Regio decreto-legge 25 aprile 1932, n. 430, art. 7, l'anzidetta somma di lire 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro, si è ridotta di lire 77 milioni.

Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1941 per spese di carattere patrimoniale.

(Vedere Relazione a pag. 74 e seguenti, Parte II, Capo II).

	Somme impegnate dal		Esercizio 1940-41		Totale delle somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1941	Somme pagate al 30 giugno 1940	Somme pagate nell'esercizio 1940-41	Totale delle somme pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1941
	1° luglio 1905	al 30 giugno 1940	Impegni autorizzati	Economie verificate in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati				
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	8.218.131.289,28	588.983.925,70	62.782.733,07	—	8.744.332.481,91	6.051.507.634,58	570.281.429,31	6.621.789.084,09
Lavori autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	446.800 —	1.802.800 —	296.800 —	—	1.952.800 —	2.592.521.998,64	231.628.261,96	2.824.150.260,60
Lavori di elettrificazione delle linee	3.305.394.192,76	157.749.792,58	67.018.298,39	—	3.396.125.686,95	3.728.775,95	—	3.728.775,95
Spese di primo impianto	3.728.775,95	—	—	—	3.728.775,95	671.345,41	—	671.345,41
Spese per l'amministrazione centrale e dipendenti servizi per l'esercizio di navigazione	671.345,41	—	—	—	671.345,41	—	—	—
Materiale rotabile e navi	4.897.728.102,83	—	1.799.257,31	—	4.895.928.845,32	3.949.573.747,92	—	3.949.573.747,92
traghetto	527.870.996,31	37.904.449,40	7.314.312,68	—	558.461.133,03	332.285.611,92	45.666.343,31	377.951.955,83
Materiale di navigazione	23.242.567,76	—	—	—	23.242.567,76	23.242.567,76	—	23.242.567,76
aggiunta e migliorie	260.923,35	—	—	—	260.923,35	260.923,35	—	260.923,35
Materiale d'esercizio	616.913.174,47	42.871.515,68	4.512.452,66	—	655.272.337,49	425.021.862,54	57.171.419,64	482.193.282,18
migliorie alle linee ed agli impianti	711.432.912,36	19.787.480,07	—	—	731.220.392,43	441.826.072,44	14.985.975,57	456.812.048,01
materiale per l'elettrificazione delle linee	107.313.224,79	24.218.443,28	2.213.386,81	—	129.318.281,26	63.736.229,29	12.006.618,67	75.742.847,96
lavori e prestazioni	3.224.549,77	1.288.219,28	85.399,64	—	4.497.351,71	1.759.760,99	602.321,72	2.362.082,71
materiale d'esercizio	17.732.575,96	—	—	—	17.732.575,96	17.732.575,96	—	17.732.575,96
Noileggio di materiale rotabile e di copertoni	22.863.670,12	—	—	—	22.863.670,12	22.863.670,12	—	22.863.670,12
Integrazione deficiente manutenzione	836.223.143,34	—	—	—	836.223.143,34	836.223.143,34	—	836.223.143,34
Aumento dotazione di magazzino	25.000.000 —	—	—	—	25.000.000 —	25.000.000 —	—	25.000.000 —
Spese per terremoto del 28 dicembre 1908	19.318.198.235,46	874.606.617,29	146.022.640,76	—	20.046.782.211,99	14.787.975.940,21	932.342.370,98	15.720.318.311,19
Totale								

(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) Comprende anche il saldo dei lavori per miglioramenti a rotabili in corso di esecuzione al 30 giugno 1905.
 (e) Non comprende l'importo degli impegni e delle spese corrispondenti alla parte del contributo della parte ordinaria del bilancio per il rinnovamento dei rotabili, che è stata assegnata alle spese per trasformazioni di rotabili a carico del conto migliore.
 (f) Comprende anche il saldo per forniture di materiale d'esercizio in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 per le tre cessate Reti, di quelle in corso al 26 marzo 1906 per le linee ex-Meridionali, nonché il materiale d'esercizio riscattato per le linee ex-Venete.

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie,
assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.**

(Vedere Relazione a pag. 69, Parte II, Capo II e pag. 80 e seguenti, Capo III, Allegato 9).

Spese ordinarie al lordo.	Esercizio 1940-41	Esercizio 1939-40
Direzione generale	L. 86.616.965,91	L. 79.309.584,14
Servizio Movimento	» 942.001.680,04	» 813.194.072,33
Servizio Commerciale e del Traffico.....	» 41.058.011,37	» 37.599.491,03
Servizio Materiale e Trazione	» 422.117.104,08	» 369.877.955,56
Servizio Lavori e Costruzioni.....	» 416.303.230,58	» 370.482.583 —
Linee a scartamento ridotto della Sicilia	» 7.934.538,84	» 7.506.894,32
Navigazione dello stretto di Messina ...	» 4.440.761,15	» 3.868.160,75
	L. 1.920.472.291,97	L. 1.681.838.741,13
 Spese generali attinenti al personale.		
Contributi dell'Amministrazione ai fondi pensioni e sussidi e contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista, ecc.	L. 275.770.464,75	L. 259.910.067,72
Spese per assegni e indennità diverse...	» 42.454.460,82	» 41.489.930,08
Gratificazioni.....	» 21.780.000 —	» 15.165.000 —
Premio di operosità	» 8.000.000 —	» 8.000.000 —
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie.....	» 3.797.945 —	» 3.299.538,22
Spese per il servizio sanitario.....	» 6.746.578,56	» 5.986.597,56
Contributo per il Dopolavoro ferroviario.	» 2.248.250 —	» 2.179.660 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	» 2.196.698,87	» 2.039.459,60
	L. 362.594.398 —	L. 338.070.253,18
	L. 2.283.066.689,97	L. 2.019.908.994,31
 TOTALE ...		
	L. 2.283.066.689,97	L. 2.019.908.994,31
 Gestione officine.		
Officine di grande riparazione.....	L. 126.776.713,99	L. 118.366.925,71
Officine dei depositi e officine rialzo	» 128.429.777,81	» 113.580.112,31
Officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni.....	» 6.730.546,66	» 5.615.043,22
Centrali elettriche	» 2.384.218,84	» 2.279.951,41
Tipolitografia.....	» 968.537,60	» 927.259,60
	L. 265.289.794,90	L. 240.769.292,34
	L. 2.548.356.484,87	L. 2.260.678.286,65
	L. 2.548.356.484,87	L. 2.260.678.286,65

Situazione generale del
(Vedere Relazione a

UFFICI E IMPIANTI	Numero progressivo	DIREZIONE GENERALE			COMPARTIMENTI																									
		DIREZIONE GENERALE			TORINO			MILANO			VENEZIA			TRIESTE			GENOVA			BOLOGNA			FIRENZE							
		di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.					
Personale della Direzione Generale	Servizio Personale e Affari generali	uffici	subalterno	esecutivo	83	5	83	5	59	2	48	14	56	3	54	8	77	1	1	1	1	1	1	1	1					
	Approvvigionamenti	uffici	subalterno	esecutivo	71	2	54	9	61	6	17	1	33	5	46	1	82	3	1	1	1	1	1	1	1					
	Ragioneria	uffici	subalterno	esecutivo	30	1	42	10	4	24	6	3	29	2	90	19	90	19	2	2	2	2	2	2	2					
	Movimento	uffici	subalterno	esecutivo	8	1	8	1	8	1	8	1	8	1	8	1	8	1	8	1	8	1	8	1	8	1				
	Commerciale e del traffico	uffici	subalterno	esecutivo	413	13	23	98	2	9	442	6	11	3	442	6	11	3	442	6	11	3	442	6	11	3				
	Materiale e trazione	uffici	subalterno	esecutivo	28	34	6	70	1	11	3	23	14	3	14	3	35	3	1	1	1	1	1	1	1	1				
	Lavori e costruzioni	uffici	subalterno	esecutivo	622	76	13	60	6	6	20	6	154	90	20	6	154	90	20	6	154	90	20	6	154	90				
	TOTALE PERS. DELLA DIREZ. GEN.	uffici	subalterno	esecutivo	3.012	160	59	223	55	625	15	29	213	9	6	124	6	2	89	1	103	6	3	129	1	10	725	9	15	
	Totale				3.732	217	61	901	29	38	332	20	7	223	7	2	124	7	2	89	1	179	19	4	210	5	10	1.157	101	18
	Personale dei Compartimenti	Uffici dei Capi	uffici	subalterno	esecutivo	13	9	11	3	11	3	10	3	4	3	15	2	14	6	1	1	1	1	1	1	1	1			
		Servizio Movimento	uffici	subalterno	esecutivo	145	10	161	20	106	5	85	3	92	11	131	8	119	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		Servizio Commerciale e del traffico	uffici	subalterno	esecutivo	63	6	42	7	42	7	34	2	35	4	51	8	56	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		Servizio Materiale e Trazione	Uffici	Subalterno	esecutivo	124	1	147	2	118	1	65	98	1	94	2	123	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
			Trazione a vapore	dep. loc.	condotta loc.	officine dep.	319	284	5	397	385	7	413	355	6	123	79	2	137	18	186	153	4	295	80	12	490	79	65	
				dep. loc.	condotta loc.	officine dep.	126	5	63	7	46	73	74	58	251	127	1	71	14	94	117	1	94	117	1	94	117	1	94	117
			Trazione elettrica	dep. loc.	condotta loc.	officine dep.	446	3	456	1	191	3	309	5	861	42	427	25	510	83	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
				dep. loc.	condotta loc.	officine dep.	420	101	3	701	196	6	472	147	1	225	109	364	53	1	205	29	1	205	29	1	324	58	8	
			Officine di rialzo	uffici	subalterno	esecutivo	52	1	23	85	13	22	2	22	9	59	70	1	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
				loc. vapore	loc. elettr.	motori	119	29	35	785	251	15	330	47	9	535	247	11	544	77	16	1	1	1	1	1	1	1	1	1
			Officine di grande riparazione	uffici	subalterno	esecutivo	188	13	1	195	28	2	217	27	3	198	81	8	157	21	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
loc. vapore		loc. elettr.		motori	396	105	6	499	211	21	611	275	20	819	248	3	631	675	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Servizio Lavori e Costruzioni		uffici	subalterno	esecutivo	103	6	3	80	7	1	62	4	2	59	3	1	139	24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		uffici I.E.S.	subalterno	esecutivo	12	7	11	613	755	1	337	275	200	275	819	248	3	631	675	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
TOTALE PERS. DEI COMPARTIMENTI		uffici	subalterno	esecutivo	688	19	22	96	1	126	1	83	1	76	1	125	1	140	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Totale					10.918	3223	371	10.134	3208	349	11.465	4331	182	9.391	4217	151	4.490	2478	72	7.430	1823	137	8.350	3414	277	10.308	3336	285		
TOTALE COMPLESSIVO DEL PERSONALE		uffici	subalterno	esecutivo	3.012	160	59	223	55	625	15	29	213	9	6	124	6	2	89	1	103	6	3	129	1	10	725	9	15	
Totale					3.732	217	61	901	29	38	332	20	7	223	7	2	124	7	2	89	1	179	19	4	210	5	10	1.157	101	18

personale al 30 giugno 1941-XIX.

pag. 79, Parte II, Capo III).

DELEGAZIONE															TOTALE GENERALE				ANNO PRECEDENTE				differenze	Numero progressivo									
ANCONA		ROMA			NAPOLI		BARI		REGGIO CALABRIA			PALERMO		CAGLIARI		TOTALE			di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	TOTALE			di ruolo	non di ruolo	pens. riutil.	TOTALE					
di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.	di ruolo											non di ruolo pens. riutil.	di ruolo	non di ruolo pens. riutil.		
53	18	2	74	1	8	78	3	51	13	3	51	18	3	69	22	3	49	26	4	885	5	50	1.548	16	62	1626	1526	17	2	1545	+	81	1
13	23	4	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	565	31	1	1.069	102	16	1187	1055	1	1	1056	+	131	4
4	23	1	44	35	79	9	20	5	20	5	20	5	20	5	20	5	20	5	7	604	115	1	639	150	1	789	648	101	1	749	+	40	6
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	347	85	6	562	8	8	570	549	1	1	549	+	21	7
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	85	116	6	116	8	8	116	116	1	1	116	+	8	8
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	325	62	1	333	8	8	333	335	2	2	337	-	4	9
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	855	19	34	1.002	19	39	1060	959	27	27	986	+	74	11
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	193	2	12	215	2	12	220	210	1	1	210	+	19	12
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	111	21	1	647	2	5	654	631	9	9	640	+	14	14
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	208	1	1	296	9	1	306	332	9	9	341	-	35	16
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	71	2	1	603	78	13	784	679	95	1	775	+	9	17
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	11	1	1	88	1	1	89	87	1	1	88	+	1	18
4	23	1	37	9	44	35	79	11	9	20	5	20	5	42	10	15	7	13	1	219	214	1	279	220	1	499	265	232	232	497	+	2	19
70	18	2	205	5	8	210	3	75	14	3	55	18	3	144	4	4	67	29	4	2.834	57	92	5.846	217	151	6214	5734	148	6	5888	+	326	20
70	18	2	205	5	8	210	3	75	14	3	55	18	3	144	4	4	67	29	4	810	3	16	1.147	5	18	1170	1144	3	3	1147	+	23	21
70	18	2	205	5	8	210	3	75	14	3	55	18	3	144	4	4	67	29	4	1.031	330	1	1.254	3:5	1	1640	1275	346	1	1621	+	19	22
111	1	2	359	165	3	352	9	4	109	5	4	73	1	3	224	14	5	111	7	4.515	390	109	8.247	607	170	9024	8153	497	6	8656	+	368	23
11	3	4	12	1	13	3	3	12	3	3	3	3	3	10	4	1	3	3	1	140	35	7	140	7	7	147	135	12	1	136	+	11	24
92	17	7	136	25	20	117	10	71	15	11	73	5	109	19	13	17	17	1	1.454	275	119	1.454	2	4	1573	1417	1	3	1421	+	152	26	
1.402	733	248	495	36	2.425	1993	92	2.255	1050	26	1.413	580	46	1.220	255	175	1.617	938	36	28.776	12.761	837	28.776	12.761	837	42374	30717	13.325	152	44194	+	5259	19
39	4	3	58	5	17	58	7	25	9	1	30	2	45	6	8	6	1	1	602	88	79	602	2	2	681	579	2	2	579	+	102	30	
329	4	3	490	11	5	441	4	2	188	2	151	4	392	9	59	59	1	1	6.382	190	93	6.382	190	93	6665	6313	68	5	6386	-	279	32	
72	12	2	119	23	12	116	4	86	19	68	19	103	19	19	1	14	4	1	1.347	301	26	1.347	10	26	1383	1341	5	1	1346	+	37	33	
304	146	7	328	366	6	431	113	3	325	267	8	204	82	4	403	176	4	78	3.943	2.543	63	3.943	2.543	63	6549	4125	1.657	8	5790	+	759	35	
388	60	7	770	155	37	576	58	38	483	146	67	229	55	25	789	150	54	147	7.033	1.514	560	7.033	1.514	560	9107	6940	1.254	265	8459	+	648	36	
184	54	21	210	164	2	232	64	2	230	85	6	79	62	3	355	116	12	170	2.631	1.311	60	2.631	1.311	60	4006	2944	1.046	4	3534	+	472	37	
1	192	24	18	14	47	33	463	13	93	26	18	105	205	1	1	1	1	1	896	428	1	896	428	1	1325	962	208	1	1170	+	155	38	
121	34	10	229	90	136	40	136	40	23	18	18	50	30	1	1	1	1	1	1.343	841	14	1.343	841	14	2198	1304	856	1	2161	+	37	40	
20	4	225	638	101	5	408	114	2	271	24	6	47	15	4	263	22	90	34	4.549	1.013	37	4.549	1.013	37	5599	3306	820	5	4131	+	13	41	
4	225	141	68	5	2	68	2	2	24	2	1	63	1	1	1	1	1	1	579	63	6	579	63	6	648	1879	248	2	2129	+	42	42	
4	225	141	68	5	2	68	2	2	24	2	1	63	1	1	1	1	1	1	198	91	1	198	91	1	290	197	71	1	268	+	22	43	
20	4	225	638	101	5	408	114	2	271	24	6	47	15	4	263	22	90	34	431	78	3	431	78	3	434	444	1	1	445	-	11	44	
4	225	141	68	5	2	68	2	2	24	2	1	63	1	1	1	1	1	1	2.806	790	107	2.806	790	107	3703	2869	442	1	3311	+	392	46	
4	225	141	68	5	2	68	2	2	24	2	1	63	1	1	1	1	1	1	726	132	15	726	132	15	893	743	166	3	912	+	19	47	
4	225	141	68	5	2	68	2	2	24	2	1	63	1	1	1	1	1	1	67	241	67	241	67	67	308	50	291	1	341	+	33	48	
4	225	141	68	5	2	68	2	2	24	2	1	63	1	1	1	1	1	1	3.104	607	18	3.104	607	18	3729	3354	635	1	3989	-	260	49	
131	30	691	21	6	282	77	5	195	7	3	107	13	115	18	194	48	1	27	2.305	386	39	2.305	386	39	2727	2297	384	1	2681	+	46	50	
691	375	5	1.352	442	23	1.376	251	2	735	257	1	759	414	6	1.513	524	3	240	14.268	4.913	94	14.268	4.913	94	19275	14757	3.055	2	17814	+	1.461	52	
64	9	153	8	3	79	14	2	91	8	1	36	10	2	56	21	1	1	1	939	120	16	939	120	16	1075	910	141	1	1051	+	24	53	
64	9	153	8	3	79	14	2	91	8	1	36	10	2	56	21	1	1	1	126	126	1	126	126	1	126	119	7	1	119	+	7	54	
153	351	515	425	417	533	1	160	152	1	223	386	1	223	386	1	223	386	1	5.572	4.968	12	5.572	4.968	12	10552	5489	4.569	1	10059	+	493	55	
429	29	21	688	93	57	645	15	25	356	23	14	345	39	7	487	48	25	67	7.218	1.289	5	7.218	1.289	5	8020	7123	531	5	7659	+	361	56	
773	1904	57	7.971	4153	189	9.031	3194	127	4.840	1937	159	4.038	1347	266	6.911	2186	170	1.188	100.320	38.037	2403	100.320	38.037	2403	140760	101532	28.856	6	12174	+	26	57	
281	1333	78	8.754	4246	246	9.822	3209	152	5.269	1960	175	4.455	1336	273	7.501	2236	196	1.257	4108.827	33.555	2698	4108.827	33.555	2698	150080	109.27	29.339	657	140003	+	10.077	59	
439	29	23	891	93	65	855	15	23	431	23	17	400	40	10	631	52	29	134	10.052	570	381	13.064	730	440	14234	12857	679	11	13547	+	687	60	
97	79	1305	57	8.080	4312	189	9.129	3203	123	4.860	1942	159	4.033	1347	266	6.953	2196	170	1.203	410	2	1.939	8	22	2.436	2470	5	5	2421	+	49	61	
796	1305	57	8.080	4312	189	9.129	3203	123	4.860	1942	159	4.033	1347	266	6.953	2196	170	1.203	410														

Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1941.
(Vedere Relazione a pag. 109, Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTI DELEGAZIONE I	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 10
	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 2	a doppio binario 3	a semplice binario 4	a doppio binario 5					
Chilometri									
A) <i>a scartamento normale:</i>									
Torino	1.416,689	485,528	31,613	11,332	1.945,162	1.944,037	—	—	1.902,217
Milano	854,043	636,407	—	0,238	1.490,688	1.490,688	26,011	19,066	1.535,527
Venezia	438,539	494,748	330,775	195,674	1.459,736	1.449,530	7,442	0,518	941,247
Trieste	129,858	62,760	90,484	143,268	726,370	726,259	9,334	10,198	512,150
Genova	255,541	268,828	—	3,324	527,693	520,629	—	—	524,369
Bologna	811,758	497,100	1,642	—	1.310,500	1.302,517	—	—	1.303,858
Firenze	781,874	526,018	32,693	—	1.340,585	1.340,585	—	—	1.307,892
Ancona	945,734	120,290	—	—	1.066,024	1.066,024	—	—	1.066,024
Roma	843,248	647,773	—	—	1.491,021	1.491,021	—	—	1.491,021
Napoli	885,493	316,609	—	—	1.202,072	1.200,893	—	—	1.202,072
Bari	955,874	159,600	6,983	—	1.122,457	1.093,305	160,105	—	1.284,579
Reggio Calabria	979,510	0,785	—	—	980,295	980,295	—	—	980,295
Palermo	1.374,923	—	—	—	1.374,923	1.373,515	—	—	1.374,923
Cagliari	417,789	—	—	—	417,789	417,789	—	—	417,789
TOTALE ...	11.390,783	4.216,506	494,190	353,836	16.455,315	16.397,087	211,892	29,782	15.848,963
B) <i>a scartamento ridotto:</i>									
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	550,661	—	—	563,243
Cagliari	—	—	—	—	—	—	5,181	—	5,181
TOTALE ...	595,602	—	—	—	595,602	583,020	237,053	—	832,655
TOTALE GENERALE ...	11.986,385 (*)	4.216,506	494,190	353,836	17.050,917	16.980,107	448,945	29,782	16.681,618
	16.202,811						478,727		

1) Dettaglio delle linee esercitate dalle F. S. di proprietà di Enti privati (nazionali e 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
Fontano (conf. nord.) - Piana	—	—	19,081	—	19,081	Bivio Viadotto-B. d'Aurisina	—	0,639	—	—	0,639
Modane-Confini Francesi	—	—	—	11,332	11,332	Gorizia C.le-ex Confini Austriaci	—	13,439	—	—	13,439
Milano:						Cervignano-ex Confini Austriaci	—	2,968	—	—	2,968
Chiasco-Confini Svizzeri	—	—	—	0,238	0,238	Postumia-Grotte-B. Galleria	—	67,630	—	—	67,630
Venezia:						Monfalcone-Cervignano	—	16,404	—	—	16,404
Calaiso-Pieve di Cadore-Belluno	45,188	—	—	—	45,188	Gorizia-Aidussina	15,065	7,652	—	—	22,717
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-Flume	55,536	—	—	—	55,536
S. Candido-Forstera	64,310	—	—	—	64,310	Genova:					
Bolzano-Merano	91,308	—	—	—	91,308	Ponte S. Luigi-Mentone	—	—	—	3,324	3,324
Mezzocorona-Mezzolombardo	3,000	—	—	—	3,000	Bologna:					
Brennero-Ala	—	184,859	—	—	184,859	Ferrara-Darsena di Burano	1,642	—	—	—	1,642
Ala-ex confine	—	10,815	—	—	10,815	Firenze:					
						Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	32,693	—	—	—	32,693
						Bari:					
						Cerignola Campagna-Cerignola Città	6,983	—	—	—	6,983
						TOTALE ...					848,026

2) Dettaglio delle linee di proprietà dello Stato esercitate da Enti privati (nazionali o esteri):

LINEE	Semplice	Doppio	TOTALE	LINEE	Semplice	Doppio	TOTALE
Milano:				Bari:			
Brescia-Iseo	11,154	—	11,154	Lecco-Novoli-Francavilla	61,766	—	61,766
Confine Svizzero-Luino	—	14,857	14,857	Novoli-Nardò	25,380	—	25,380
Iselle-Domodossola	—	—	19,066	Lecco-Gallipoli	53,887	—	53,887
Venezia:				Zollino-Otranto	28,072	—	28,072
S. Candido-Confini Austriaci	—	—	7,442	Altamura-Matera	24,994	—	24,994
Confine Austriaco-Brennero	—	—	0,518	Reggio Calabria:			
Calaiso-Cortina-Dobbiaco	65,335	—	65,335	Spezzano-Castrovillari	25,265	—	25,265
Villa Santina-Congliano	14,034	—	14,034	Coenza-Pietrafitta-Rogliano	23,848	—	23,848
Civiale-Caporetto	27,900	—	27,900	Delegazione di Cagliari:			
Ora-Predazzo	50,496	—	50,496	Monteponi-Iglesias	5,181	—	5,181
Trieste:				TOTALE ...			478,727
Tarvisio - Porticiana km. 4,338	—	—	—				
Flume - Confini Jugoslavo - Km. 1,478	—	—	—				
Medicoolle - Confini Jugoslavo - Km. 3,518	—	—	—				
Postumia-Confini Jugoslavo	—	—	9,334				
			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 al 30 giugno 1941.

(Vedere Relazione a pag. 119, Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata dell'interruzione del servizio	COMPARTIMENTO E LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata dell'interruzione del servizio
Compartimento di Torino					
Santhià-Arona.....	Frammento muro di controripa tra i km. 55,738 e 55,590; frammento muro di sostegno fra la strada comunale e l'acquedotto sottopassanti la ferrovia in corrispondenza del ponticello al km. 56,681, demolizione di parte del ponticello asportazione della sede stradale comunale sottopassante il ponticello al km. 56,022	94 minuti il 4-4-1941	Sampierdarena confine francese	Asportazione del rilevato presso il km. 14 277 (Vesima)	3 giorni
			Id.	Corrosione del rilevato fra Pietra Ligure e Loano km. 69,800	1 giorno
			Id.	Corrosione del rilevato fra Ceriale e Albenga km. 78,400	6 giorni sul solo binario pari
Torino-Modane.....	Un tratto della galleria Frèjus, presso l'imbocco nord, crollato in seguito a scoppio di mine provocato dai francesi	Dal 10-6 al 5-8-1940	Torino-Genova.....	Danni prodotti dal bombardamento aeronavale inglese del 9-2-1941 in stazione e nei parchi di Genova Sampierdarena	Dalle ore 9 alle 18 del 9-2-1941
Id.	Una campata di binario divelta e due adiacenzialzate e spostate al km. 48,735, in seguito a bombardamento nemico	Dalle ore 23 del 24-6-1940 alle ore 6,30 del 25-6-1940	Id.	Danni prodotti dal bombardamento aeronavale inglese del 9-2-1941 al nuovo F. V. in legname di Genova Sampierdarena	—
Cuneo-Ventimiglia.....	Demolizione del quarto di cono del ponte nel torrente Gesco al km. 12,850	—	Id.	Danni prodotti dallo scoppio di una caldaia della S. A. Eridania il 3-3-1941 al Parco Frora a Genova Sampierdarena	—
Id.	Esplosione di mine all'imbocco, lato Cuneo, della galleria Fromentino, che demolirono ml. 65 circa di rivestimento murario e la formazione di 8 grandi caverne, il 5-10-1939	20 giorni	Genova P. P. La Spezia....	Danni prodotti dal bombardamento aeronavale inglese del 9-2-1941 in stazione di Genova Brignole	Dalle ore 9 alle 18 del 9-2-1941
Sampierdarena confine francese.....	Lesione agli archi e pile del viadotto in corrispondenza di Via Nolerasco a Savona	—	Compartimento di Bologna		
Savona-Carmagnola.....	Movimento franoso al km. 31,275 fra Cengio e Saliceto	—	Stazione di Bologna.....	Danni provocati dalla bufera del 14-15 maggio 1940 ai fabbricati della stazione	—
Compartimento di Venezia					
Treviso-Calalzo.....	Minaccia caduta massi fra i km. 111,543 e 111,570	—	Bologna-Piacenza.....	Danni causati dal fortunale del 22-7-940 ai coperti dei fabbricati di Bologna e del tratto Bologna Castelfranco E.	—
Id.	Scoscendimento materiale detritico fra i km. 127,450 e 127,520	—	Pistoia-Biv. Lavino.....	Danni causati dalle bufe di vento nei giorni 17, 18, 23 luglio 1940	—
Id.	Scoscendimento materiale detritico fra i km. 125-880 e 125,950	—	Bologna-Piacenza Parma-Fornovo.....	Danni causati dal vento del 22-9-40 ai fabbricati di tratti di linea	—
Id.	Minaccia caduta massi al km. 112,890	35'	Bologna-Verona.....	Danni causati dalle violenti piogge del 26-10-1940 fra i km. 1,600 e 1,700	—
Id.	Scalzamento muro di sostegno al km. 45 + 250	—	Bologna-Rimini.....	Danni provocati dalle piene degli ultimi giorni di novembre 1940 alla protezione esistente a valle del pont. sul Savena al km. 6,156	—
Id.	Scalzamento dei piedriti del ponte sul torrente Veser al km. 69,022	—	Compartimento di Firenze		
Id.	Scoscendimento muro di sostegno fra i km. 74,042 e 74,395	—	Lucca-Viareggio.....	In seguito allo straripamento del fiume Serchio furono prodotti danni al rilevato ferroviario fra le stazioni di Viareggio e di Massarosa nonché sifonata la spalla lato Lucca del ponte in ferro sul fosso delle Venti posto al km. 19,351 della stessa tratta	Dalle ore 19 del 30-11 alle 18,30 del 3-12-1940
Mestre-Trento.....	Per prevenire danni caduta massi fra i km. 71,264 e 71,308	—	Firenze-Chiusi.....	Il 1° maggio 1941 avvenne un tronamento del rilevato al km. 282 fra le stazioni di Rignano sull'Arno e di Incisa	Otto ore binario pari
Id.	Erosione sponda fiume Brenta fra i km. 90,450 e 90,710	—	Compartimento di Ancona		
Id.	Nubifragio 12-9-1939 fra S. Nazario e Cismon	—	Orte-Foligno.....	Frana alla parete destra della trincea al km. 115,860	Circa 24 ore
Bolzano-Malles V.....	Scalzamento parziale dell'argine in terra fra le stazioni di Sinigo e Mala Bassa	7 giorni	Compartimento di Roma		
Treviso-Calalzo.....	Persistente minaccia di caduta massi e lavine in località Ciauron fra i km. 117,625 e 117,845	—	Roma-Cassino.....	Dissesto del muro di sostegno in corrispondenza del tratto compreso fra i km. 113,568 e 113,613 per smottamento scarpata a monte sovrastante	—
Id.	Persistente minaccia di caduta massi e lavine fra i km. 107,934 e 107,983.	—	Roccasecca-Avezzano.....	Dissesto del muro d'ala sinistra esistente all'imbocco della galleria «Salviano» km. 73,448 e contiguo muro di sostegno fino alla progressiva km. 73,413 in conseguenza di avvenuto smottamento scarpata sovrastante.	20-2-1941 6-3-1941
Id.	Persistente minaccia di caduta massi e lavine fra i km. 116,052 e 116,066.	—	Roma-Sulmona.....	Cedimento rilevato al km. 145,900	—
Id.	Caduta massi fra i km. 119,218 e 119,360 per grave denudamento della pendice montana	—	Id.	Smottamento scarpata a monte della linea fra i km. 122,292 e 122,333	—
Id.	Corrosione della sponda destra del torrente Gresal al km. 73,789	—	Id.	Smottamento scarpata a monte della linea fra i km. 125,581 e 125,590	—
Compartimento di Genova					
Sampierdarena-Ventimiglia.	Danni alla Sede ferroviaria provocati dalle mareggiate del novembre 1940 in vari tratti della linea	—			

COMPARTIMENTO E LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata dell'interru- zione del servizio	COMPARTIMENTO E LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata dell'interru- zione del servizio
Roccasecca-Avezzano	Dissesto nelle murature di rivestimento della galleria Vernia	—	Napoli-Potenza	Cedimenti vari di scogliere esistenti lungo il tratto S. Giovanni Barra-Torre Annunziata	—
Id.	Erosioni del Tevere km. 66,980-61,180	—		Corrosione della sponda destra del fiume Sele ai piedi del rilevato ferroviario fra i km. 88,450 fra Persano e Contursi	—
Id.	Franamenti alle trincee km. 100,750-100,250-100,400 - 101,300	—		Le acque di piena del fiume Tanagro il 25-2-1941 asportarono il quarto di cono a monte lato Sicignano, provocando anche il franamento per ml. 3,50 della scarpata ferroviaria alta m. 11,00, lo scalzamento e la rotazione verso Sicignano del muro frontale destro lato Sicignano	—
Roma-Chiusi	Asportazione di parte della spalla lato Chiusi e nel muro andatore a monte del ponte al km. 149,143, rio Muliniello, nonché erosione degli argini del rio e del rilevato ferroviario.	Interruzione del binario treni dispari per giorni 4			—
Roma-Grosseto	Cedimento del rilevato km. 15,760 e franamenti linea km. 15,100 e 17,900	—	Cervaro-Napoli	Cedimenti e dissesti causati dalle piogge al muro di controripa km. 111,430/460	—
Id.	Franamento trincea km. 21,000-21,065	—		Cedimento e dissesti del rivestimento murario della Galleria S. Angelo, fra Benevento e Ponte Casalduni, con deformazione della sagoma	—
Roma-Trast.-Viterbo	Smottamento trincea km. 2,000-2,200	—	Cassino-Napoli	Dissesti causati da infiltrazioni d'acqua in seguito a forti piogge, alla platea dell'alveo esistente sul cavalcavia km. 223,117 ed al quarto di cono destro, lato Cassino, del manufatto	—
Id.	Franamenti trincee km. 2,300; 65,500; 87,000.	—	S. Marcellino-Gricignano...	Cedimento di fondazione in seguito a forti piogge del muro di rivestimento in sottoscarpa adiacente al cavalcavia km. 13,450 con dissesto di parte del muro	—
Civitavecchia-Orte	Franamenti trincee km. 9,800; 11,900-15,850,19,220; 24,950	—	Benevento-Campobasso	Frana alla trincea a sinistra km. 29,763 797	—
Id.	Cedimento del rilevato ferroviario fra i km. 24,500 - 24,600	—		Franamento trincea a piazzale esterno S. Croce del Sannio	—
Id.	Franamento trincea al km. 81,500	—	Compartimento di Bari		
Roma-Sulmona	Franamento della scarpata del piazzale di Sulmona, a tergo della rinessa T. E. e T. V.	—	Foggia Bari	Scalzamento della seconda pila del ponte in muratura sul torrente Carapelle, al km. 541,919 e conseguente crollo dei volti delle due luci contigue	Giorni 34
Sulmona-Isernia	Dissesto nelle murature di rivestimento della galleria di Montepagano	—	Id.	Erosioni della sponda sinistra del fiume Ofanto, al km. 586,603 fino ad interessare il rilevato a monte lato Foggia, di accesso al nostro ponte	—
Roma-Formia	Allagamento della galleria Vivola	—	Barletta-Spinazzola	Frana fra i km. 56,382 e 56,541, fra le stazioni di Acquafredda e Spinazzola	—
Roma-Chiusi	Cedimento della sede stradale al km. 122 100	—	Foggia-Potenza	Frana fra i km. 50,976 e 51,033, fra le stazioni di Rocchetta S. A. - Melfi	Poche ore
Compartimento di Napoli			Id.	Frana al km. 79,460; fra le stazioni di Rionero e Forenza	Poche ore
Napoli-Potenza	Cedimento scogliere esistenti.	—	Potenza-Metaponto	Scoscendimento di materie fino ad interessare il binario di carico e scarico diretto nella stazione di Potenza inferiore	—
Cervaro-Napoli	Cedimento di un muro d'ala a valle del ponticello km. 105,005; dissesti del muro di controripa a monte del km. 105,250; abbassamento della sede; lesioni trasversali manifestatesi nel ponticello km. 105,803 e smottamento della falda a monte; cedimento e spostamento a valle del muro di controripa a monte km. 109,600,750	—	Id.	Erosioni della sponda destra del fiume Baisento, fra i km. 223,600 e 224,350, fino ad interessare la vicina sede ferroviaria	—
Id.	Movimento franoso di una falda argillosa fra i km. 155,530-550 a monte del piazzale di Maddaloni Sup. e conseguente cedimento del muro di sostegno in sottoscarpa esistente al piede	—	Id.	Lesioni della spalla lato Metaponto, nonché dei muri di risvolto del ponte al km. 190,638	—
Benevento-Campobasso	Franamento rilevato km. 11,250	—	Id.	Frana trincea fra i km. 175,981 e 176,177 tra le stazioni di Vaglio Lucano e Brindisi Montagna	—
Id.	Franamento rilevato km. 22,274	—	Compartimento di Reggio Calabria		
Napoli-Potenza	Le acque di piena del fiume Tanagro hanno scalzato le fondazioni della spalla lato Sicignano del pont. di luce m. 40 al km. 101,310 fra Contursi e Sicignano	—	Battipaglia-Reggio Calabria	Caduta massi al km. 365 fra le stazioni di Palma e Bagnara	Ore 7
Id.	Sensibili dissesti nella muratura della Galleria Madonna del Monte fra i km. 50,209 e 50,386 fra le stazioni di Vietri e Salerno	—	Metaponto-Reggio Calabria	Asportazione del rilevato della 2ª linea della stazione di S. Andrea del Ionio e di una piccola parte della 1ª linea	Ore 3
Avellino-Rocchetta	Interrimento di ponticelli e fossi di guardia, sgretolamento della base di un pennello al km. 96,400, corrosione sponda destra fiume Ofanto al km. 98,750; 99,270; 115,500; 115,650 e movimenti; franosi vari	—	Compartimento di Palermo		
Id.	Corrosione sponda sinistra Rio Loma al km. 16,700; scoscendimento gabionata al km. 16,900; idem piattaforma stradale stazione Lapio; idem falda sinistra trincea al km. 24; idem rilevato ai km. 30,31 e 34; interrimento fossi di scolo ai km. 3 e 10 ed in altri fossi in altre parti della linea	—	Palermo-Bicocca	Danni temporale 8-9-1939 fra le stazioni di Motta e Bicocca	—
Napoli-Potenza	Rottura sede stradale al km. 5,400 in seguito a violenta mareggiata	Solo al binario pari per un giorno	Palermo-Bicocca e Motta-Stettino	Danni temporale dell'ottobre 1939	—
	Minaccia di rottura della sede stradale fra i km. 12,117 e 12,222; e 12,826 12,817; 14,700 e 13,730; 13,700 e 13,750 per violenta mareggiata	—	Siracusa-Licata Noto Pachino .	Riparazione danni arrecati ai fabbricati dal temporale del 4-8 1940	—
		—	Bicocca-Siracusa	Danni causati dal temporale del 23-10-1940 allo edificio Postale e Telegrafico di Augusta	—

Segue: ALLEGATO N. 19.

COMPARTIMENTO E LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata dell'interruzione del servizio	COMPARTIMENTO E LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	Durata dell'interruzione del servizio
Bioeca-Siracusa	Danni causati ai fabbricati ed al Corpo stradale dal temporale del 20 e 22 ottobre 1940	—	Linea Palermo-Milo Trapani	Variscoscendimenti di rilevati tra stazioni di Alcamo Diramazione ed Erice-Napola	—
Siracusa-Licata	Danni causati dal temporale del 20 e 22 ottobre 1940 ai fabbricati ed al Corpo stradale del tratto di linea fra le stazioni di Siracusa e Pozzallo	—	Delegazione di Cagliari		
Id.	Danni causati agli impianti dal temporale del 28-8-1940 nel tratto di linea Siracusa-Noto	—	Cagliari - G. Aranci.....	Riparazione tetti danneggiati dal vento nei giorni 4 e 5 aprile 1940 fra Uputi e G. Aranci. Approv. 561 M. S. del 17-6-940	—
Castelvetrano-Burgio	Movimento franoso verificatosi ai km. 30, 800 e 30,900 tra le stazioni di Salaparuta e Belice	Tre giorni	Id.	Riparazione danni causati dal temporale del 24 gennaio 1940 nelle stazioni di Vilsator-Samaji. Approv. 468 M. S. del 16-4-40	—
Palermo-S. E.-S. Carlo	Movimento franoso con cedimento rilevato ai km. 75,036 e 75,072	Un giorno	Id.	Sistemazione coperture varie nella stazione di Cagliari-Decimo Uragano 5-4-1940	—
Id.	Movimento franoso con cedimento rilevato ai km. 98,390 e 98,450	—	Chilivani-P. Torres	Ricostruzione parziale dei tetti del F. V. e alloggio manovale e C. Sq. Cant. danneggiati dall'uragano del 9-9-1940 in stazione di Panilatino	—
Palermo-Alcamo Dir. Castelvetrano-Trapani	Erosione rilevato ai km. 75,236 e 76,043 fra le stazioni di Alcamo diramazione e Alcamo	—	Id.	Ricostruzione muro di difesa lungo il torrente al km. 35,625 linea Chilivani P. Torres. Approv. 467 M. S. del 16-4-40	—
Linea Alcamo-Diramazione-Castelvetrano Trapani	Erosione del rilevato tra le stazioni di Alcamo e Gallitello tra i km. 81,730 e 81,820	—	Id.	Riparazione dei danni causati dalle piogge nei giorni 5 e 6 gennaio 1941 in diversi punti della linea Chilivani-P. Torres.	—

ALLEGATO N. 20.

Elenco dei raddoppiamenti e quadruplicamenti di binari attivati, in corso di lavoro o approvati nell'esercizio 1940-41

(Vedere Relazione a pagg. 110 e 121, Part: II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LINEA	TRONCHI	Lunghezza di costruzione in chilometri	Stato del lavoro al 30-6-1941	COMPARTIMENTO E LINEA	TRONCHI	Lunghezza di costruzione in chilometri	Stato del lavoro al 30-6-1941
Compartimento di Torino							
Savona-Carmagnola ...	Stazione di Saliceto (binario di incrocio)	0,130	Ultimato	Roma-Tiburtina-Tuscolana-Mandrione	Quadruplicamento fra Bivio Tuscolana e Roma-Mandrione	1,250	In corso la formazione della massicciata e gli allacciamenti con Mandrione
Compartimento di Milano							
Arona-Domodossola ...	Raddoppio del binario di corsa fra le stazioni di Arona e Domodossola	55,547	Ultimato				
Compartimento di Trieste							
Trieste C. M. - San Saba	Trieste C. M. Smistamento Trieste-Servola	3,027	Ultimato	Roma-Tiburtina-Roma-Prenestina	Raddoppio fra Tiburtina e Bivio Prenestina	1,010	Ultimato
Compartimento di Genova							
Genova-La Spezia	Quadruplicamento del binario fra le stazioni di Genova P. P. e Genova Brignole con esecuzione di una nuova galleria a monte dell'esistente galleria Traversata	1,991	I lavori sono eseguiti per circa 2/3	Roma-Tiburtina-Roma-Termini	l'oppio binario dell'a linea indipendente	0,400	In corso
Genova P. P. - Linee dei Giovi e Succursale	Raccordo diretto a doppio binario della stazione di Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	4,823	Eseguite le opere murarie per circa 1/8	Compartimento di Napoli			
Compartimento di Sampierdarena - Confine francese							
Sampierdarena - Confine francese	Raddoppio del binario fra le stazioni di S. Remo (S. Bernardo) e Bordighera fra i km. 133,890 e km. 143,936	10,046	Eseguite le opere murarie per circa 9/10	Foggia-Napoli	Raddoppio Gricignano-Aversa	2,800	Al 30-6-940 il lavoro era stato ancora iniziato
Compartimento di Bologna							
Bologna-Verona	Raddoppio da Tavernelle a Panigale Scala	6,590	In corso	Compartimento di Bari			
Compartimento di Roma							
Roma-Tiburtina-Tuscolana-Mandrione	Quadruplicamento fra Roma-Tiburtina e Bivio Tuscolana	2,090	Ultimato	Foggia-Bari	Binario di raccordo Bivio Bari-Bari Marittima	0,929	Aperto all'esercizio 21-4-1941
				Bari-Bari Marittima ..			
				Foggia-Bari	Binario di raccordo Bivio Cervaro-Bivio Inoronata	1,563	Ultimato
				Foggia-Napoli	Bivio Inoronata-Cervaro	1,578	Ultimato
				Bari-Brindisi	Binario di raccordo Bivio Mesagne	1,000	Ultimato
				Taranto-Brindisi	Bivio Restinco		

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 1941.

(Vedere Relazione a pag. 121 e seguenti, Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
A) Elenco delle opere d'arte in muratura e cemento armato.					
Compartimento di Torino					
Torino-Modane	Sottovia obliqui a volto in calcestruzzo ai km. 14 + 349 e 41 + 060; cavalcavia obliquo a volto in calcestruzzo al km. 23 + 142 (eseguiti dalla A. A. S. S.)	Ultimato	Stazione di Genova-Brignole	Muro di sostegno a monte e prolungamento sottovia Borgo Incrociati in conseguenza dell'ampliamento del piazzale della stazione di Genova-Brignole ad ovest del F. V.	In corso
Ceva-Ormea	Impalcatura in c. a., luce m. 5 al km. 21 + 051 e luce m. 7 al km. 27 + 391	In corso	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Costruzione della galleria di Granarolo a doppio binario della lunghezza di metri 2879	In corso
Compartimento di Milano					
Arona-Domodossola	Ricostruzione dei volti del ponte sul torrente Strona al km. 24 + 478.	Ultimato	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Costruzione del Viadotto di Rivarolo e del ponte sul Polcevera	In corso
Milano-Chiasso	Prolungamento del cavalcavia al km. 3 + 483 con nuova opera a 10 archi, lunga m. 98, in calcestruzzo, in dipendenza dell'impianto di un nuovo Magazzino approvvigionamenti a Milano Greco	Ultimato	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Costruzione del ponte a due luci di m. 10 sul torrente Torbella per il raccordo con la Succursale dei Giovi	In corso
Rho-Arona Oleggio-Pino	Abbassamento di cm. 14 del piano del ferro in corrispondenza del ponte sul Ticino, per il passaggio della sagoma T. E.	Ultimato	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Prolungamento del sottovia G. Rossini della luce di m. 10	In corso
Milano-Verona	Sistemazione del cavalcavia per la strada di S. Andrea al km. 64 + 015, sostituendo con volto in muratura l'attuale travata metallica	In corso	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Sottovia in c. a. in corrispondenza alla via Celezia a due luci di m. 6	In corso
Alessandria-Piacenza	Sostituzione della travata metallica del ponte sul torrente Rile al km. 47 + 971 con impalcatura in cemento armato e prolungamento della canna del ponte stesso	In corso	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Sottovia d'accesso al P. L. per Borzoli Trasta	In corso
Alessandria-Piacenza	Sistemazione del cavalcavia al km. 60 + 484 fra le stazioni di Broni e di Stradella, per ottenere il libero transito della sagoma T. E. in dipendenza dell'elettrificazione della linea Voghera-Piacenza	In corso	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Allargamento del viadotto di Borzoli sulla linea «Succursale dei Giovi»	In corso
Alessandria-Piacenza	Sistemazione del cavalcavia al km. 71 + 439 fra le stazioni di Arona Po e Castel S. Giovanni, per ottenere il libero transito della sagoma T. E. in dipendenza dell'elettrificazione della linea Voghera-Piacenza	In corso	Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Cavalcavia di luce m. 12,60 sulla linea «Succursale dei Giovi»	In corso
Compartimento di Trieste					
Trieste-Fostumia	Costruzione di un cavalcavia fra Opicina C. e Sesana per soppressione del P. L. km. 30 + 327	In corso	Binario industriale in sponda destra del Polcevera	Ponte in muratura a 9 luci di m. 12 sul Polcevera fra le stazioni di Genova Trasta e Genova Bolzaneto	In corso
S. Pietro del Carso-Fiume	Costruzione muri d'ala in corrispondenza del ponte km. 16 + 756	In corso	Stazione di Genova P. P. ...	Ponte Bianchetti all'imbocco est della galleria S. Rocco della lunghezza di m. 55 larghezza m. 18	In corso
Compartimento di Genova					
Genova-La Spezia	Cavalcavia della luce di m. 19,25 nella nuova stazione di Genova Quarto dei Mille	Ultimato	Stazione di Genova-Brignole	Rifacimento e prolungamento per m. 102,50 del sottovia Canevari a due luci di metri 9,20, a piattabanda in cemento armato	In corso
A) Lavori compresi in quelli per la sistemazione ferroviaria di Genova					
Genova (speciale)					
Genova-La Spezia-Stazione di Genova Brignole	Prolungamento dei due sottopassaggi della stazione di Genova-Brignole a volto in mattoni (arrivi e partenze)	Ultimato	Genova P. P.-La Spezia - Stazione di Genova-Brignole	Sostituzione del sottovia a travata metallica in corrispondenza di via Canevari, con altro sottovia a due luci con struttura in cemento armato	In corso
			Genova P. P.-La Spezia - Stazione di Genova-Brignole	Sostituzione del sottovia a travata metallica in corrispondenza di via Archimede con altro sottovia a due luci con struttura in cemento armato.	In corso
			Sampierdarena - Confine Francese	Sottovia carrozzabile di luce m. 4,50 al km. 143 + 098 (Via Novaro)	In corso
			Sampierdarena - Confine Francese	Sottopassaggio viaggiatori in stazione di Bordighera	In corso
B) Lavori compresi in quelli del raddoppio San Remo-Bordighera					
Sampierdarena - Confine Francese	Sottopassaggio viaggiatori di Ospedaletti	Ultimato	Compartimento di Bologna		
Sampierdarena - Confine Francese	Sottopassaggio pedonale di luce m. 3 al km. 13 + 473	Ultimato	Bologna-Rimini	Riparazione dei danni arrecati alla difesa del ponte in muratura di luce di m. 15 sul Santerno al km. 35 + 763	Ultimato
Stazione di Genova-Brignole	Prolungamento di m. 84 e rifacimento del sottovia Archimede a due luci di m. 8,20 a piattabanda in c. a.	In corso	Stazione di Ravenna	Lavori di terra, murari e di cemento armato per attraversare con un tombino della fognatura comunale la sede ferroviaria in stazione di Ravenna	In corso
Stazione di Genova-Brignole	Costruzione del nuovo sottovia lungo m. 90 in prosecuzione di Corso Torino a tre luci di m. 8,20 le due laterali, e m. 7,20 quella centrale a piattabanda in c. a.	In corso	Linea Ferrara-Rimini	Ricostruire il ponte sullo scolo «Bevanello» al km. 84 + 758 della luce di metri 8, crollato durante la piena del fiume Savio il 30 maggio 1939	In corso
			Compartimento di Firenze		
			Pistoia-Pisa	Sistemazione del ponte canale al km. 5 + 946,92	Ultimato
			Pistoia-Pisa	Sistemazione del cavalcavia al km. 32 + 009 in dipendenza entrambi dell'elettrificazione della linea	Ultimato
			Campiglia-Piombino	Sistemazione ponticelli ai km. 6 + 393,86 e 6 + 638,79	Ultimato
			Campiglia-Piombino	Costruzione nuovo ponticello al km. 6 + 623,85	Ultimato

COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Pisa-La Spezia	Costruzione di un ponticello, al km. 146 + 070, di luce m. 3,50	Ultimato	Compartimento di Napoli		
Pisa-Livorno-S. Marco.....	Costruzione cavalcavia in c.a. presso la stazione di Livorno S. Marco	In corso	D. D. Roma-Napoli.....	Prolungamento tombino m. 0,80 al km. 6 + 163 della Villa Literno-Aversa Nuova luce da m. 5,50 al cavalcavia al km. 6 + 200 della Villa Literno-Aversa	Ultimato
Apuania Carrara-Carrara S. Martino	Costruzione sottovia al km. 172 + 951,20	In corso		Prolungamento sottopassaggio luce m. 3 al km. 6 + 503 della Villa Literno-Aversa	
Empoli-S. Miniato	Sistemazione ponticelli al km. 34 + 318, 34 + 886, 35 + 311 fra Empoli e San Miniato	In corso	Napoli-Potenza	Sistemazione di volti lesionati dei ponti di luce m. 12 al km. 50 + 087 e km. 50 + 156 fra Vietri e Salerno consistente nella chiusura della luce del ponte km. 50 + 087 con un muro di sostegno e con riempimento a tergo del muro stesso e nella ricostruzione del volto del ponte al km. 50 + 156	Ultimato
Compartimento di Ancona			D. D. Roma-Napoli	Ponticelli da m. 4 (N. 2) Cavalcavia da m. 5,5 (N. 1) Ponticelli da m. 2 (N. 1) Sul raccordi ai nuovi fasci deposito in stazione di Albanova	In corso
Pescara-Termoli.....	Prolungamento del ponticello di luce m. 1 al km. 364 + 064 + 064,60 presso la stazione di Tollo-Canosa Sannita	Ultimato	Napoli-Potenza	Prolungamento del sottopassaggio sulla via Galileo Ferraris a Napoli C.	In corso
Pescara-Termoli.....	Prolungamento del ponticello di luce m. 2 al km. 364 + 174,65 presso la stazione di Tollo-Canosa Sannita	Ultimato	Napoli-Potenza	Sottopassaggio per viaggiatori di luce metri 4 e pensiline di cemento armato a Pompei	In corso
Pescara-Termoli.....	Prolungamento del ponticello di luce m. 1 al km. 364 + 297 presso la stazione di Tollo-Canosa Sannita	Ultimato	Cervaro-Foggia	Consolidamento ponte sul Cervaro al chilometro 53 + 357	In corso
Pescara-Termoli.....	Prolungamento del ponticello di luce metri 2,50 al km. 364 + 420 presso la stazione di Tollo-Canosa Sannita	Ultimato	Compartimento di Bari		
Pescara-Termoli.....	Prolungamento del ponticello di luce metri 1,50 al km. 364 + 581 presso la stazione di Tollo-Canosa Sannita	Ultimato	Foggia-Bari	Costruzione del nuovo ponte sul torrente Carapelle al km. 541 + 919 con tre archi in calcestruzzo di cemento della luce di m. 12 ciascuna	In corso
Sulmona-L'Aquila	Prolungamento dei ponticelli ai km. 71 + 845; 71 + 915; 72 + 239 di luce m. 0,70 presso la fermata di Pratola Peligna Superiore	Ultimato	Foggia-Bari	Ricostruzione sottovia al km. 541 + 797 fra le stazioni di Incoronata ed Ortanova	Ultimato
Sulmona-L'Aquila	Sistemazione delle spalle e pile dei ponti ai km. 84 + 97; 84 + 309 e 92 + 029	Ultimato	Foggia-Potenza	Ampliamento fino a m. 4 del ponticello di luce m. 0,90 al km. 12 + 005, fra le stazioni di Cervaro e Ortona	Ultimato
Orte-Falconara	Sistemazione con volti a piattabanda in conglomerato armato con tondini o travi di n. 9 ponticelli tra Scanzano e Nocera Umbra	Ultimato	Foggia-Bari	Ricostruzione del sottopassaggio al km. 541 + 797 fra le stazioni di Incoronata e Ortanova	Ultimato
Orte-Falconara	Sistemazione di n. 69 ponticelli tra Fabriano e Falconara con volti in muratura e piattabande in cemento armato	Ultimato	Potenza-Metaponto.....	Consolidamento spalle lato Metaponto, e dei muri di risvolto del ponte al km. 190 + 638	In corso
Orte-Falconara	Sistemazione di n. 37 ponticelli tra Foligno e Fabriano	Ultimato	Compartimento di Reggio Calabria		
Rimini-Ancona	Cavalcavia in c.a. di luce m. 13,50 sull'obliquo al km. 141 + 702	In corso	Paola-Cosenza	Consolidamento del viadotto Acquabianca al km. 11 + 100 della linea Paola-Cosenza	Ultimato
Rimini-Ancona	Sottopassaggio per viaggiatori in stazione di Pesaro con impalcatura di c.a. e relativa pensilina di copertura	In corso	Battipaglia-Reggio C.	Sistemazione di 13 ponticelli fra Rosarno e Palmi	In corso
Compartimento di Roma			Battipaglia-Reggio C.....	Consolidamento del ponte in muratura di luce m. 10 al km. 68 + 701 nella stazione di Pisciotta	In corso
Roma-Chiusi	Ricostruzione sottovia con impalcature in cemento armato al km. 131 + 184,65	Ultimato	Compartimento di Palermo		
Roma-Avezzano.....	Ricostruzione al ponte al km. 101 + 300 e apertura di due luci sussidiarie	In corso	Messina-Siracusa	Prolungamento sifone km. 312 + 615 e 312 + 720	Ultimato
Roma (speciale)			Messina-Siracusa	Prolungamento 4 ponticelli km. 296 + 812; 296 + 942; 297 + 025 e 297 + 103	Ultimato
Roma-Tiburtina Roma-Smistamento	Piattabanda di m. 8 di luce al km. 8 + 860	Ultimato	Messina-Siracusa	Prolungamento ponticello sul canale di S. Antonio	Ultimato
Roma-Tiburtina Roma-Smistamento	Prolungamento ponte m. 5 di luce al km. 8 + 810	Ultimato	Canicattì-Siracusa	Ampliamento ponte al km. 191 + 258 tra le stazioni di Campobello e Favaro	Ultimato
Roma-Tiburtina Sette Bagni	Prolungamento ponticello m. 3,50 di luce al km. 15 + 834	Ultimato	Palermo-Termini.....	Sostituzione tre travate metalliche nella tratta S. Flavia-Altavilla con impalcatura in c.a. ed anche con volti in muratura di mattoni	Ultimato
Roma Tiburtina Sette Bagni	Prolungamento tombino m. 1 di luce chilometri 15 + 817	Ultimato	Palermo-Messina	Esecuzione delle opere di terra e murarie occorse alla sistemazione dei due ponti in ferro sui torrenti Roccella e Piletto, ai km. 53 + 927 e km. 57 + 433, linea Palermo-Messina	Ultimato
Stazione Roma-Smistamento	Costruzione viadotto in c.a. a trave continua a sette luci di m. 30 ciascuna sulla linea arrivi di Firenze	Ultimato	Palermo-Biococca	Riparazione ponticello di m. 3,00 di luce al km' 130 + 840,07 fra Caltanissetta X ed Imera	Ultimato
Stazione Roma-Smistamento	Costruzione galleria artificiale sulla linea di transito merci di m. 47 di lunghezza	Ultimato	Agrigento B.-P. Empedocle.	Sistemazione ponticello tubolare km. 142 + 585 fra Agrigento B. e P. Empedocle	Ultimato
Stazione Roma-Smistamento	Cavalcavia di 3 luci di m. 10 ciascuna al km. 12 + 560	Ultimato	Caldare-Canicattì	Sostituzione volto sottovia obliquo di m. 6,00 al km. 52 + 461 fra Castrolibero e Canicattì, con piattabanda in c.a.	In corso
Roma-Pisa	Apertura di una nuova luce in prolungamento del Cavalcavia di Via Appia Nuova in stazione di Roma Tuscolana per il quadruplicamento Tuscolana-Ostiense	Ultimato	Stazione di Catania Centrale	Sistemazione del viadotto della linea s.r. Circumetnea	In corso
Stazione Roma-Tiburtina ..	Cavalcavia in c.a. al km. 4 + 150 per la Via Tiburtina di 5 luci di 10 e 15 metri ciascuna	In corso			
Roma Termini	Costruzione del sottovia Capellini in stazione di Roma Termini	In corso			
Roma Termini.....	Costruzione del sottovia del Viale Manzoni in stazione di Roma Termini	In corso			
Roma-Pisa	Ampliamento del sottovia Volpato in stazione di Roma Trastevere	In corso			
Roma-Formia.....	Sostituzione con piattabanda a travi in ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento della travata metallica del sottovia di Via di Porta Furba al km. 4 + 882	In corso			

COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
B) Elenco dei lavori relativi alle gallerie e al corpo stradale,					
Compartimento di Torino					
Torino-Genova	Drenaggio trasversale al km. 35 + 380 e copertura del rilevato del Dusino al km. 35 + 570	Ultimato	Trieste C. M.-Piedicolle ...	Lavori per eliminare gli stillicidi nelle gallerie fra Trieste C. M. e Villa Opicina	In corso
Milano-Vigevano	Ricarico scogliera di protezione dell'argine contenitore destro a monte del ponte proniscuo sul Ticino al km. 33 + 372	Ultimato	Trieste Centrale-Postumia .	Costruzione di un cavalcavia in località Farneti al km. 30 + 327 fra Opicina Campagna e Sessana	In corso
Torreberetti-Pavia.....	Costruzione di una scogliera di protezione delle sponde del torrente Erbognane a valle del ponte al km. 17 + 797	Ultimato	Udine-Tarvisio	Demolizione e recupero di tubi in ghisa per condotte d'acqua fra Trieste e Aurisina	In corso
Torino-Milano	Abbassamento piano del ferro sulla curva di raccordo diretto della linea di Modane con quella di Milano	Ultimato	Trieste C. M.-Pola	Sistemazione della falda montana franosa fra i km. 90 + 608 e 90 + 643	In corso
Cuneo-Mondovì	Sistemazione delle murature della galleria di Mondovì	Ultimato	Linee diverse	Rifacimento delle murature delle calotte in tre gallerie fra Trieste C. M. ed Erpelle	Ultimato
Savona-Carmagnola	Rafforzamento con centine della galleria Belbo	In corso	Compartimento di Genova	Fornitura di m ³ 70.00 di pietrisco per massciata di binari	In corso
Chiasso-Casale	Difesa sponde fiume Dora Baltea a monte del ponte al km. 12 + 386, mediante gettata di blocchetti in calcestruzzo	In corso	Sampierdarena-Ventimiglia	Costruzione di opere di sottomurazione di punte rocciose sovrastanti la sede ferroviaria dal km. 95 + 879 al km. 97 + 018 fra le stazioni di Andora e Cervo S. Bart	Ultimato
Torino-Milano	Costruzione platea massi naturali sul fondo della depressione dell'alveo del Ticino, a valle del ponte al km. 114 + 133	In corso	Sampierdarena confine francese	Impianto di un fascio di 10 binari per ricovero F. M. nella stazione di Albenga	Ultimato
Cuneo-Ventimiglia	Costruzione di ml. 65 circa del rivestimento murario galleria Fromentini	In corso	Genova-Sampierdarena confine francese	Ricarico scogliera fra i km. 138 + 402 e 138 + 493 tra Ospedaletti e Bordighera	Ultimato
Milano-Mortara	Costruzione di un binario di raccordo fra la stazione di Milano San Cristoforo e l'Ospedale Militare di Baggio	Ultimato	Genova-Sampierdarena confine francese	Opere in terra e murarie per il raddoppio del binario fra San Remo (S. Bernardo) e Bordighera e armamento di un tratto di raddoppio fra l'imbocco est della galleria Mattone Rosso ed il piazzale della stazione di Bordighera (esclusa)	Ultimato
Rho-Arona	Abbassamento delle cunette di piattaforme e del piano del ferro fra i km. 42 + 958 e 43 + 908 fra Sesto Calende e Dormelletto	Ultimato	Id.	Opere in terra e muratura per la formazione di un piazzale per l'impianto di fascio binari per ricovero materiali treni viaggiatori a S. Bernardo presso San Remo	Ultimato
Domodossola-Iselle	Ricambio dell'armamento nella galleria elicoidale di Varzo	Ultimato	Sampierdarena Confine francese	Esecuzione di tratti saltuari di scogliera a difesa della sede ferroviaria tra San Remo e Bordighera	In corso
Gallarate-Domodossola	Rinnovo di binario fra le stazioni di Laveno e Luino	In corso	Id.	Completamento del rilevato del piazzale S. Bernardo presso San Remo	In corso
Compartimento di Venezia			Id.	Completamento e prolungamento scogliera a difesa del piazzale S. Bernardo presso San Remo	In corso
Bologna-Brennero	Lavori occorrenti per sistemare le canalette d'irrigazione interessate dalla costruzione del raccordo fra la linea di Bologna e quella del Brennero presso la stazione di Verona P. N.	Ultimato	Genova-Sampierdarena confine francese	Tratto dalla Galleria del Mattone Rosso alla galleria di S. Ampeglio e piazzale di Bordighera	In corso
Verona-Brennero	Spostamento linea per correzione curva onde permettere l'aumento della velocità tra i km. 55 + 096 e 55 + 749	Ultimato	Genova P. P. con la linea dei Giovi e succursale	Quadruplicamento Galleria Traversata fra le stazioni di Genova P. P. e Genova B. le.	In corso
Id.	Spostamento del binario di corsa dispari fra Chiusa e Ponte Gardena in base alla nuova picchettazione dell'asse della linea	Ultimato	Bacino Vittorio Emanuele III Parco Forni	Nuova galleria di Granarolo - Viadotto di Rivarolo e ponte a 5 luci sul torrente Polcevera - Galleria Facchini e raccordo con la Succursale dei Giovi	In corso
Treviso-Calalzo	Lavori per difendere la ferrovia contro la caduta di massi e di lavine di neve in località «Cianzona» fra i km. 117 + 628 e 117 + 845 — fra le stazioni di Ospitale e Perarolo	In corso	B. Polcevera Acqui	Lavori di sistemazione della visibilità in corrispondenza degli impianti ferroviari della stazione di Ovada S. Gaudenzio	In corso
Id.	Lavori per difendere la ferrovia fra i km. 107 + 934 e 107 + 983 — contro la caduta dei massi e di lavine di neve, mediante il prolungamento di m. 10, lato Calalzo; della galleria di Tremine e costruzione di un muro paramassi	In corso	Sampierdarena-Confine francese	Ricostruzione tratto dissestato del muro di sostegno a mare della ferrovia e di un muro di controtriva a monte fra i km. 88 + 816,931 fra le stazioni di Alassio e Laigueglia	In corso
Id.	Lavori per difendere la ferrovia fra i km. 116 + 052 e 116 + 066 — contro la caduta di massi e di lavine di neve mediante il prolungamento di m. 14,50 lato Calalzo della galleria «Campa Ventosa» fra le stazioni di Ospitale e Perarolo	In corso	Bivio succ. Ponte Biagio Assereto	Allargamento camera biforcazione gallerie Biagio Assereto-Molo Nuovo	In corso
Compartimento di Trieste			Compartimento di Bologna		
Trieste C. M.-Trieste S. Saba	Raddoppio del binario fra le stazioni di Trieste C. M. e Trieste Servola e impianto di due binari a Trieste Aquilinia	Ultimato	Bologna-Rimini	Sistemazione della massciata dei deviatori e dei binari di corsa in linea e nelle stazioni in diversi tratti	Ultimato
Udine-Tarvisio	Sgombro materie di interrimento agli alvei dei torrenti Misigulis e Pisanda al km. 37 + 723	Ultimato	Bologna-Piacenza	Sistemazione del rilevato ferroviario in conseguenza dello smottamento verificatosi fra i km. 43 + 130 e 43 + 200	Ultimato
S. Pietro del Carso-Fiume.	Rinnovo di ml. 14.900 di binario di corsa con materiale F.S. 463 fra Giordani e Fiume	In corso	Bologna-Verona	Consolidamento tratti di rilevato compresi fra i km. 50 + 207 - 50 + 246 - 50 + 402 - 50 + 473 - 50 + 856 - 51 + 076 - 51 + 128 - 51 + 241	In corso
Id.	Costruzione di muri d'ala in corrispondenza del ponte al km. 16 + 756	In corso			

COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Bologna-Padova.....	Sistemazione massicciata binari fra i km. 80 + 421 e 119 + 093	In corso	Ancona C.-S. Benedetto ...	Ampliamento del piazzale della stazione di Porto Recanati	In corso
Bologna-Rimini.....	Sistemazione massicciata dei deviatori e dei binari di corsa in linea e nelle stazioni in diversi tratti	In corso	Ancona C.-S. Benedetto ...	Sistemazione della frana Ferrucino tra le stazioni di Tollo-Canosa e Ortona a Mare	In corso
Compartimento di Firenze			Orte-Falconara	Lavori per difendere dal fiume Nera il muro di sostegno fra i km. 87 + 800,600	In corso
Firenze-Faenza	Esecuzione delle opere definitive di ripristino del corpo stradale danneggiato dall'alluvione del 1° giugno 1939 in corrispondenza del Rio Camminata al km. 77 + 312 fra la stazione di S. Cassiano e la fermata di S. Eufemia di Brisighella	Ultimato	Orte-Falconara	Lavori per difendere la spalla sinistra del ponte sul fiume Tevere, al km. 83 + 169	In corso
Chiusi-Empoli	Costruzione di un muretto di sottoscarpa al piede della trincea compresa fra i km. 191 + 077 e 191 + 102 fra Torrita e Sinalunga.	Ultimato	Orte-Falconara	Sistemazione dei muri frontali dal viadotto a 9 archi di luce ml. 5 ciascuno al km. 209 + 835 tra Nocera U. e Fabriano	In corso
Livorno-Pisa (Raccordo a sud)	Lavori di completamento inerenti alla costruzione del nuovo raccordo a Sud di Pisa C.le	Ultimato	Fabriano-Urbino	Lavori di consolidamento della zona in frana al km. 77 + 400,500	In corso
Parma-La Spezia	Ripristino del corpo stradale e dei fabbricati danneggiati dall'uragano del 17 novembre 1940-XIX	Ultimato	Fabriano-Urbino.....	Consolidamento della scarpata a valle al km. 40 + 200	In corso
Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	Riparazione del sottopassaggio lesionato di luce m. 4 al km. 1 + 056,46	In corso	Compartimento di Roma		
Lucca-Castelnuovo G.	Lavori di terra e murari occorrenti per la difesa delle erosioni del fiume Serchio e per le fondazioni dei ponti ai km. 38 + 261 e 39 + 729	In corso	Roma Tiburtina-Roma Smistamento	Ampliamento sede stradale dal bivio km. 8 + 460 al D.L. Roma Smistamento e completamento strada Prati Fiscali	Ultimato
Firenze-Pisa	Sistemazione manufatti attualmente a fasce di rotale ai km. 11 + 955,80; 17 + 083,55; 17 + 588 fra Cermignano e Montelupo	In corso	Roma-Tiburtina.....	Ampliamento sede stradale dal bivio chilometri 8 + 460 al D.L. Roma Smistamento e completamento strada Prati Fiscali	Ultimato
Firenze-Pisa.....	Sistemazione ai km. 44 + 870; 45 + 149; 45 + 567; 46 + 088; 46 + 052; 0 46 + 003; rialzamenti del manufatto sul Rio S. Bartolomeo al km. 45 + 129,80	In corso	Raccordo Tuscolana Mandrione	Costruzione muro di sostegno nei pressi del cavalcavia Mandrione per allargamento sede e raddoppio del raccordo.	In corso
Firenze-Pisa	Sistemazione manufatti attualmente a fasce di rotale e con travate metalliche ai km. 51 + 341,85; 51 + 787,50; 51 + 790,90; 51 + 798,10; 52 + 135,20; 54 + 097,77 e 54 + 429,60	In corso	Raccordo Tuscolana Mandrione	Allargamento sede stradale per raddoppio del raccordo	In corso
Pisa-Collesalveti	Rimozione d'opera di 11 travate metalliche del presidente doppio binario	In corso	Compartimento di Napoli		
Firenze-Chiusi	Consolidamento rilevato fra Rignano ed Incisa	In corso	Avellino-Rocchetta.....	Sistemazione trincea fra i km. 2 + 853,3 + 180	Ultimato
Firenze-Chiusi	Consolidamento rilevato fra i km. 172 + 106 e 172 + 201 Chiusi e Panicale	In corso	Avellino-Rocchetta.....	Consolidamento muro sostegno fra i km. 5 + 835 5 + 940	Ultimato
Lucca-Pontedera	Sistemazione del corpo stradale fra i chilometri 6 + 550 e 7 + 712 fra le stazioni di S. Leonardo S. Andrea e San Gineto Pieve di Compto	In corso	Avellino-Rocchetta.....	Sistemazione trincea fra i km. 31 + 010 31 + 380	Ultimato
Parma-La Spezia	Ricarico delle scogliere di protezione del rilevato ferroviario in alcuni tratti fra Fornovo e Berreto	In corso	Avellino-Rocchetta.....	Sostituzione centine III arcata Ponte Avella	Ultimato
Compartimento di Ancona			Avellino-Rocchetta.....	Sistemazione trincea fra i km. 44 + 950 45 + 180.	Ultimato
Rimini-Ancona.....	Scogliera frangionde fra i km. 151 + 890 e 152 + 109	Ultimato	Avellino-Rocchetta.....	Consolidamento muri di sostegno sbocco galleria Nusco	Ultimato
Ancona-S. Benedetto del Tronto	Ampliamento del piazzale della stazione di Cupramarittima	Ultimato	Avellino-Rocchetta.....	Ricostruzione di un ponticello di m. 3,00 al km. 113 + 537	Ultimato
S. Benedetto-Pescara	Difesa della spalla destra del ponte sul fiume Piomba al km. 340-861	Ultimato	Cancello-Torre Annunziata Centrale	Rinnovamento con materiale F.S. 46	In corso
Pescara-Sulmona.....	Consolidamento del rilevato ferroviario fra i km. 39 + 027 e 39 + 047 fra Torre dei Passeri e Tocco Castiglione	Ultimato	Napoli-Potenza	Costruzione di muri di chiusura lungo i cigli della trincea ferroviaria fra i cavalcavia di Via S. Eremita (km. 51 + 823 e di Via Nizza km. 52 + 568 e sistemazione dei muri andatori del cavalcavia di Via dei Principati km. 52 + 410 fra le stazioni di Vietri e Salerno	In corso
L'Aquila-Teramo	Sistemazione C. C. al km. 139 + 721 per essere adibita a fermata di Scopello	Ultimato	Sicignano-Potenza	Consolidamento del rilevato in frana con 4 drenaggi trasversali collegati a monte ed a valle con drenaggi longitudinali ai km. 139 + 590 e 139 + 650 fra le stazioni di Baragiano e Picerno	In corso
L'Aquila-Teramo	Difesa della sponda destra del fiume Velino al km. 172 + 300	Ultimato	Napoli-Potenza	Costruzione di un sottopassaggio pedonale al km. 31 + 017 fra le stazioni di Vietri e Salerno	In corso
Pescara-Teramo.....	Lavori di sbancamento materie franate e costruzione di fossi cunettoni e cunette al km. 369 + 370 e 369 + 374	Ultimato	Compartimento di Bari		
Pescara-Teramo	Costruzione di scogliera in seguito all'abbassamento del rilevato ferroviario al km. 401 + 817	Ultimato	Foggia-Potenza	Sistemazione trincea fra i km. 50 + 876 e 51 + 033 fra le stazioni di Rocchetta e Melù	In corso
Civitanova-Albaccina	Sistemazione del muro andatore del viadotto Maniella al km. 51 + 874	Ultimato	Foggia-Potenza	Riparazione danni prodotti dalle piene del torrente Rivasco al km. 108 + 800 ed esecuzione delle opere definitive a difesa del rilevato ferroviario fra i km. 108 + 498 e 108 + 800	In corso
Fabriano-Urbino	Riparazione della scarpata al km. 46 + 750 consolidamento scarpata al km. 40 + 200	Ultimato	Foggia-Potenza	Consolidamento dei muri frontali lato Foggia, delle Gallerie Spine e Filicosa i km. 83 + 937, 45 e 84 + 806, 24 e di quello lato Potenza della Galleria Felicosa al km. 85 + 091 fra le stazioni di Potenza e Castel Lagopesole	Ultimato
			Potenza-Metaponto	Lavori di difesa del rilevato ferroviario dalle piene del fiume Basento fra i chilometri 223 + 600 e 224 + 350	In corso

COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Reggio Calabria					
Battipaglia-Reggio C.	Sistemazione della sede stradale fra le stazioni di Diamante e Belvedere in dipendenza della correzione del tracciato delle curve dal km. 161 + 170 al km. 165 + 62 ⁿ	In corso	Palermo-Bicocca	Costruzione di gabbionata per l'arginatura del fiume Imera nei pressi del ponte al km. 133 + 166,16 per la difesa del rilevato ferroviario fra le stazioni di Imera e Villarosa	Ultimato
Battipaglia-Reggio C.	Consolidamento della sede ferroviaria fra i km. 64 + 700 e 65 + 020 fra le stazioni di Ascea e Pisciotta	In corso	Castelvetrano-Porto Empedocle	Costruzione del muro d'ala a destra della galleria Macauda km. 60 + 424,50	Ultimato
Battipaglia-Reggio C.	Consolidamento del tratto di sede ferroviaria in frana fra i km. 64 + 300 e 64 + 400 fra le stazioni di Ascea e Pisciotta	In corso	Siracusa-Licata	Sostituzione condotta del diametro di mm. 75 in ghisa per rifornire la stazione di Comiso	Ultimato
Metaponto-Reggio C.	Difesa del piazzale della fermata di Sant'Andrea dello Jonio	In corso	Messina-Bicocca	Transito sagoma T. R. in galleria di Catania	Ultimato
Compartimento di Palermo			Bicocca-Siracusa	Platea di raccolta stitilicidi in galleria di Valsavoia	In corso
Palermo-Messina	Costruzione di un muro di sostegno a tergo della C. C. km. 120 + 997, fra le stazioni di S. Fratello e S. Agata	Ultimato	Palermo-Messina	Esecuzione delle opere di terra e murarie occorrenti alla sistemazione dei due ponti in ferro sui torrenti Caronia e Zappulla, al km. 105 + 132 e km. 133 578, linea Palermo-Messina	In corso
Palermo-Messina	Impianto di una 2 ^a gabbionata per difendere dal pericolo dell'aggrimento la spalla, lato Messina, del viadotto ferroviario sul torrente Furiano al km. 117 + 645	Ultimato	Alcamo dir. Marsala-Trapani	Sgombro interrimenti fra le stazioni di Salemi e Castelvetrano	In corso
Palermo-Messina	Costruzione di un tratto di cunetta a valle del piazzale interno della stazione di Patti	Ultimato	Messina-Bicocca	Rinnovamento ml. 14.469 binario fra Catania Centrale ed Acireale	In corso
Alcamo D.-Marsala-Trapani	Consolidamento rilevato km. 104 + 735/765 mediante costruzione di gabbionata a valle e cunetta drenata a monte	Ultimato	Caltanissetta Xirbi e Caltanissetta Centrale	Sistemazione del cunettoce di uscita dallo sbocco del ponticello di metri 2,00 di luce, al km. 129 + 736, fra Caltanissetta Xirbi e Caltanissetta Centrale	In corso
Palermo-Bicocca	Consolidamento del tratto di rilevato fra i km. 126 + 776/824 e le stazioni di Caltanissetta X ed Imera	Ultimato	Palermo-Bicocca	Consolidamento rilevato al km. 127 + 600 e 127 + 665 fra le stazioni di Caltanissetta Xirbi ed Imera	In corso
			Palermo-Bicocca	Sistemazione e costruzione muri paramassi fra i km. 329-330	In corso
			Siracusa-Messina	Transito sagoma T. E. tratta Valsavoia-Augusta	In corso
			Siracusa-Messina	Transito sagoma T. E. tratta Augusta-Priolo	In corso

Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1941.

(Vedere Relazione a pag. 121 e seguenti, Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Torino Castagnole-Asti-Mortara ...	Sostituzione travata al km. 39 + 576 ..	Ultimato	Firenze-Pisa.....	Costruzione di nuove travate metalliche in sostituzione di quelle esistenti ai ponti di 30 m. di luce sui fiumi Ombrone, Pisa, Elsa, Era e Bisenzio ai km. 15 + 584; 19 + 089; 27 + 656; 60 + 492 e 15 + 620	In corso
Compartimento di Milano Arona-Domodossola	Sostituzione della travata continua esistente a 3 luci con tre travate indipendenti e costruzione di nuove travate per il raddoppio nel ponte sul fiume Toce al km. 25 + 734	Ultimato	Compartimento di Ancona Sulmona-Aquila	Posa in opera di 2 travate metalliche nei ponti sul fiume Aterno ad una luce di ml. 20 sull'obliquo al km. 84 + 309 e 92 + 029	imato
Arona-Domodossola	Nuova travata metallica ai ponticelli ai km. 8 + 026; 8 + 434; 9 + 281; 29 + 071; 32 + 938; 33 + 478; 36 + 016	Ultimato	Compartimento di Roma Roma-Formia e Roma-Cassino Sottovia al km. 4 + 873 per la strada militare	Sostituzione delle travate in ferro per la linea di Formia con una piattabanda con ferri a doppio « T » annegati nel calcestruzzo di cemento e sostituzione delle travate in ferro per la linea di Cassino, che verranno demolite, con quelle di Formia	In corso
Arona-Domodossola.....	Sostituzione delle travate metalliche dei ponti al km. 42 + 730; 44 + 516; 46 + 056; 48 + 979; 55 + 190	In corso	Compartimento di Napoli Lapio	Sostituzione con travata metallica della portata di m. 24,70 del volto lesionato al ponte al km. 21 + 240 sul fiume Calore fra le stazioni di Lapio e Taurasi	Ultimato
Compartimento di Venezia Verona-Brennero	Nuova travata metallica sul torrente Leno in sostituzione di quella esistente sul binario pari e rafforzamento di quella esistente sul binario dispari al km. 70 + 361	Ultimata	Savignano-Greci	Sostituzione con travata metallica di metri 21,82 di portata del volto lesionato al ponte al km. 53 + 357 sul torrente Arvano fra le stazioni di Planerottolo e Savignano Greci	In corso
Verona-Brennero	Costruzione e posa in opera di due travate metalliche nuove in sostituzione di altre due esistenti sul torrente Fersina al km. 92 + 228 e l'altra nel sottovia al km. 44 + 261	In corso	Comp. di Reggio Calabria Metaponto-Reggio C.....	Costruzione di un nuovo ponte in tre luci di m. 50 ciascuna, a travate metalliche indipendenti, in sostituzione di quella esistente sul fiume Basento, al km. 45 + 101 della linea Metaponto-Reggio Calabria	In corso
Verona-Brennero.....	Costruzione e posa in opera di quattro travate metalliche nuove a travi gemelle in sostituzione di altrettante esistenti nel ponte in due luci sul Rio Secco al km. 80 + 912 e rafforzamento delle due travate del ponte sul torrente Ala al km. 54 + 925	In corso	Compartimento di Palermo Palermo-Messina.....	Fornitura e posa in opera di due nuove travate metalliche nei ponti Loggano di luce 24,70 m. al km. 186 + 815,34 e Mela a tre luci da 36 cadauno al km. 190 + 332,29	Ultimato
Comp. di Genova (speciale) Raccordo diretto Genova P. P. con le linee dei Giovi e Succursale	Costruzione di una travata metallica per doppio binario, di 40 m. di luce, per il viadotto di Rivarolo	In corso	Palermo-Messina	Fornitura e posa in opera di due nuove travate metalliche nei ponti Roccella di luce 19,50 m. al km. 53 + 927 e Piletto di luce 20,50 m. al km. 57 + 422	Ultimato
Compartimento di Genova Genova-Ovada-Acqui	Sistemazione viabilità in corrispondenza agli impianti ferroviari di Ovada San Gaudenzio Costruzione e posa in opera di una travata metallica per la luce centrale del sottovia Umberto I al km. 33 + 102,88	In corso	Stazione di Messina-Villa S. Giovanni M.	Fornitura e posa in opera di quattro ponti mobili metallici della portata di 30 metri per scambio triplo completi delle relative capre di sollevamento di cui due destinati alle invasature per approdo navi traghetto terza e quarta di Messina M. e gli altri due alle invasature di Villa S. Giovanni	In corso
Compartimento di Bologna Modena-Verona	Sistemazione del ponte in ferro detto dei Mulini al km. 62 + 082 con due travate indipendenti, ciascuna di luce m. 35, e del ponte sullo scaricatore al km. 62 + 588 con una travata di luce di m. 18,50	In corso	Palermo-Messina	Fornitura e posa in opera di quattro nuove travate metalliche nel ponte a quattro luci da m. 49,88 cadauno sul torrente Mazzara km. 179 + 125	In corso
Modena-Verona	Sistemazione del ponte in ferro in sette luci della lunghezza complessiva di m. 430 sul Po presso Borgoforte, mediante costruzione di nuove travate indipendenti	In corso	Palermo-Messina	Fornitura e posa in opera delle nuove travate metalliche nei ponti a due luci sui torrenti Caronia e Zappulla rispettivamente ai km. 105 + 182 e 133 + 578	In corso
Bologna-Padova.....	Sistemazione ponte sul Reno al km. 31 + 776, sottovia Francolino al km. 52 + 042 e ponte sul Canal Bianco al km. 69 + 823.	In corso	Palermo-Messina	Fornitura e posa in opera di quattro nuove travate metalliche nel ponte retto a quattro luci da 49,86 m. cadauno sul torrente Termini al km. 183 + 267	In corso
Compartimento di Firenze Firenze-Faenza	Adattamento di due travate usate e loro posa in opera sui tronchi al km. 77 + 312 e 77 + 430 in dipendenza dei lavori per il ripristino della linea	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 1941.**

(Vedere Relazione a pag. 121 Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Torino					
S. Antonio di Saluggia	Costruzione di due nuovi locali ad uso ufficio I. E. S. a pianterreno del F. V.	Ultimato	Segue: Stazione di Milano Greco	N. 1 fabbricati uffici e officina N. 1 magazzino - Ufficio N. 7 fabbricati minori N. 1 centrale di pompatura } Ufficio I. E. S.	
Terrazza-Saluggia - Bianze Tronzano - S. Germano Vercellese - Borgo Vercelli Ponzana e Magenta	Costruzione di cabina in c. a., per impianto nuova segnalazione elettrica	Ultimato	Como S. Giovanni.....	Nuovo F. V. e F. S. A.	In corso
Magenta	Impianto pensilina addossata al F. V., lato ferrovia	Ultimato	Stazione di Stradella	Costruzione di una pensilina in cemento armato sul marciapiedi intermedio	In corso
Aosta	Ampliamento del F. V.	Ultimato			
Alessandria smistamento ...	Ampliamento del P. C. C. per merci da trasportarsi con automezzi. (Parco M. 2)	Ultimato	Compartimento di Venezia		
Savona Letimbro	Sistemazione magazzino ed ufficio bagagli	Ultimato	Verona P. N.	Lavori occorrenti per pavimentare e coprire con tettoia uno dei due piani caricatori scoperti dello scalo P. V.	Ultimato
Cozzo	Ampliamento F. V.	Ultimato	Venezia Mestre	Costruzione di un fabbricato ad uso magazzino per monopolio metalli	Ultimato
Chiasso.....	Sistemazione ed ampliamento F. V.	In corso	Mestre	Costruzione pensiline provvisorie in legname sul 2° e 3° marciapiede	Ultimato
Torrazza-Bianze-Ponzana ..	Costruzione di due nuovi locali a pianterreno del F. V.	In corso	Bolzano	Costruzione casermetta per la Milizia ferroviaria	Ultimato
Aosta	Costruzione chiosco esterno per il caffè ristorante	In corso	Bolzano	Costruzione fabbricato ad uso Uffici Assistenti lavori e sorveglianti della linea	Ultimato
Alessandria	Ampliamento e sistemazione del F. V. ..	In corso	Vicenza	Costruzione di un sottopassaggio di comunicazione fra i marciapiedi della stazione di Vicenza	In corso
Torino P. N.	Costruzione edificio ad uso dei servizi postali e ferroviari	In corso	Treviso	Sopraelevazione dei locali della mensa delle CC. NN. nella casermetta	Ultimato
Torino P. N.	Nuova Centrale termica in stazione	In corso	Treviso	Sopraelevazione dei locali del dormitorio delle CC. NN.	Ultimato
Asti	Ampliamento e sistemazione del F. V. ..	In corso	Treviso	Costruzione di un campo sportivo per la Milizia ferroviaria	Ultimato
Bardonecchia	Sistemazione F. V., costruzione fabbricato servizi accessori e rimessa locomotive	In corso	Treviso	Sistemazione del pianterreno del F. V. di Trevizo Centrale in dipendenza della costruzione del sottopassaggio viaggiatori	In corso
S. Giuseppe di Cairo	Sistemazione sale d'aspetto del F. V.	In corso	Vicenza	Costruzione di una pensilina in legno provvisoria sul 2° marciapiede e per prolungare quella sul 1° marciapiede della stazione di Vicenza	In corso
			Trento	Ampliamento casermetta per la Milizia ferroviaria	In corso
Compartimento di Milano			Fortezza - S. Candido e Bruno Campo Tures	Sistemazione iscrizioni nomi delle stazioni	In corso
Stazione di Milano smistamento	Costruzione di piazzali e strade e sistemazione di binari per il servizio camionistico interstazionale	Ultimato	Compartimento di Trieste		
Stazione di Candoglia	Costruzione di marciapiedi fra i due binari di corsa e di un chiosco per ricovero viaggiatori	Ultimato	Trieste C.	Lavori per sbarcare il terrapieno fra le due ali del fabbricato Sylos	Ultimato
Stazione di Pavia	Prolungamento del F. V. per ricavare: locali per i nuovi cessi	Ultimato	Valbruna	Sistemazione fognatura e scarichi delle pluviali del palazzo Compartimentale	Ultimato
Stazione di Voghera	Prolungamento, lato Milano, del F. V. ..	Ultimato	Gorizia C.	Sistemazione dei servizi accessori e prolungamento marciapiedi	Ultimato
Stazione di Rivalta Scrivia.	Costruzione di un nuovo F. V. e di un fabbricato per servizi accessori	Ultimato	Monfalcone	Ampliamento e sistemazione ad uso casermetta della Milizia di un F. A.	Ultimato
Stazione di Borghetto S. Lazzaro	Istituzione di una nuova fermata	Ultimato	Trieste	Impianto di un'asta di manovra lato Trieste	Ultimato
Stazione di Cremona.....	Costruzione di un magazzino merci in prosecuzione dell'esistente M. M. G. V. in dipendenza della istituzione di nuove linee camionistiche	Ultimato	Trieste	Ripristino intonaci, restauro, tinteggiature esterne del palazzo compartimentale	Ultimato
Stazione di Milano smistamento	Costruzione di una pensilina in legno a sbalzo per la sistemazione del servizio camionistico internazionale	Ultimato	Trieste	Costruzione di un fabbricato ad uso uffici a Trieste Aquilina	Ultimato
Stazione di Stresa Borromeo	Costruzione di una pensilina sul marciapiedi intermedio	Ultimato	Postumia	Costruzione di un corpo avanzato per ampliare i locali della mensa della Milizia Ferroviaria	Ultimato
Stazione di Premosello.....	Costruzione di pensiline sui marciapiedi intermedi	Ultimato	Fiume	Ampliamento e sistemazione della casermetta per la Milizia ferroviaria	Ultimato
Stazione di Cremona.....	Costruzione di una tettoia di legno in dipendenza della costruzione di un nuovo M. M. in prosecuzione di quello a G. V. esistente	Ultimato	Trieste Centrale	Costruzione di pensiline in legno	Ultimato
Stazione di Domodossola...	Sistemazione del F. V.	In corso	Trieste Centrale	Demolizione della parte superiore dei muri laterali nel F. V.	Ultimato
Stazione di Caldè	Costruzione del nuovo F. V.	In corso	S. Pietro del Carso	Sistemazione della sede e mensa del Dopolavoro Ferroviario	Ultimato
Fermata di Vercurago S. Giorlano	Spostamento della fermata e costruzione di un nuovo F. V.	In corso	Stazioni diverse	Costruzione di ricoveri anticrollo per la protezione antiaerea in tutte le località considerate pericolose	Ultimato
Stazione di Milano Greco ..	Nuovi impianti per il magazzino approvvigionamenti e per l'Ufficio I. E. S. (1° Lotto e 2° del 2° gruppo di impianti comprendenti) N. 8 capannoni e grandi tettoie N. 1 fabbricato uffici N. 1 fabbricato alloggi N. 5 fabbricati minori } Magazzino approvvigionamenti	In corso			

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Postumia.....	Sopraelevazione del corpo avanzato della Casermetta della Milizia	In corso	Compartimento di Bologna		
Tarvisio.....	Costruzione di un corpo aggiunto lato Udine al fabbricato della Casermetta della Milizia	In corso	Stazione Piacenza.....	Costruzione di un nuovo fabbricato latrine e lavandini per posto di sosta militari in transito	Ultimato
Trieste C. M.....	Sistemazione del Deposito olii minerali e petrolio nel Deposito locomotive	In corso	Castel S. Pietro Castelbolognese	Sistemazione del F. V.....	Ultimato
Pontebba.....	Sistemazione degli impianti doganali per il transito di Tarvisio	In corso	Rovigo.....	Demolizione della tettoia.....	Ultimato
Stazioni diverse.....	Fornitura di pali e di tabelle in cemento armato con iscrizioni dei nomi di 29 stazioni	In corso	Lavino.....	Sistemazione latrine per il pubblico.....	Ultimato
Compartimento di Genova			Porretta Terme.....	Demolizione del vecchio rifornitore a vasche metalliche, da tempo inutilizzate	Ultimato
Ospedaletti.....	Nuovo marciapiedi a mare della lunghezza di m. 240 e della larghezza di m. 3,70	Ultimato	Modena.....	Prolungamento di 50 metri verso Piacenza del marciapiedi fra il 2° ed il 3° binario della stazione	Ultimato
Ospedaletti.....	Sottopassaggio viaggiatori.....	Ultimato	Bologna smistamento.....	Impianto della nuova stazione.....	In corso
Bordighera.....	Nuovo marciapiedi intermedio della lunghezza di m. 380 e della larghezza di m. 6	Ultimato	Bologna smistamento.....	Ampliamento magazzino del carburo di calcio ad uso magazzino per scorte di torce a vento	In corso
Bordighera.....	Allargamento da m. 4,50 a m. 6,00 del marciapiedi principale	Ultimato	Bologna Centrale.....	Ampliamento locali del Magazzino viveri della Provvida	In corso
Bordighera.....	Ampliamento scalo merci.....	Ultimato	Bologna-Centrale.....	Nuova Caserma della Milizia.....	In corso
Bordighera.....	Impianto gru di sollevamento di tonn. 6	Ultimato	Ostiglia.....	Sopraelevazione del F. V. e costruzione di 2 F. S. A.	In corso
Bordighera.....	Adattamento del capannone ex rimessa vettura reale a F. S. A.	Ultimato	Compartimento di Firenze		
Bordighera.....	Sistemazione F. C.....	Ultimato	Rufina.....	Prolungamento asta nel piazzale merci e lavori accessori	Ultimato
Genova B.le.....	Sostituzione di garette in legno con altre in c. a.	Ultimato	Laterina.....	Impianto serbatoi per deposito olio di lino nel recinto delle ex Fornaci di Laterina.	Ultimato
Genova B.le.....	Sistemazione di rifugi e costruzione armature anticrollo	Ultimato	Porcari.....	Accorciamento delle falde del M. M. e del piano caricatore	Ultimato
Genova B.le.....	Costruzione di due possetti e tratti di fognatura per lo scarico delle materie dei treni Ospedali	Ultimato	Pescia, Tassignano, Lucca, Rigoli, Borgo a Buggiano, S. Giuliano Terme	Accorciamento delle falde del M. M. e del piano caricatore	Ultimato
Genova P. P.....	Demolizione grande tettoia.....	Ultimato	Staggia Senese.....	Ampliamento del F. V.....	Ultimato
Genova P. P.....	Sistemazione di rifugi e costruzione di armature anticrollo	Ultimato	Siena.....	Ripristino della scarpata in corrispondenza dello smottamento avvenuto nella scarpa destra del rilevato dell'asta di manovra dello scalo merci	Ultimato
Genova P. P.....	Impianto di quattro fosse per immondizie	Ultimato	Pisa Centrale.....	Costruzione di due fabbricati nel piazzale esterno della stazione	Ultimato
Genova P. P.....	Fornitura in opera di cartelli indicatori...	Ultimato	Apuania Massa.....	Sistemazione piazzale merci per carico e scarico diretto	Ultimato
Genova P. P.....	Sistemazione dispensa e costruzione nuova ghiacciaia per il ristorante	Ultimato	Borgo a Buggiano.....	Demolizione pensilina metallica al M. M.	Ultimato
Genova-Sampierdarena.....	Prolungamento lato mare per ml. 25 del M. M. P. V.	Ultimato	Pontedera.....	Ampliamento del caffè ristorante.....	In corso
Genova Sampierdarena.....	Demolizione tettoia linea sussidiaria e linea Ventimiglia	Ultimato	Pisa Centrale.....	Costruzione di una pensilina in c. a.....	In corso
Genova-Sampierdarena.....	Sistemazione di rifugi e costruzione di armature anticrollo	Ultimato	Apuania Massa.....	Formazione della massicciata del piazzale di carico e scarico diretto a monte della stazione	In corso
Genova-Sampierdarena.....	Sostituzione di garette in legno con altre in c. a.	Ultimato	Pisa Centrale.....	Costruzione delle pensiline in cemento armato sui marciapiedi della stazione e sistemazione del F. V. in conseguenza della demolizione della grande tettoia	Ultimato
Alassio-Ventimiglia.....	Costruzione sottopassaggio viaggiatori e pensilina	Ultimato	Compartimento di Ancona		
Alassio-Ventimiglia.....	Opere di terra e murarie per l'ampliamento del piazzale della stazione	Ultimato	Spoletto.....	Sistemazione e migliorie al F. V.....	In corso
Alassio-Ventimiglia.....	Sistemazione M. M., costruzione fabbricato centrale termica e prolungamento sottopassaggio viaggiatori	In corso	Manoppello.....	Ampliamento e sistemazione del F. V. ..	Ultimato
	Costruzione di due cabine in muratura per apparati centrali elettrici		Iesi.....	Ampliamento e sistemazione del F. V. ..	Ultimato
Pietra Ligure.....	Nuovo F. V. della stazione.....	Ultimato	Iesi.....	Costruzione di una pensilina in c. a.....	In corso
Loano.....	Ricovero viaggiatori nella stazione.....	Ultimato	L'Aquila.....	Costruzione fabbricatini ad uso deposito combustibili	Ultimato
Bordighera.....	Sottopassaggio viaggiatori.....	In corso	Tortoreto Nereto.....	Ampliamento dello scalo merci.....	In corso
Bordighera.....	Impianto stadera da 40 tonn.....	In corso	Pesaro.....	Costruzione del sottopassaggio per i viaggiatori e della relativa pensilina di copertura	In corso
Bordighera.....	Pensilina in c. a. sul marciapiede intermedio	In corso			
Genova P. P.....	Ricostruzione nuove tettoie in legno in dipendenza della demolizione grande tettoia	In corso	Compartimento di Roma		
Genova B.le.....	Costruzione fabbricato per il servizio delle Casse mobili	In corso	Roma smistamento.....	5 cabine A. C. E.....	Ultimato
Cogoleto.....	Costruzione del nuovo F. V.....	In corso	Roma smistamento.....	N. 2 fabbricati partenze.....	Ultimato
S. Lorenzo al Mare.....	Costruzione nuovo F. V.....	In corso	Stazione di Ostiense.....	Nuovo F. V.....	Ultimato
Quarto del Mille.....	Costruzione nuovo F. V.....	In corso			
Ventimiglia.....	Demolizione e ricostruzione F. V. e fabbricati accessori	In corso			

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Roma Mandrione	Nuovo F. V.	Ultimato	Compartimento di Reggio C.		
Roma Termini	N. 1 fabbricato nuovo per C. A. E.	Ultimato	Gioia Tauro.....	Sistemazione del piazzale di carico e scarico diretto	Ultimato
Roma Termini	Demolizione tettoia metallica	In corso	Rossano.....	Sistemazione del fabbricato viaggiatori e del fabbricato cessi	In corso
Roma smistamento.....	1° Completamento piazzali	In corso			
Roma smistamento.....	2° Completamento fabbricati.....	In corso			
Roma smistamento.....	3° Ampliamento P. C. trasbordi	In corso			
Colleferro.....	Costruzione di una pensilina	In corso			
Roma Termini	Impianto di una nuova fermata al km. 8 + 381 a servizio di alti personaggi (costruzione di strade di accesso, padiglioni pensiline marciapiedi e di un sottovia)	In corso	Compartimento di Palermo		
Compartimento di Napoli			Catania, Trapani e Stazioni minori	Demolizione delle tettoie	Ultimato
Pagani	Ampliamento e sistemazione scalo merci 1° Gruppo lavori	Ultimato	Vittoria	Costruzione di un ricovero di fortuna	Ultimato
Torre Annunz. Maritt.	Ampliamento e sistemazione scalo merci		Comiso	Costruzione di un ricovero di fortuna	Ultimato
Salerno.....	Sistemazione a ricovero antiaereo del ponte sul fiume Irno	Ultimato	Lentini, Agnone Brucoli, Augusta	Costruzione centralina per A. C. E.	Ultimato
Apice	Costruzione di un piano caricatore per bestiame e prolungamento dei marciapiedi	Ultimato	Passomartino	Costruzione centralina per A. C. E.	Ultimato
Noocera Superiore	Sostituzione con muro delle cancellate metalliche di chiusura della stazione	Ultimato	Milazzo.....	Costruzione tettoia per ricovero primizie	Ultimato
Salerno.....	Sistemazione a ricovero antiaereo del sottopassaggio della stazione	Ultimato	Campofelice.....	Impianto di un architrave in c. a. sul fronte del F. V. per addossarsi la cabina in ferro A. C. E.	Ultimato
Battipaglia	Sostituzione con muro delle cancellate metalliche di chiusura della stazione	Ultimato	Campofelice.....	Impianto del fabbricatino A. C. E.	In corso
Padula	Restauro del F. V. e F. C. della stazione di Padula	Ultimato	Lascari.....	Impianto del fabbricatino A. C. E.	Ultimato
Pompei.....	Costruzione sottopassaggio viaggiatori pensiline in cem. arm. e sistemazione marciapiedi	In corso	S. Marco D'Alunz.	Impianto del fabbricatino A. C. E.	Ultimato
Benevento.....	Prolungamento del marciapiedi principale e di quello intermedio	In corso	Piraino S. Ang.	Impianto del fabbricatino A. C. E.	Ultimato
Benevento.....	Adattamento a ricovero antiaereo di uno scantinato nel F. V.	In corso	Oliveri Tindari	Impianto del fabbricatino A. C. E.	Ultimato
Salerno.....	Costruzione di un fabbricato ad uso deposito e spogliatoio dei manovali della trazione addetti alla pulizia delle vetture	In corso	S. Agata Militello	Adattamento a rifugi di fortuna degli scantinati del F. V. e del dormitorio P. V.	Ultimato
Acerra	Costruzione della pensilina addossata a F. V.	In corso	Acantara.....	Costruzione centralina per A. C. E.	In corso
Baragiano	Restauro dei F. V. e F. C.	In corso	Augusta.....	Ampliamento scalo merci	In corso
Romagnano.....	Restauro dei F. V. e F. C.	In corso	Messina a Siracusa M.	Sistemazione visibilità nomi delle stazioni	In corso
Campobasso.....	Ampliamento e sistemazione del F. V. e costruzione ricovero antiaereo	In corso	Lentini.....	Ampliamento scalo merci	In corso
Napoli	Demolizione della tettoia	In corso	Mascalci, Valsavoia, Augusta, e Priolo	Costruzione centraline per A. C. E.	In corso
Compartimento di Bari			Augusta.....	Impianto pensilina ed allargamento marciapiedi interbinario	In corso
Brindisi Centrale.....	Impianto biglietteria militare	Ultimato	Zappula	Ricostruzione a nuovo del muro di cinta a valle della stazione, in conseguenza dell'impianto del 3° binario	In corso
Brindisi Centrale.....	Sistemazione locale bagagli ed uscita viaggiatori	Ultimato			
Taranto	Esecuzione del 1° Gruppo lavori interessanti la fognatura del piazzale interno della stazione	Ultimato	Delegazione Cagliari		
Rocchetta S. Antonio Lacedonia	Sistemazione degli uffici e degli alloggi F. V.	Ultimato	Cagliari.....	Costruzione di un piano caricatore bestiame, platea lavaggio carri costruzione strade di accesso al piano caricatore nella stazione di Cagliari	Ultimato
Metaponto	Trasformazione in P. C. del M. M. a binario interno della stazione	Ultimato	Cagliari.....	Demolizione tettoia Cagliari	Ultimato
Foggia	Prolungamento M. M. e sistemazione P. V.	In corso	Sassari	Demolizione tettoia Sassari.....	Ultimato
Bari Centrale	Prolungamento M. M. per servizio con automezzi	In corso	Cagliari.....	Costruzione ricoveri antiaerei nella stazione di Cagliari	Ultimato
Bari Torre a Mare.	Allungamento ed allargamento dei marciapiedi e conseguente spostamento dei binari in dipendenza della elettrificazione del 3° gruppo	In corso	Tercalla	Costruzione di un P. C. bestiame nella stazione di Tercalla	Ultimato
Bari Centrale.....	Completamento della chiusura interessante la parte orientale della stazione	In corso	Olia	Costruzione di una pensilina in legno sul marciapiedi addossato al F. V. della stazione di Olia	Ultimato
			Oristano	Costruzione di una fossa a fuoco della lunghezza di ml. 25 per la visita delle locomotive e di una sabbiera di mc. 10 in stazione di Oristano	In corso
			Stazioni diverse.....	Sistemazione della visibilità dei nomi delle stazioni di Cagliari-Villaras-Serramanna, S. Gadino-Terralba-Abbasanta-Sassari-P. Torres-Iglesias.	In corso
			Stazioni diverse.....	Prolungamento P. C. delle stazioni di Millis-P. Latino-Uputi-Iglesias - Ploaghe - Sassari	In corso

**Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc., ultimati o in corso di ultimazione
al 30 giugno 1941.**

(Vedere Relazione a pag. 121, Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	
Compartimento di Torino						
Casale Monferrato.....	Prolungamento rimessa automotrici.....	Ultimato	<i>Segue: Genova Brignole (Terralba)</i>	Officina rialzo a Genova Trasta con i seguenti fabbricati ed impianti: 1) Capannone riparazione carri..... 2) Capannone torneria ruote..... 3) Fabbricato centrale termica..... 4) Fabbricato Magazzino legnami.... 5) Fabbricato aspirazione trucioli... 6) Fabbricato Deposito infiammabili. 7) Fabbricato Deposito cascami..... 8) Fabbricato saldatura autogena.... 9) Fabbricato cabina di trasformazione 10) Fabbricato uffici, refettorio, ecc. 11) Fabbricatini latrine..... 12) Fasci binari per ricovero riparandi n. 2 di quattro binari ciascuno e binari di smistamento e di manovra per uno sviluppo totale di metri 7400	Ultimato	
Torino smistamento.....	Nuovo deposito liquidi infiammabili.....	In corso			Ultimato	
Cuneo Stura.....	Ampliamento rimessa automotrici.....	In corso			Ultimato	
Compartimento di Milano						
Stazione di Voghera.....	Ampliamento e sistemazione delle officine M.M. di Voghera (1° gruppo di lavori): Fabbricato « Deposito biciclette »..... Tettoia per sgrassatura carrelli..... Fabbricato « Cabina di trasformazione » .. Fabbricato « Lavanderia - Asciugatoio - Cardatura crine » Prolungamento della fossa del carrello trabordatore	Ultimato Ultimato Ultimato Ultimato Ultimato				Ultimato Ultimato Ultimato Ultimato Ultimato Ultimato
Stazione di Gallarate.....	Sistemazione del Deposito T.E.....	In corso	Genova Brignole.....		Ampliamento del fabbricato Rimessa locomotori e del fabbricato gerente combustibili; costruzione del fabbricato ad uso refettorio, Deposito sabbia e Deposito lignite	In corso
Stazione di Bergamo.....	Costruzione di una rimessa per automotrici	In corso				
Stazione di Voghera.....	Ampliamento e sistemazione delle Officine M.M. di Voghera (2° gruppo di lavori): Fabbricato « Verniciatura carrozze »..... Fabbricato « Centrale Termica ».....	In corso In corso	Genova Rivarolo.....		Fabbricato ad uso Deposito oli ed infiammabili	In corso
Compartimento di Venezia			Compartimento di Bologna			
Belluno.....	Trasporto in sede definitiva degli impianti del Deposito locomotive in dipendenza della cessione di aree al Comune	Ultimato	Officine di Rimini.....		Ampliamento e sistemazione alcuni impianti delle Officine locomotive di Rimini	Ultimato
Trento.....	Sistemazione D.L. in dipendenza dell'elettificazione della linea	Ultimato	Bologna Ravone.....		Sistemazione di un'area da adibirsi a Deposito di bobine nel Magazzino approvvigionamenti	Ultimato
Trento.....	Costruzione R.L. a corrente trifase.....	Ultimato	Bologna Centrale.....		Acquisto di macchine ed utensili speciali occorrenti per il Deposito locomotive, in seguito al suo ampliamento	In corso
Trento.....	Impianto di una nuova piattaforma del diametro di m. 15 e sostituzione di una piattaforma da m. 14,50 con altra da m. 18,50	Ultimato	Officine Veicoli di Bologna.	Ampliamento e sistemazione dell'O.V. in dipendenza della soppressione di quella di Roma-Trastevere	In corso	
Fortezza.....	Sistemazione fabbricato uffici, officina e magazzini del deposito locomotive	Ultimato	Officine Veicoli.....	Ampliamento e sistemazione (acquisto ed impianto macchinari, mezzi d'opera ed attrezzi)	In corso	
Verona.....	Ampliamento Deposito locomotive in dipendenza della elettrificazione delle linee Bologna-Trento e Padova-Venezia	In corso	Bologna Smistamento.....	Nuovi impianti per la trazione in dipendenza dell'impianto della nuova stazione	In corso	
Trento.....	Ampliamento Rimessa locomotori a corrente continua ed automotrici	In corso	Bologna Ravone.....	Sistemazione dei capannoni rottami ricchi, servizio acqua e materiali vari del Magazzino approvvigionamenti	In corso	
Bolzano.....	Costruzione officina rialzo e fabbricati servizi accessori	In corso				
Compartimento di Trieste			Compartimento di Firenze			
Gorizia Montesanto.....	Ampliamento e sistemazione della Squadra rialzo	In corso	Pontassieve.....	Impianto di un cantiere fisso per saldatura rotale	Ultimato	
Trieste C.M.....	Sistemazione capannone della Squadra rialzo	In corso	La Spezia Centrale.....	Demolizione dell'ex Rimessa locomotive	Ultimato	
Trieste C.M.....	Sistemazione del Deposito oli minerali e petrolio	In corso	Firenze S. M. N.	Sistemazione del Deposito locomotive in dipendenza dell'elettificazione della linea Firenze-Pisa	In corso	
Aurisina.....	Magazzino per deposito materiali ed attrezzi da lavoro	Ultimato	Firenze P.P.....	Sistemazione Officine veicoli in dipendenza entrata in servizio di nuove carrozze	In corso	
			Firenze P.P.....	Sistemazione capannone ed adiacenze nel Magazzino approvvigionamenti	In corso	
Compartimento di Genova			Pontassieve.....	Impianto Magazzino oli ed infiammabili	In corso	
Genova Brignole.....	Fossa per pesatura assi.....	Ultimato	Livorno Centrale.....	Impianto serrande metalliche nel Deposito locomotive	In corso	
Genova Rivarolo.....	Fossa per pesatura assi.....	Ultimato				
Genova Rivarolo.....	Costruzione di ricoveri antiaref.....	Ultimato	Livorno Centrale.....	Ampliamento e sistemazione del Deposito locomotive in dipendenza della elettrificazione della linea Pistola-Pisa	In corso	
Genova Brignole (Terralba).	Posto di pronto soccorso antigas.....	Ultimato				

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Ancona			Salerno	Costruzione di un nuovo fabbricato ad uso deposito e spogliatoio dei manovali della Trazione addetti alla pulizia delle vetture	In corso
Deposito Locomotive di Foligno	Chiusura di spazi esistenti nella copertura a denti di sega	Ultimato			
Magazzino approvvigionamenti e depositi combustibili di Foligno	Sistemazione depositi oli minerali	In corso			
Fabriano	Ricostruzione di n. 4 fosse a fuoco per renderle del tipo T.E.	In corso	Compartimento di Bari		
			Foggia	Costruzione fossa di visita assi montati nel D.L.ve	In corso
Compartimento di Roma			Compartimento di Reggio Calabria		
Roma Porta Maggiore.....	Costruzione nuova camera calda e fabbricati per servizi accessori	Ultimato	Reggio Calabria.....	Sistemazione degli impianti della squadra di rialzo	Ultimato
Roma Prenestina.....	Nuovo Magazzino della « Provvida ».....	In corso			
Deposito meccanismi di Roma-Tuscolana	Costruzione nuovi Magazzini depositi oli	In corso	Compartimento di Palermo		
Roma-Porta Maggiore.....	Ricostruzione carrello trasbordatore Costruzione di fabbricati per Servizi accessori	In corso	Catania Acquicella	Rilascamento muro di chiusura del piazzale deposito carbone	Ultimato
Roma-Trastevere	Demolizione delle Officine	In corso	Catania Acquicella	Adattamento locale per lavorazione tubi bollitori	Ultimato
Compartimento di Napoli			Compartimento di Cagliari		
Salerno	Approfondimento, ampliamento e sistemazione per la T.E. di 3 fosse a fuoco	Ultimato	Cagliari	Allestimento di quattro ricoveri di fortuna nei fabbricati delle officine del D.L. per la protezione degli operai nella stazione di Cagliari	Ultimato
Salerno	Costruzione di un ricovero antiaereo interrato	Ultimato			
Pietrarsa	Demolizione di n. 3 piattaforme di m. 4,50 e sostituzione di due di esse con altre da m. 5,50	Ultimato			

Elenco dei nuovi impianti e lavori nelle stazioni eseguiti al 30 giugno 1941.

(Vedere Relazione a pag. 121 Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Torino			Dormelletto	Sistemazione	In corso
Chivasso	Impianto di due binari tronchi al fascio Postine	Ultimato	Legnano	Sistemazione della stazione e costruzione di un sottopassaggio	In corso
Novara smistamento	Impianto nuovo fascio binari	Ultimato	Borgo Ticino	Formazione della nuova sede per il prolungamento dei binari d'incrocio della linea Alessandria-Piacenza	In corso
Pinerolo	Sistemazione binari	Ultimato	Casteggio	Sistemazione	In corso
Moretta	Impianto binari	Ultimato	Stradella	Sistemazione della stazione e costruzione di un sottopassaggio viaggiatori	In corso
Treccate	Sistemazione binari e marciapiedi in seguito a rettifica delle curve	Ultimato	S. Nicolò	Sistemazione	In corso
Nizza Monferrato	Impianto di un binario	Ultimato	Sarmato	Sistemazione	In corso
Castagnole Lanze	Impianto di un binario	Ultimato	Compartimento di Venezia		
Maddalene	Impianto di un binario d'incrocio	Ultimato	Ponte di Brenta	Sistemazione impianti in dipendenza della elettrificazione del tratto Padova-Venezia.	Ultimato
S. Benigno di Cuneo	Impianto di un binario d'incrocio	Ultimato	Mira Mirano	Sistemazione degli impianti in dipendenza della elettrificazione del tratto Padova-Venezia	Ultimato
Saluzzo	Impianto di un binario passante e di un binario per carico e scarico diretto	Ultimato	Verona P. N.	Costruzione raccordo fra le linee Brennero-Verona e Milano-Venezia presso la stazione di Verona P. N.	Ultimato
Costigliole Saluzzo	Impianto di un binario passante e di un binario per carico e scarico diretto	Ultimato	Parona	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Savona Fornaci	Costruzione di 4 binari tronchi	Ultimato	Pescantina	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Carcare	Costruzione di 4 binari tronchi e di uno passante	Ultimato	Domegliara	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Ceva	Impianto fascio di 6 binari	Ultimato	Ceraino	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Saliceto	Prolungamento binario d'incrocio in stazione	Ultimato	Borghetto	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Borgo S. Martino	Prolungamento binario d'incrocio	Ultimato	Avio	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Giarole	Prolungamento binario di incrocio	Ultimato	Ala	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Savona Letimbro	Costruzione di tre binari	In corso	Serravalle	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Compartimento di Milano			Mori	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Milano Centrale	Ampliamento del parco per sosta e rifornimento carri riscaldatori	Ultimato	Beseno	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Arona	Ampliamento in dipendenza del raddoppio del binario della linea Arona-Domodossola	Ultimato	Mattarello	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Meina	Ampliamento e costruzione di un sottopassaggio viaggiatori	Ultimato	Bressanone	Rettifica del tracciato d'ingresso lato Bolzano	Ultimato
Lesà	Ampliamento	Ultimato	Rio di Pusteria	Impianto binario tronco per scarico macchinari in servizio della centrale idroelettrica di Rio Valles	Ultimato
Belgirate	Ampliamento	Ultimato	Venezia S. Lucia	Sistemazione generale servizi viaggiatori e merci	In corso
Stresa Borromeo	Ampliamento e costruzione di un sottopassaggio viaggiatori	Ultimato	Verona Porta Nuova	Sistemazione impianti in dipendenza della elettrificazione della linea Bologna-Trento	In corso
Baveno	Ampliamento	Ultimato	Vigonza Pianiga	Lavori di terra e murari occorrenti per sistemare gli impianti in dipendenza dell'elettrificazione del tratto Padova-Venezia	In corso
Verbania-Pallanza	Ampliamento e costruzione del sottopassaggio viaggiatori e di una galleria per asta di manovra	Ultimato	Colle Umberto	Lavori per trasformare la fermata in raddoppio di movimento	In corso
Mergozzo	Ampliamento e costruzione di un chiosco per ricovero viaggiatori	Ultimato	Verona Porta Nuova	Costruzione di un raccordo fra le linee Bologna-Verona e Verona-Brennero, presso la stazione di Verona P. N.	In corso
Premosello	Ampliamento della stazione e del F. V. costruzione di un sottopassaggio e di chioschi per ricovero viaggiatori	Ultimato	Peri	Sistemazione degli impianti della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea	In corso
Cuzzago	Ampliamento della stazione e costruzione di un chiosco per ricovero viaggiatori	Ultimato	Rovereto	Sistemazione degli impianti della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea	In corso
Vogogna	Ampliamento della stazione, costruzione di un sottopassaggio con chiosco per ricovero viaggiatori e sistemazione generale del F.V.	Ultimato	Cardano	Prolungamento del binario di carico e scarico e spostamento della traversata per trasformare la fermata in assumtoria	In corso
Ghedi	Impianto di un nuovo scalo	Ultimato	Ponte Gardena	Prolungamento dei binari di precedenza ed impianto di due tronchini di sicurezza	In corso
Treviglio Centrale	Sistemazione scalo merci	Ultimato			
Beura	Ampliamento	Ultimato			
Lonato	Prolungamento del 6° binario di scalo	Ultimato			
S. Ghuletta	Sistemazione	Ultimato			
Broni	Sistemazione	Ultimato			
Arena Po	Sistemazione	Ultimato			
Milano smistamento	Sistemazione impianti per servizio camionistico interstazionale	In corso			
Milano smistamento	Miglioramento ed ampliamento degli impianti	In corso			
Casorate	Sistemazione	In corso			
Somma Lombardo	Sistemazione	In corso			
Vergiate	Sistemazione	In corso			

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Chiusa	Prolungamento dei binari di precedenza ed impianto di due tronchini di sicurezza	In corso	Compartimento di Firenze		
Vipiteno	Prolungamento dei binari di precedenza ed impianto di due tronchini di sicurezza	In corso	Pisa S. Rossore	Allacciamento di due binari tronchi al fascio merci	Ultimato
S. Candido	Ampliamento e sistemazione generale (1° gruppo lavori)	In corso	Ponzano Magra	Ampliamento in dipendenza della conversione con la Società Ceramica Vaccari	Ultimato
Trento	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Empoli	Sistemazione impianti in dipendenza dell'elettrificazione della linea Firenze-Pisa	In corso
Compartimento di Trieste			Montecarlo S. S.	Sistemazione impianti in dipendenza dell'elettrificazione della linea Pistoia-Pisa	In corso
Trieste C.	Sistemazione impianti per ricevimento e partenze treni merci	In corso	Altopascio	Sistemazione impianti in dipendenza dell'elettrificazione della linea Pistoia-Pisa	In corso
Postumia	Sistemazione generale della stazione	In corso	Livorno centrale	Ampliamento del fascio merci nella stazione	In corso
Piedicelle	Ampliamento e sistemazione generale della stazione	In corso	Compartimento di Ancona		
Fiume	Sistemazione dei servizi nella stazione	In corso	Tollo C. S.	Impianto del 3° binario d'incrocio	Ultimato
Tarvisio	Ampliamento e sistemazione generale	In corso	Roseto Abruzzi	Sistemazione della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea Ancona-Ternoli	Ultimato
Giordani	Trasformazione in binario passante del IV binario	In corso	Pratola P. S.	Impianto del 2° binario d'incrocio	Ultimato
Compartimento di Genova			Porto d'Ascoli	Impianto di un 2° binario d'incrocio	Ultimato
Albenga	Impianto fascio 10 binari	Ultimato	Ortona a Mare	Ampliamento del piazzale con impianto fascio binari	In corso
Ventimiglia	Sistemazione ed ampliamento	In corso	Tortoreto Lido	Impianto di un binario d'incrocio	In corso
Compartimento di Bologna			Cologna Marina	Impianto di un fascio di binari	In corso
S. Giorgio di Piano	Impianto di uno scalo merci	Ultimato	Montesilvano	Sistemazione ed ampliamento della stazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea Ancona-Ternoli	In corso
Noceto	Ampliamento dello scalo merci	Ultimato	Chieti	Ampliamento e sistemazione del piazzale della stazione con impianto del 6° e 7° binario e prolungamento del 5°	In corso
S. Giacomo di Martignone ..	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato	Compartimento di Roma		
Revere scalo	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione.	Ultimato	Caprarola	Sistemazione per l'elettrificazione	Ultimato
Roncanova di Gazzo Veronese	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato	Fabrica di Roma	Sistemazione per l'elettrificazione	Ultimato
Nogara	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato	Gallese-Bassanello	Sistemazione per l'elettrificazione	Ultimato
Palleggrina	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato	Castelbagnolo	Sistemazione per l'elettrificazione	Ultimato
Isola della Scala	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato	Cerveteri-Ladispoli	Impianto della nuova fermata Cerveteri-Ladispoli	Ultimato
Bologna	Impianto di un posto di raddoppio ai km. 16 + 564; 24 + 667; 34 + 765; 34 + 261; 74 + 500; 97 + 813.	In corso	Albinia	Costruzione di un nuovo piano caricatore e relativa strada di accesso con modifica degli impianti di armamento	Ultimato
Castelmaggiore	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Littoria	Impianto di un nuovo binario per carico e scarico diretto	Ultimato
S. Giorgio di Piano	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Castelgandolfo	Impianto di un binario di ricovero in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
S. Pietro in Casale	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Marino	Sistemazione dei binari della stazione in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato
Galliera	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Ceprano	Binari raccordo Cartiere Trata Visseccchi..	Ultimato
Poggio Renatico	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Roma smistamento	Metà fascio arrivi e metà fascio smistamento con sella di lancio	Ultimato
Occhiobello	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Roma Termini	Sistemazione generale (III gruppo armamento)	Ultimato
Paviole	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Civitella Cesi	Ampliamento del piazzale in dipendenza dell'elettrificazione	In corso
S. Elena d'Este	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Mole del Mignone	Ampliamento del piazzale in dipendenza dell'elettrificazione	In corso
Polesella	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Corchiano	Ampliamento del piazzale in dipendenza dell'elettrificazione	In corso
S. Giovanni in Persiceto ..	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	S. Severa	Impianto di nuovo deposito per carbone con relativo fascio di binari	In corso
Crevalcore	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Cecchina	Sistemazione dei binari della stazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso
S. Felice sul Panaro	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Roma Mandrione	Ampliamento del piazzale	In corso
Mirandola	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Roma Trastevere	Ampliamento del piazzale	In corso
Poggiorusco	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Roma Tuscolana	Ampliamento del piazzale	In corso
Ca' di David	Sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione	In corso	Compartimento di Napoli		
			Villa Literno	Impianto di un fascio di 8 binari per rioridino treni merci	Ultimato
			Albanova	Impianto di un fascio di 8 binari	Ultimato

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Villa Literno	Completamento del fascio per servizio treni darrate	Ultimato	Trinitapoli	Impianto fascio 5 binari	Ultimato
Bagnoli-Agnano Terme	Sistemazione ed ampliamento della fermata di Bagnoli-Agnano Terme	Ultimato	Barletta	Costruzione del nuovo scalo merci	Ultimato
Ottaviano	Ampliamento stazione in dipendenza della elettrificazione della linea	Ultimato	Barletta Marittima	Impianto di due binari passanti	Ultimato
Boscotrecase	Ampliamento stazione in dipendenza della elettrificazione della linea	Ultimato	Giovinazzo	Impianto fascio 8 binari	Ultimato
Capua	Sistemazione con controrotale dei binari adiacenti al piano caricatore di trasbordo per l'accosto degli automezzi dell'I. N. T. destinati al servizio di trasbordo merci dei carri ferroviari	Ultimato	Giovinazzo	Impianto presa d'acqua per rifornimento locomotive di manovra per selezione e riordino carri	Ultimato
Salerno	Sistemazione e ampliamento del fascio Irno, per ricovero carri nella stazione.	Ultimato	Bari Centrale	Modifiche impianti lato foggia	Ultimato
Villa Literno	Costruzione di due binari passanti e di una stadera a ponte da 40 tonnellate	In corso	Bari Centrale	Raccordo fra le linee Foggia-Bari C.le e Bari C.le-Bari Marittima; impianto fascio 6 binari	Ultimato
Albanova	Costruzione di due fasci di 6 binari per deposito carri	In corso	Bari Centrale	Impianto binario per deposito carboni....	Ultimato
Napoli Campi Fleg.	Costruzione fascio di tre binari per treni merci	In corso	Bari Centrale	Impianto binario carico e scarico diretto al fascio S. Giorgio	Ultimato
Napoli Smistamento	Costruzione fascio di 12 binari	In corso	Bari Centrale	Sistemazione binari lato Nord	Ultimato
Marigliano	Ampliamento stazione in dipendenza elettrificazione della linea	In corso	Bari Marittima	Ampliamento e sistemazione dei binari del fascio	Ultimato
Terzino	Ampliamento stazione in dipendenza elettrificazione della linea	In corso	Bari Marittima	Impianto binari tronchi a Piazza Castello	Ultimato
S. Giuseppe V.	Ampliamento stazione in dipendenza elettrificazione della linea	In corso	Polignano	Impianto binario carico e scarico diretto	Ultimato
Capua	Impianto di un nuovo binario di carico e scarico diretto	In corso	Carovigno	Impianto binario per scarico pietrisco....	Ultimato
Vitulano	Prolungamento del binario d'incrocio	In corso	S. Vito dei Normanni	Impianto nuovo binario di carico e scarico diretto	Ultimato
Solopaca	Ampliamento della stazione	In corso	S. Vito dei Normanni	Impianto fascio 8 binari per ricevimento e partenza treni	Ultimato
Amorosi	Ampliamento della stazione	In corso	Restinco	Costruzione strada parallela per scarico a terra	Ultimato
Frasso Dugenta	Prolungamento binario d'incrocio	In corso	Brindisi Centrale	Impianto binario lungo il raccordo di S. Apollinare	Ultimato
Maddaloni Inf.	Ampliamento della stazione in dipendenza della elettrificazione della linea fra Caserta e Napoli	In corso	Brindisi Centrale	Sistemazione locale bagagli ed uscita viaggiatori	Ultimato
S. Polo Matese	Ripristino binario merci	In corso	Brindisi Centrale	Impianto binario carico e scarico diretto sul piazzale merci	Ultimato
Pontecagnano	Costruzione di un nuovo binario di carico e scarico diretto nel piazzale della P. V. e prolungamento del 4° binario	In corso	Brindisi Centrale	Demolizione muro di cinta per utilizzare l'ultimo binario per scarico diretto	Ultimato
Compartimento di Bari			Brindisi Marittima	Impianto binari tronchi	Ultimato
Bari	Posto di movimento con binario di incrocio fra Chieti e Ripalta, al km. 461 + 314	Ultimato	Brindisi Marittima	Prolungamento ed allacciamento del binario denominato Nafta lato Brindisi C.le	Ultimato
Bari	Posto di movimento con binario di incrocio fra Campomarino e Chieuti al km. 451 + 682	Ultimato	Brindisi Marittima	Raddoppio binario banchina a valle del fabbricato viaggiatori	Ultimato
Bari	Posto di movimento con binario d'incrocio fra Apricena e S. Severo, al km. 491 + 741	Ultimato	S. Nicola di Taranto.....	Allacciamento fascio S. Nicola lato Bari ed impianto tronchino di sicurezza	Ultimato
Bari	Posto di movimento con binario di incrocio fra Cisternino ed Ostuni (Fontevicchia)	Ultimato	Taranto	Esecuzione del 1° gruppo di lavori interessanti la fognatura del piazzale interno della stazione	Ultimato
Bari	Posto di movimento con binario di incrocio fra S. Vito dei Normanni e Brindisi (Restinco)	Ultimato	Candelaro	Prolungamento binario d'incrocio	Ultimato
Termoli	Modifiche allacciamento lato Foggia.....	Ultimato	Cagioni	Ripristino posto raddoppio	Ultimato
Campomarino	Impianto 4° binario	Ultimato	Cillareyes	Riattivazione posto di movimento	Ultimato
Chieuti Serra Capriola	Impianto 4° binario	Ultimato	Cervaro	Ampliamento fascio merci ed impianto cambio mezzi trazione	Ultimato
Lesina	Impianto 3° binario	Ultimato	Bari-Taranto-Brindisi	Proposta per sistemazione locali utilizzati per impianto stazione radio	Ultimato
Poggio Imperiale	Costruzione piano caricatore	Ultimato	Ripalta	Impianto 4° linea	In corso
Apricena	Impianto 4° binario	Ultimato	Triolo	Impianto binario precedenza	In corso
S. Severo	Costruzione piano caricatore	Ultimato	S. Severo	Impianto 9° linea	In corso
Foggia	Raccordo fra la linea di Napoli e quella di Bari	Ultimato	Bari Centrale	Prolungamento magazzino merci per servizio automezzi	In corso
Foggia	Nuovo binario di scarico parallelo alla strada di bonifica	Ultimato	Bari Centrale	Completamento della chiusura interessante la parte orientale della stazione	In corso
Foggia	Demolizione binari fascio riparandi	Ultimato	Bari Torre a mare	Allungamento ed allargamento dei marciapiedi e conseguente spostamento dei binari in dipendenza della elettrificazione	In corso
Foggia	Impianto di due colonne idrauliche	Ultimato	Bari Centrale	Sistemazione fascio S. Giorgio	In corso
Foggia	Impianto posti intermedi di giunto fra Foggia e Bari	Ultimato	Brindisi Centrale	Raccordo fra la linea di Bari e quella di Taranto	In corso
			Brindisi Centrale	Impianto fascio 9 binari per ricevimento e partenza treni	In corso
			Manfredonia	Impianto binario al porto	In corso
			Cervaro	Costruzione di un piano caricatore ed impianto binario di carico e scarico diretto	In corso
			Metaponto	Impianto asta di manovra	In corso

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Reggio C.					
Francavilla Angitola	Impianto del 3° binario d'incrocio.....	In corso	Comiso	Impianto di due binari tronchi con piazzale di carico e scarico e di un binario tronco in accosto al piano caricatore scoperto	In corso
S. Nicola Varco	Impianto del 3° binario d'incrocio.....	In corso	Caltanissetta X	Impianto di due binari tronchi.....	In corso
S. Mauro la Bruca.....	Prolungamento del 4° binario	In corso	Della	Impianto di binario d'incrocio	In corso
Compartimento di Palermo			Acitrezza	Impianto di un posto di movimento con binario d'incrocio fra Acireale e Cannizzaro	In corso
Palermo C.	Impianto binari per deposito carrini nel Parco Chiovara e nel piazzale dell'ex Officine locomotive	Ultimato	Castelluccio	Impianto di un posto di movimento con binario d'incrocio fra Agnone e Brucoli	In corso
Altavilla	Prolungamento binario d'incrocio	Ultimato	Rivolo	Impianto di un posto di movimento con binario d'incrocio fra Forza d'Agrò e Letoianni	In corso
S. Nicola	Impianto di binario d'incrocio.....	Ultimato	Forza D'Agrò.....	Prolungamento binario d'incrocio.....	In corso
Palermo C.	Impianto binario di carico e scarico nel piazzale della P. V. e prolungamento piano caricatore	Ultimato	S. Martino Piana	Impianto binario d'incrocio	In corso
Fermata Spina	Prolungamento binario tronco	Ultimato	Portiere Stella	Impianto binario d'incrocio	In corso
Genisi	Impianto di un binario di carico e scarico diretto nello scalo merci	Ultimato	Sparagogna	Impianto binario d'incrocio	In corso
Vittoria	Costruzione di due binari di carico e scarico diretto nel nuovo piazzale lato Gela	Ultimato	Cefalù	Prolungamento del 2° e 3° binario d'incrocio e sistemazioni varie degli altri binari di stazione	In corso
Vittoria	Costruzione di un piano caricatore della lunghezza di m. 100	Ultimato	Trapani	Impianto binario di raccordo della stazione con il Porto	In corso
Vittoria	Costruzione di un binario tronco lato Siracusa	Ultimato	Isola delle Femine	Impianto binario di carico e scarico diretto	In corso
Palermo C.	Costruzione di un raccordo fra le linee per Messina e per Trapani	Ultimato	Villabate-Ficarazzelli	Prolungamento binario d'incrocio	In corso
Gerbini	Impianto 3° binario	Ultimato	Fiumetorto	Impianto di un 4° binario, nonché di un 2° binario tronco	In corso
Barcellona	Impianto di un binario di carico e scarico diretto e della relativa asta di manovra	Ultimato	Siracusa Centrale	Ampliamento scalo merci	In corso
Tremestieri.....	Prolungamento binario d'incrocio.....	Ultimato	Palermo Centrale	Impianto di un'asta di manovra lato Trapani	In corso
Zappulla	Impianto del 3° binario d'incrocio.....	Ultimato	Palermo Centrale	Impianto di un fascio di 6 binari in corrispondenza della futura stazione di Smitamento di Branaccio	In corso
Palermo C.	Piano caricatore attestante la 5° e 6° linea del Parco della Chiovara	Ultimato			
Palermo Lollì.....	Sistemazione piazzale fra il 6° binario ed il 2° binario del raccordo della Ferriera	Ultimato	Delegazione di Cagliari		
Trapani	Parco Sussidiario - Costruzione di un piano caricatore e formazione di un piazzale di carico - Impianto di un'asta di manovra	Ultimato	Olbìa	Impianto di due binari passanti	Ultimato
Bagheria	Prolungamento asta di manovra ed impianto di un nuovo binario di scalo	Ultimato	Abbasanta	Impianto di nuovi binari d'incrocio	Ultimato
Messina	Impianto di binari sulle aree fiancheggianti il fascio base del Molo Norimberga	Ultimato	Olbìa	Impianto di un binario sulla banchina sud del nuovo pontile Benedetto Brin nel porto	Ultimato
Trapani	Prolungamento del binario tronco adiacente alla linea per Segesta	Ultimato	Mills	Prolungamento del piano caricatore	Ultimato
Scaletta	Prolungamento binario d'incrocio.....	In corso	Paulilatino	Prolungamento del piano caricatore	Ultimato
Pace del Mela	Impianto di un terzo binario d'incrocio	In corso	Ploaghe	Prolungamento del piano caricatore	Ultimato
Barcellona	Prolungamento binari d'incrocio e prolungamento 4° linea impianto di due binari tronchi per deposito carri	In corso	Monti	Prolungamento del piano caricatore.....	Ultimato
			Iglesias	Prolungamento del piano caricatore.....	In corso

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 nelle stazioni e lungo le linee, al 30 giugno 1941.

(Vedere Relazione a pag. 121, Parte II, Capo IV).

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori
Compartimento di Torino			Vicenza-Treviso Istrana ...	Impianto acquedotto in servizio della stazione e dell'alloggio del F. V. di Istrana, e delle CC. km. 48 + 325, 49 + 100	In corso
Linea Asti-Chivasso	Impianto acqua potabile alla CC. n. 1 ..	Ultimati	Verona P. N.	Ampliamento dell'impianto acqua esistente nel D. L.	In corso
Linea Asti-Casale	Impianto acqua potabile alla CC. n. 37 ..	Ultimati	Verona P. N.	Impianto prese d'acqua per il parco deposito e pulizia carrozze.	In corso
Aosta	Impianto colonne idrauliche	Ultimati	Treviso-Calalzo	Impianto acqua potabile nella CC. km. 117 + 425	In corso
S. Desiderio Terme	Impianto colonna idraulica ed ariete idraulica	Ultimati	Sacile-Pinzano	Impianto servizio acqua nelle latrine degli alloggi nel F. V. di Montereale, Cellina, Fanna, Cavasso, Meduno, Travesio	In corso
Corconio	Impianto acqua potabile	Ultimati	Verona Parona	Costruzione nuovo impianto pompatura	In corso
S. Stefano Beibo	Impianto servizio acqua nella cucina dell'alloggio del Capo stazione	Ultimati	Bolzano	Impianto condotte d'acqua per la nuova S. R.	In corso
Trofarello	Allacciamento del rifornitore all'acquedotto comunale	Ultimati			
Torre Pellice	Costruzione di un pozzo e impianto pompatura	Ultimati	Compartimento di Trieste		
Ceva	Impianto di due colonne idrauliche	Ultimati	Artegna	Allacciamento delle condotte del F. V. all'acquedotto comunale	Ultimati
S. Giuseppe Cairo	Impianto di una colonna idraulica	Ultimati	Portogruaro	Impianto vasche metalliche per aumento capacità rifornitore	Ultimati
Savona Letimbro	Impianto di una colonna idraulica	Ultimati	S. Giorgio di Nogaro	Impianto vasche metalliche per aumento capacità rifornitore	Ultimati
Avigliana	Approfondimento pozzo	Ultimati	Cervignano	Impianto vasche metalliche per aumento capacità rifornitore	Ultimati
Salabertano	Costruzione nuovo edificio di pompatura	Ultimati			
Bardonecchia	Allacciamento del rifornitore alla condotta esterna	Ultimati	Compartimento di Genova		
Montiglio	Allacciamento rifornitore all'acquedotto del Monferrato	Ultimati	Genova Trasta	Impianto servizio acqua potabile e estinzione incendi per la nuova officina Rialzo	Ultimati
Chivasso	Impianto servizio acqua nelle latrine isolate	Ultimati	Carvo S. Bartolomeo	Impianto sollevamento acqua per usi igienici e di stazione	Ultimati
Casale Popolo	Impianti servizio acqua nell'alloggio del Capo stazione	Ultimati	Diano Marina	Impianto acqua potabile presso la CC. km. 100 + 593	Ultimati
Torino P. N.	Costruzione nuova centrale termica	In corso	Ovada S. Gaudenzio	Sistemazione nuovo impianto pompatura nel rifornitore	Ultimati
Torino P. N.	Impianto riscaldamento centrale per il F. V., fabb. S. A. ecc.	In corso			
			Compartimento di Bologna		
Compartimento di Milano			Modena	Sistemazione impianti acqua pot. nelle Case economiche ferr. con installazione contatori	Ultimati
Linea Milano-Bergamo	Impianto acqua potabile presso la CC. km. 26 + 648 e km. 27 + 523	Ultimati	Occhiobello	Impianto servizio acqua nel F. V. e F. C.	Ultimati
Desenzano Garda	Costruzione pozzo tubolare in dipendenza sistemazione servizio acqua	Ultimati	Samoggia	Impianto servizio acqua nel F. V., F. C. e CC. km. 17 + 045	Ultimati
Voghera	Impianto 14 prese d'acqua per rifornimento carrozze e di n. 5 fontanelle	Ultimati	Mantova	Impianto sollevamento acqua piovane dalla piattaforma girevole nel D. L.	Ultimati
Casalmaggiore	Impianto acqua potabile nel F. V.	Ultimati	Modena-Verona	Costruzione pozzo tubolare presso la CC. km. 2 + 256	Ultimati
Milano Greco	Magazzino App.ti centrale di pompatura rifornitore e rete condotte d'acqua.	In corso	Suzzara	Costruzione pozzo tubolare per il rifornitore	Ultimati
Iselle Trasquera	Impianto acqua potabile	In corso	Pistoia-Bivio Lavino	Impianto acqua potabile presso la CC. km. 53 + 091	Ultimati
Dubino	Impianto acqua potabile nel F. V. e nella C.C. km. 6 + 219	In corso	S. Anna di Chioggia	Impianto acqua potabile	Ultimati
Albate Trecallo	Impianto acqua potabile nel F. V. e nelle CC. km. 34 + 147 e 34 + 621	In corso	Bologna-Piacenza	Impianto pozzo tubolare presso la CC. km. 57 + 365	Ultimati
S. Stefano Lodigiano	Impianto acqua potabile per il F. V. e latrine	In corso	Villa Cadè	Impianto del servizio acqua nel F. V., F. C. e presso la CC. km. 72 + 663, 73 + 186	Ultimati
Piadena	Impianto acqua potabile per il F. V. e alimentazione rifornitore	In corso	Dossobuono	Sistemazione, con impianto acqua, delle latrine per il pubblico e quelle per gli alloggi	Ultimati
Compartimento di Venezia			Compartimento di Firenze		
Mestre-Portogruaro	Impianto servizio acqua con derivazione acquedotti esistenti presso le CC. km. 15 + 308, 30 + 332, 32 + 562, 40 + 347	Ultimati	Pontassieve	Impianto servizio acqua nel cantiere fuso saldatura rotaie	Ultimati
S. Michele del Quarto	Costruzione pozzo artesiano	Ultimati	Grosseto	Sistemazione del servizio acqua	Ultimati
Meolo	Costruzione pozzo artesiano	Ultimati	Campiglia Marittima	Impianto riscaldamento termosifone nel F. V.	Ultimati
Mira Mirano	Impianto pozzo tubolare e relativa elettropompa	Ultimati	Pisa Centrale	Impianto riscaldamento nei nuovi fabbricati sul piazzale esterno, e riordino impianti riscaldamento nel F. V.	Ultimati
Bassano-Padova	Impianto pozzo tubolare presso la CC. km. 43 + 619	Ultimati			
Milano-Venezia	Allacciamento all'acquedotto comunale di Padova della C.C. km. 23 + 172	Ultimati			
Ceraino	Sistemazione rifornitore e impianto pompatura	Ultimati			
Brennero	Impianto 14 prese d'acqua per rifornimento carrozze e di una colonnina per la T. E. Impianto Lavabi ad uso truppe germaniche di passaggio	Ultimati			
Brunico	Impianto di due bocche di presa d'acqua	Ultimati			

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato dei lavori																
S. Romano	Demolizione rifornitore tipo Coda lato Firenze e modifica di quello lato Pisa	Ultimati	Napoli-Potenza	Impianto acqua potabile presso CC. km. 23° + 842 con derivazione acquedotto di Pompei	In corso																
Pontassieve	Impianto distribuzione acqua nel costruendo magazzino per deposito olii ed infiammabili	In corso	Napoli Smistamento	Impianto colonna idraulica allo scalo basso per locomotive di manovra	In corso																
Sinalunga	Sistemazione scarico fosse settiche	In corso	Napoli Smistamento	Impianto acqua negli alloggi del magazzino approvvigionamenti a Poggioreale	In corso																
Compartimento di Ancona			Pontecagnano	Impianto acqua nei cessi	In corso																
Loreto	Sistemazione condotta Buffolarecchia	Ultimati	Compartimento di Bari																		
Fabriano	Sistemazione condotta acqua potabile e condotta estinzione incendi	Ultimati	Bari	Impianto bocche presa per rifornimento locomotive	Ultimati																
Fernignano	Sistemazione condotte diverse	Ultimati	Mesagne	Impianto derivazione acqua dal Sele per il F. V. e per le CC. km. 54 + 203, 54 + 870	Ultimati																
Civitanova M. e S. Benedetto del Tronto	Impianti di nuove prese d'acqua	Ultimati	Taranto	Esecuzione 1 gruppo lavori fognatura piazzale interno	Ultimati																
Ancona	Aumento di prese d'acqua per la pulizia carrozze	Ultimati	Potenza Inferiore	Impianto serbatoio da mc. 100	Ultimati																
Giulianova			Modifica e sistemazione colonne idrauliche	Ultimati	Cerignola	Costruzione condotta con derivazione dal Sele tra Cerignola C. e Cerignola città	In corso														
Fabriano	Nuovo impianto acqua	Ultimati	Restinoo	Derivazione di acqua dal Sele per il F. F. M. e per la vicina C.C. adibita ad alloggio	In corso																
Civitanova M.	Sistemazione impianti rifornitori e estinzione incendi	Ultimati	Brindisi Cilareyes	Derivazione acqua dal Sele per F. U. M.	In corso																
Foligno	Sistemazione condotte d'acqua	Ultimati	Metaponto	Impianto prese d'acqua per rifornimento carri serbatoi	In corso																
Marmore			Impianto riscaldamento nella stazione ..	Ultimati	Cerignola Campagna	Derivazione acqua dal Sele	In corso														
Terni	Impianto riscaldamento nella stazione ..	Ultimati	Compartimento di Reggio C.																		
Narni	Impianto di riscaldamento nei locali di ristoro militari	Ultimati	Condofuri	Sistemazione acquedotto promiscuo in servizio della stazione di Condofuri e dell'abitato di Bova Marina	In corso																
Nera Montoro	Impianto cisterna in c. a. per acqua potabile	Ultimati	Compartimento di Palermo																		
L'Aquila	Impianto cisterna in c. a. per acqua potabile	Ultimati	N. Nicola	Impianto acqua potabile nella stazione e presso le CC. della tratta Trabia-S. Nicola	Ultimati																
Iesi	Sistemazione dell'acquedotto in stazione	In corso	S. Agata Militello	Prolungamento galleria filtrante per aumentare potenzialità impianti d'acqua	Ultimati																
Spoleto			Sistemazione condotta per rifornitori e piazzali	In corso	Caronia	Impianto condotta acqua in cemento amianto con derivazione acquedotto comunale	Ultimati														
Ancona	Impianto del riscaldamento nel Deposito olii	In corso	Palermo-Messina	Impianto presa d'acqua con derivazione acquedotto comunale di S. Agata, presso la CC. 124 + 564	Ultimati																
Casalicontrada	Compartimento di Roma	Ultimati	Valsavoia	Sistemazione servizio acqua potabile	Ultimati																
Fagnano Campana			Nuovo rifornitore e sistemazione impianti d'acqua nel piazzale delle Off. Rialzo	In corso	S. Panagia	Sistemazione servizio acqua potabile	Ultimati														
Stroncone					Impianto pompatura e condotte d'acqua per usi potabili ed usi di trazione per un massimo di mc. 5000	In corso	Città Siracusa	Sistemazione servizio acqua potabile (R. Poste)	Ultimati												
Piediluco							Impianti servizi acqua potabile e per gli usi di trazione per un massimo di mc. 1000	In corso	Sferro	Sistemazione servizio acqua potabile	Ultimati										
Rocca di Fondi									Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Ponte Schiavo	Impianto servizio acqua potabile F. A. e F. V.	Ultimati								
Macerata											Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Modica	Impianto elettropompa per il rifornitore	Ultimati						
Corridonia													Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Modica	Riattivazione condotta galleria di Modica per rifornimento acqua per uso trazione e cessi	Ultimati				
Faiano di Spoleto															Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Comiso	Sostituzione condotta per aumentare la portata dell'acqua prelevata dalla Fonte Diana	Ultimati		
Nocera Umbra																	Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Roccapalumba	Impianto acqua potabile i due fabbricati	Ultimati
Foligno																			Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Caltanissetta C. ....	Impianto colonne idrauliche .....	Ultimati
Pescara	Compartimento di Napoli	Ultimati																			Canicatti .....	Impianto platea di lavaggio, fossa letame e casotto custodia attrezzi	Ultimati
Compartimento di Roma			Catania Acq.	Costruzione fosse letame e casotto attrezzi e disinfezione																	Ultimati
Roma Porta Maggiore			Nuovo rifornitore e sistemazione impianti d'acqua nel piazzale delle Off. Rialzo	Ultimati	Roccapalumba	Aumento potenzialità rifornitore da mc. 50															Ultimati
Roma Smistamento					Impianto pompatura e condotte d'acqua per usi potabili ed usi di trazione per un massimo di mc. 5000	In corso	Roccapalumba-Aragona C.	Ricupero condotta tra le stazioni di Sutera e Campofranco													Ultimati
Roma Tiburtina							Impianti servizi acqua potabile e per gli usi di trazione per un massimo di mc. 1000	In corso	Acquedotto delle Madonie ..	Lavori di manutenzione ordinarie delle diverse condotte e lavori di manutenzione straordinaria per danni causati da frane, temporali ecc.											Ultimati
Roma Termini									Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Contesse	Impianto servizio acqua al F. V. e F. A.									In corso
Roma Ostiense											Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Pirato	Impianto rifornitore sussidiario da mc. 100							In corso
Roma Tuscolana													Impianti del servizio acqua per la nuova stazione	In corso	Acquedotto delle Madonie ..	Costruzione di un edificio di raccolta e misura delle acque nella contrada Sorgitore					In corso
Compartimento di Napoli																					
Napoli Smistamento															Impianto acqua per la platea di lavaggio carri sul binario di raccordo col magazzino di Poggioreale	Ultimati					
Napoli Smistamento	Aumento di bocche da incendio nel piazzale del magazzino approvvigionamenti di Poggioreale	Ultimati																			
Campobasso																	Impianto bocchette prese d'acqua per ritirate treni	In corso			
Vinchiaturò			Aumento capacità rifornitore	In corso																	
Vietri sul Mare					Impianto acqua potabile con derivazione acquedotto comunale	In corso															
Cassino-Napoli							Impianto acqua potabile presso CC. km. 211 + 132 con derivazione acquedotto di Casalba	In corso													

**Consistenza del parco rotabili al 30 giugno 1940 e 1941
e varianti intervenute durante l'esercizio 1940-41.**

(Vedere Relazione a pag. 129, Parte II, Capo V).

SPECIFICAZIONE DEI ROTABILI	Quantità al 30 giugno 1940	ENTRATI IN SERVIZIO			USCITI DI SERVIZIO			Quantità al 30 giugno 1941	
		per nuove co- struzioni	per riscatto o acquisto da altre Ammini- strazioni	per variazioni e giri inven- tariati	per alienazioni o demolizione		per variazioni e giri inventariati ⁽¹⁾		
					materiale F. S.	materiale proveniente dalla guerra			
A SCARTAMENTO NORMALE									
Locomotive a vapore.....	4.059	—	—	I	19	7	—	4.034	
Automotrici a vapore (1).....	3	—	—	—	—	—	—	3	
Automotrici a vapore (2).....	3	—	—	—	3	—	—	—	
Automotrici a gasogeno.....	2	I	—	—	—	—	—	3	
Locomotive elettriche.....	1.389	45	—	—	2	—	—	1.432	
Elettromotrici (1).....	49	—	—	—	I	—	—	48	
Elettromotrici (2).....	150	5	—	—	—	—	3	155	
Elettrotreni.....	14	—	—	3	—	—	—	14	
Automotrici con motore Diesel elettriche.....	2	—	—	—	—	—	—	2	
Automotrici con motore a carburante (1).....	2	—	—	—	—	—	—	—	
Automotrici con motore a carburante (2).....	769	90	—	7	5	—	2	854	
Autotreni.....	8	I	—	—	—	—	7	0	
Autofurgoni.....	4	—	—	—	—	—	—	4	
Gru automobile con motore a carburante.....	1	—	—	—	—	—	—	1	
TOTALE LOCOMOTIVE...	6.455	142	—	II	30	7	15	6.556	
Carrozze .	{ per il servizio del pubblico { a 2 sale .. 391 { a 3 " .. 240 { a 4 " .. 7.212 { per il servizio interno ... { a 2 " .. 13 { a 3 " .. 6 { a 4 " .. 17	81	—	—	I	—	—	(3) 471	
		21	—	5	—	5	—	3	
		—	—	—	—	—	—	—	13
		—	—	—	—	—	—	—	0
		—	—	—	I	—	—	—	18
TOTALE CARROZZE...	7.879	102	—	6	6	—	3	7.978	
Postali.....	{ a 2 sale .. 324 { a 3 " .. 51 { a 4 " .. 142	—	—	—	3	—	—	321	
		—	—	—	I	—	—	50	
		—	—	—	I	—	—	141	
TOTALE POSTALI...	517	—	—	—	5	—	—	512	
Bagagliai .	{ per il servizio del pubblico { a 2 sale .. 3.487 { a 4 " .. 451 { per il servizio intern. . . { a 2 " .. 13 { a 4 " .. 1	—	—	—	6	—	II	3.470	
		—	—	—	I	—	—	450	
		—	—	—	—	—	—	—	13
		—	—	—	—	—	—	—	1
TOTALE BAGAGLIAI...	3.952	—	—	—	7	—	II	3.934	
Carrì	{ per il traffico..... { a 2 sale .. 122.864 { a 3 " .. 28 { a 4 " .. 2.047 { per il servizio interno... { a 2 " .. 4.434 { a 3 " .. 195 { a 4 " .. 190	872	100	I.015	156	12	805	123.873	
		—	—	—	—	—	—	28	
		—	—	2	—	—	—	2.047	
		—	—	89	8	2	288	4.225	
		20	—	35	2	—	—	228	
TOTALE CARRI...	129.758	892	100	I.143	166	14	I.095	130.618	
TOTALE GENERALE VEICOLI...	142.106	994	(5) 100	(4) I.149	184	14	(4) I.109	143.042	
A SCARTAMENTO RIDOTTO									
Locomotive a vapore { per la Sicilia.....	84	—	—	—	—	—	—	84	
Elettromotrici { per le altre linee.....	28	—	—	—	—	8	—	20	
Automotrici con motore Diesel elettriche.....	14	—	—	—	—	—	—	14	
TOTALE LOCOMOTIVE...	129	—	—	—	—	8	—	121	
Carrozze.....	195	—	—	—	—	—	—	195	
Bagagliai.....	36	—	—	—	—	—	—	36	
Carrì.....	743	—	—	—	I	—	—	742	
TOTALE GENERALE VEICOLI...	974	—	—	—	I	—	—	973	

(1) Con organi di trazione e repulsione normali. — (2) Destinate a circolare isolatamente o accoppiate fra loro. — (3) Compresi due rimorchi per automotrici. — (4) La differenza fra queste due cifre è data dal fatto che sono entrate in servizio n. 5 carrozze provenienti da altrettante automotrici e n. 35 carrì serbatoio provenienti da altrettanti tender di locomotive demolite. — (5) N. 100 carrì serbatoio acquistati dalla Francia.

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 1940 e del 1941.

(Vedere Relazione a pag. 129 Parte II, Capo V).

DATI TECNICI	Situazione al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1940	Variazioni % al 30 giugno 1940 rispetto al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1941	Variazioni % al 30 giugno 1941 rispetto	
					al 30 giugno 1940	al 30 giugno 1905
Quantità di locomotive a vapore in dotazione	3.079	4.058	+ 31,8	4.034	- 0,5	+ 31,0
Quantità di tender	2.934	2.934	+ 9,0	2.918	- 0,5	+ 8,4
Sale di macchine	8.668	14.485	+ 68,0	14.408	- 0,5	+ 67,1
	1.882	3.464	+ 84,0	3.448	- 0,4	+ 83,2
	10.550	17.950	+ 70,9	17.858	- 0,5	+ 69,9
Sale di tender	7.342	9.032	+ 35,2	8.884	- 0,5	+ 34,6
Sale di locomotive (macchine e tender)	17.845	27.882	+ 56,2	27.740	- 0,5	+ 55,4
Quantità media di sale per locomotiva	5,80	3,50	+ 27,1	3,57	+ 0,2	+ 27,5
	3,41	4,42	+ 29,6	4,42	-	+ 29,6
	5,80	6,87	+ 18,4	6,87	-	+ 18,4
Quantità media di sale per tender	2,73	3,38	+ 23,8	3,38	-	+ 23,8
Quantità di locomotive	3.042	3.346	+ 9,9	3.330	- 0,4	+ 9,4
	6	-	+ 100	-	-	+ 100
	31	722	+ 2.196,7	704	- 1,1	+ 2.170,9
Proporzioni di locomotive a quattro cilindri sul totale	1,0%	17,54%	+ 1.654,0	17,45%	- 0,5	+ 1.651,0
Numero totale dei cilindri di locomotive	6.826	9.540	+ 53,2	9.478	- 0,6	+ 52,2
Quantità media di cilindri per locomotiva	2,02	2,33	+ 16,3	2,35	-	+ 16,3
Locomotive a doppia espansione	305	775	+ 154,1	787	+ 2,3	+ 151,4
	9,9%	19,09%	+ 92,8	19,02%	- 0,4	+ 92,0
	-	2,625	-	2.617	-	-
Locomotive a vapore surriscaldato	-	64,68%	-	64,87%	+ 0,3	-
	-	278	-	278	-	-
	-	6,85%	-	6,69%	- 0,3	-
Locomotive a doppia espansione ed a vapore surriscaldato	266	1.341	+ 404,1	1.331	- 0,7	+ 400,3
	8,6%	33,04%	+ 284,2	32,99%	- 0,1	+ 283,6
	539	167	- 69,0	161	- 3,6	- 70,1
Locomotive con caldaia a pressione maggiore di 12 kg. cm ²	617	3.366	+ 455,5	3.481	+ 3,4	+ 464,1
	1,156	3.533	+ 205,6	3.642	+ 3,0	+ 215,0
	37,5%	87,0%	+ 132,0	90,2%	+ 3,6	+ 140,0
Locomotive con freno Westinghouse	3.079	3.724	+ 20,9	3.700	- 0,6	+ 20,1
	100%	91,7%	- 8,3	91,7%	-	+ 8,3
	-	334	-	334	-	-
Locomotive con distribuzione a valvole	-	8,23%	-	8,27%	+ 0,4	-
	-	429	-	431	+ 0,4	-
	-	10,57%	-	10,68%	+ 1,0	-
Locomotive con apparecchio di preriscaldamento dell'acqua di alimentazione	957	3.888	+ 306,2	3.875	- 0,3	+ 304,9
	31,1%	95,81%	+ 208,0	96,05%	+ 0,2	+ 208,8
	488	1.715	+ 251,4	1.707	- 0,4	+ 249,8
Locomotive con riscaldamento a vapore	15,7%	42,26%	+ 169,1	42,31%	+ 0,1	+ 169,5
	-	1.075	-	1.075	-	-
	-	26,49%	-	26,64%	+ 0,5	-
Locomotive con lancia-sabbia ad aria compressa	341	3.494	+ 924,6	3.483	- 0,02	+ 924,3
	11,1%	86,1%	+ 675,6	86,5%	+ 0,4	+ 679,2
	5.824	10.721	+ 84,1	10.804	+ 0,5	+ 83,7
Superficie totale di griglia delle locomotive	1,88	2,64	+ 40,4	2,64	-	+ 40,4
	356,467	192.179	-	190.274	- 0,4	+ 4,6
	115,77	404,077	+ 67,2	403.013	- 0,2	+ 66,4
Superficie media di riscaldamento per locomotiva (S)	125,77	134,1	+ 15,8	135,0	+ 0,6	+ 16,6
	-	153,93	-	154,0	+ 0,04	-
	-	125.806	-	125.485	- 0,2	-
Superficie media di surriscaldamento per locomotiva (S')	-	47,92	-	47,04	+ 0,04	-
	-	3,21	-	3,21	-	-
	-	-	-	-	-	-
Rapporto (S')/Rapporto (S)	-	-	-	-	-	-
Peso a vuoto, totale delle macchine	112.767	219.125	+ 94,3	217.008	- 0,5	+ 93,3
Id. medio per macchina	36,6	53,99	+ 47,5	54,0	+ 0,07	+ 47,6
Id. totale dei tender	37.007	52.905	+ 42,8	52.218	- 0,5	+ 41,1
Id. medio per tender	13,7	17,89	+ 30,5	17,89	-	+ 30,5
Id. totale delle locomotive	149.774	271.630	+ 81,3	270.136	- 0,5	+ 80,3
Id. medio per locomotiva	48,8	66,93	+ 37,1	66,97	+ 0,05	+ 37,2
Peso in servizio, totale delle macchine (a)	128.500	250.264	+ 94,7	248.305	- 0,5	+ 93,6
Id. medio per macchina (a)	41,8	61,67	+ 47,5	61,69	+ 0,03	+ 47,5
Id. totale dei tender (a)	8.100	120.164	+ 47,5	119.658	- 0,5	+ 46,6
Id. medio per tender (a)	30,0	40,95	+ 36,5	40,97	+ 0,04	+ 36,5
Id. totale delle locomotive (a)	210.000	370.429	+ 76,3	368.451	- 0,5	+ 75,4
Id. medio per locomotiva (a)	68,2	91,28	+ 33,8	91,33	+ 0,05	+ 33,9
Peso aderente in servizio, totale delle locomotive	108.194	213.335	+ 97,3	212.383	- 0,4	+ 96,3
Id. medio per locomotiva	35,1	52,57	+ 49,7	52,64	+ 0,1	+ 49,9
Potenza complessiva delle locomotive (s)	1.466.714	3.701.926	+ 152,4	3.688.000	- 0,4	+ 151,3
Id. media per locomotiva (s)	476	912	+ 92,6	913	+ 0,1	+ 91,8
Id. massima per locomotiva (s)	930	1.750	+ 84,0	1.750	-	+ 84,0
Peso in servizio medio per HP. (4)	87,60	67,6	- 22,8	67,5	- 0,02	- 22,9

(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 al loro apparecchi speciali al 30 giugno 1940 ed al 30 giugno 1941.

(Vedere Relazione a pagg. 129 e 130, Parte II, Capo V).

DATI TECNICI	Situazione al 30 giugno 1941	Situazione al 30 giugno 1940	Variazioni % al 30 giugno 1941 rispetto al 30 giugno 1940
Quantità locomotive elettriche	1.432	1.389	+ 3,09
Locomotive elettriche a corrente continua a 650 Volt.....	24	24	—
Locomotive elettriche a corrente continua a 3000 Volt.....	710	665	+ 6,34
Locomotive elettriche ad accumulatori per manovre	1	1	—
Locomotive elettriche trifasi a bassa frequenza (tensione 3600 Volt)	673	675	— 0,30
Locomotive elettriche trifasi a frequenza industriale (tensione 10.000 Volt)	24	24	—
Asi di locomotive elettriche { motori ed accoppiati	7.106	6.872	+ 3,40
{ portanti	1.346	1.294	+ 4,02
TOTALE...	8.452	8.166	+ 3,50
Quantità media assi per locomotive elettriche { motori ed accoppiati	4,96	4,95	+ 0,20
{ portanti	0,94	0,93	+ 1,07
TOTALE...	5,90	5,88	+ 0,34
Quantità di locomotive elettriche { a due motori.....	715	717	— 0,28
{ a quattro motori.....	5	5	—
{ a sei motori	497	465	+ 6,88
{ a otto motori	215	202	+ 6,43
Numero totale dei motori di trazione per locomotive elettriche....	6.152	5.860	+ 4,98
Numero dei motori di trazione di scorta per locomotive elettriche.	150	141	+ 6,38
Quantità di locomotive elettriche { con lanciasabbia ad aria compressa	1.415	1.372	+ 3,13
{ con tachimetro	870	825	+ 5,45
{ con freno Westinghouse	1.432	1.389	+ 3,10
Peso totale delle locomotive elettriche	129.447	124.629	+ 3,86
Peso medio „ „ „	90,4	89,7	+ 0,78
Potenza oraria complessiva dei motori delle locomotive elettriche	2.823.470	2.732.470	+ 3,33
Potenza oraria media delle locomotive	1971,7	1967,2	+ 0,23
Potenza massima unitaria delle locomotive	2.800	2.800	—

Dati tecnici generali relativi ad elettrotreni, elettromotrici ed automotrici, a scartamento normale e situazione al 30 giugno 1941. Caratteristiche principali e situazione al 30 giugno 1941 delle automotrici a scartamento normale di tutti i tipi.

(Vedi Relazione a pagg. 129 e 130, Parte II, Capo V.)

TIPO DEI ROTABILI	Quantità rotabili				Numero dei motori per automotrice				Potenza complessiva del motore H. P.	Numero degli assi per rotabile				Quantità complessiva assi	Con freno ad aria comp.	RISCALDAMENTO				Con illuminazione elettrica	POSTI PER VIAGGIATORI					
	1		2		3		4			2	4	6	8			elett.	a vapore	ad aria riscaldata da gas di scarico dei motori			1	2° classe	3° classe	classe unica	Totale posti	
	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)										ad acqua di raffredd.	2							3	4	5
Elettrotreni	(2)	14	—	—	—	—	—	—	16.800	—	—	—	14	112	14	—	—	—	—	—	14	1.364	—	—	—	1.364
Elettromotrici a c. e. 650 volt	(A) ...	35	—	—	—	—	—	—	22.884	—	—	—	35	140	35	—	—	—	—	—	35	1.072	—	1.208	—	2.280
Elettromotrici a c. e. 800 volt	(A) ...	2	—	—	—	—	—	—	300	2	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	2	24	—	40	—	64
Elettromotrici a c. e. 900 volt	(A) ...	8	—	—	—	—	—	—	7.200	—	—	—	8	32	8	—	—	—	—	—	8	—	44	402	—	546
Elettromotrici a c. e. 900 volt	(B) ...	154	—	—	—	—	—	—	61.600	—	—	—	154	616	154	—	—	—	—	—	154	170	1.006	11.592	—	12.768
Elettromotrici salone	(A) ...	1	—	—	—	—	—	—	800	—	—	—	1	8	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Elettromotrici a vapore	(B) ...	3	(7)	3	—	—	—	—	430	—	—	—	3	12	3	—	—	—	—	—	3	48	—	150	—	198
Automotrici a benzina	(A) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Automotrici a benzina	(B) ...	133	(8)	65	(9)	68	—	—	19.820	2	131	—	—	528	133	—	—	—	—	—	133	—	—	—	7.234	7.234
Automotrici a nafta	(B) ...	720	—	—	—	—	—	—	167.060	—	720	—	—	2.880	720	—	—	—	—	—	720	337	2.883	8.400	30.232	41.872
Autotreni	(B) ...	9	—	—	—	—	—	—	8.100	—	—	—	9	72	9	—	—	—	—	—	9	702	—	—	—	702
Autotreno salone	(B) ...	1	—	—	—	—	—	—	900	—	—	—	1	6	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Automotrici a gasogeno	(B) ...	3	—	—	—	—	—	—	720	—	—	—	3	12	3	—	—	—	—	—	3	—	48	120	—	168
Automotrici Diesel-elettriche	(A) ...	2	(13)	2	—	—	—	—	360	—	—	—	2	8	2	—	—	—	—	—	2	16	—	60	—	76
Autofurgoni	(B) ...	4	(14)	4	—	—	—	—	500	—	—	—	4	16	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Rimorchi per autom. a benz. ... (1) ...	(1) ...	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	64
TOTALE		1.091	74	814	186	14	—	—	1.307.474	6	1.060	1	24	4.450	1.091	—	—	—	—	—	400	3.753	4.081	21.972	37.530	67.336

(A) Con organi di trazione e repulsione normali. — (B) Destinate a circolare isolate o accoppiate fra loro.
 (1) Detti rimorchi figurano quantitativamente anche fra le carrozze speciali. (Vedi allegato 56). — (2) Ogni unità è composta di 3 carrozze articolate fra loro e poggiate sopra 8 assi. — (3) da 204 H. P. — (4) da 150 H. P. — (5) da 204 H. P. — (6) da 100 H. P. — (7) N. 1 da 170, N. 2 da 75, N. 3 da 75, N. 4 da 75, N. 5 da 120 H. P. — (8) N. 1 da 170, N. 2 da 75, N. 3 da 75, N. 4 da 75, N. 5 da 120 H. P. — (9) N. 1 da 170, N. 2 da 75, N. 3 da 75, N. 4 da 75, N. 5 da 120 H. P. — (10) N. 207 da 75, N. 109 da 115, N. 229 da 125, N. 3 da 135, N. 22 da 145, N. 150 da 155 H. P. — (11) da 450 H. P. — (12) da 120 H. P. — (13) N. 2 da 100 H. P. — (14) N. 2 da 130, N. 2 da 130, N. 2 da 130 H. P.

Dati tecnici generali relativi al parco veicoli delle Ferrovie dello Stato a scartamento normale al 30 giugno 1941.
(Vedere Relazione a pagg. 129 e 130, Parte II, 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		riscaldamento a vapore	sola condotta per R. V.			Freno continuo West.	Bredia	sola condotta per freno a vuoto	illuminazione elettrica		
	con freno a mano	TOTALE	al servizio interno	al traffico	a 2 sale	a 3 sale	a 4 sale	comple-siva delle sale	sola condotta per freno a vuoto	sola condotta per freno continuo									sola condotta per freno a vuoto	
CARRIZZE	speciali	(1) 93	3	96	—	96	3	1	92	377	95	—	94	—	—	32	18	96	—	
	di 1ª classe	152	—	152	—	152	—	—	152	608	152	—	152	—	—	—	—	152	—	
	» 2ª »	1.197	—	1.197	—	1.197	—	7	1.189	4.779	(3) 1.197	—	1.197	—	—	—	1.197	—		
	» 3ª »	4.786	1	4.787	—	4.787	265	30	4.482	18.588	(4) 4.862	—	(5) 3.832	946	7	—	20	4.785	—	
	mlste	1.636	3	1.639	—	1.639	132	202	1.305	6.090	(6) 1.715	—	1.408	230	—	20	1.639	—		
	cellulari	10	60	70	—	70	70	—	—	140	70	—	69	1	—	1	—	70	—	
	TOTALE carrozze...	7.874	67	7.941	—	7.941	471	240	7.230	30.582	8.091	—	6.752	1.176	8	33	58	7.939	—	
	Postali	508	4	512	—	512	321	50	141	1.356	505	—	508	—	4	1	2	512	—	
	Basagliati	3.934	—	3.934	14	3.920	3.483	—	451	8.770	3.019	(9) 9	3.038	—	792	—	20	3.799	—	
	CARRI	serie E	12.096	11.118	23.214	10	23.204	23.214	—	—	46.428	—	512	3.074	7.932	12.188	448	150	1	425.062
» F		13.953	11.525	25.478	124	25.354	(9) 25.322	—	156	51.288	158	2.299	5.159	6.460	5.617	30	—	2.645	448.124	
» G		3.239	1.618	4.857	42	4.815	4.857	—	—	9.714	13	1.159	2.836	150	1.335	—	—	—	(11) 81.674	
» H		3.262	2.799	5.961	13	5.958	5.969	—	2	11.946	—	1.105	3.449	1.161	1.334	—	150	5	86.778	
» scoperti		29.470	38.649	68.099	2.216	65.883	66.101	23	(10) 1.915	140.071	—	35	391	528	29.102	—	—	—	1.375.899	
» serbatoio		1.016	362	1.378	1.239	739	1.813	163	2	4.123	—	—	245	80	836	—	—	—	31.293	
TOTALE carri...		63.636	65.961	129.597	3.644	125.953	127.336	186	2.075	263.570	171	5.080	15.154	16.331	50.412	1.062	300	2.651	—	2.448.830
Carrozze		37	—	37	37	—	13	6	18	116	(12) 25	10	35	1	1	1	3	2	36	—
Carri coperti		630	5	635	635	—	461	—	174	1.618	2	605	501	60	53	—	—	483	—	—
» scoperti		59	197	256	256	—	(13) 223	24	9	614	—	—	50	—	1	—	—	—	—	—
» serbatoio	1	3	4	4	—	2	2	—	10	—	—	3	—	—	—	—	—	—	(14) 1.600	
» gru	—	126	126	126	—	81	44	1	298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
TOTALE veicoli speciali...	727	331	1.058	1.058	—	780	76	202	2.656	27	615	589	61	55	3	2	520	—	1.600	
TOTALE GENERALE	76.679	66.363	143.042	4.716	138.326	132.391	552	10.099	306.934	17.813	5.707	26.041	17.568	51.271	1.099	382	15.421	—	546.324	2.450.430

(1) Compresi 2 rimorchi per automotrici. — (2) Compresa 1 carrozza con riscaldamento elettrico e a vapore. — (3) Compresi 2 carrozze con riscaldamento elettrico. — (4) Compresi 152 carrozze con riscaldamento elettrico, 80 delle quali hanno anche il riscaldamento a vapore. — (5) Compresi 2 carrozze con freno elettrico. — (6) Compresi 110 carrozze con riscaldamento elettrico, 79 delle quali hanno anche il riscaldamento a vapore. — (7) A detto quantitativo sono da aggiungere posti 67.336 appartenenti ad automotrici, elettrotreni e autotreni così ripartiti: 3.753 posti di I classe; 4.081 di II classe; 21.972 di III classe e 37.530 di classe unica. — (8) Compresi 35 basagliati con riscaldamento elettrico, 20 dei quali hanno anche il riscaldamento a vapore. — (9) Compresi 10 carri accoppiati FDI/a. — (10) Compresi 6 carri a 6 sale e 2 a 8 sale. — (11) N. 16 da tonn. 20 - N. 30 da tonn. 40. — (12) Compresa una carrozza con riscaldamento elettrico e a vapore. — (13) Compresi 30 carri accoppiati con tramoggia Vta (tipo Talbot). — (14) Carri con tramoggia tipo Talbot N. 20

Locomotive e veicoli ordinati ed in costruzione nell'esercizio 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 132, Parte II, Capo V).

TIPO DEI ROTABILI	QUANTITA DEI ROTABILI					
	Gruppo o serie delle unità ordinate	ancora in costruzione al 30 giugno 1940	ordinati nell'esercizio 1940-41	consegnati nell'esercizio 1940-41	rimasti in costruzione al 30 giugno 1941	
Locomotive elettriche	E 428 E 625 E 636	40	—	13	27	
TOTALE ...		106	—	32	74	
		146	—	45	101	
Elettromotrici	ETS AL e	(1) —	—	—	—	
TOTALE ...		(1) 91	—	5	(1) 86	
		91	—	5	86	
Automotrici a vapore	AL n	—	—	—	—	
Automotrici a carburante	AL n AL g	140	—	90	50	
TOTALE ...		1	—	1	—	
		141	—	91	50	
Elettrotreni	ETR	4	—	—	4	
Autotreni a carburante	ATR	1	—	1	—	
TOTALE ...		5	—	1	4	
Carrozze salone	Sz	1	—	1	—	
Carrozze ordinarie	ABz-Bz Cz BCI CI	(1) 121	12	101	(1) 32	
Bagagliai		DUz	—	—	—	—
Carri		F. G. L. M. Vrz	2.744	5.500	892	7.352
TOTALE ...				2.866	5.512	994	7.384
TOTALE COMPLESSIVO ...		3.249	5.512	(2) 1.136	7.625	

(1) N. 40 elettromotrici e 20 carrozze rimorchio compongono 20 treni bloccati elettrici. — (2) Sono stati inoltre ordinati 59 carri speciali per trasporto carri ferroviari su strada ordinaria e 12 trattori per il traino degli stessi e 4 locomotive Diesel-elettrico a scart. ridotto per le Ferrovie Eritree.

Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1940 ed al 30 giugno 1941.

(Vedere Relazione a pag. 132 e seguenti, Parte II, Capo V).

	al 30 giugno 1941				al 30 giugno 1940					
	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	1.475	2	1.477	36,5	1.014	2	1.016	24,9		
{ pel servizio ordinario dei treni	1.227	—	1.227	30,4	1.520	—	1.520	37,6		
{ pel servizio straordinario dei treni	225	—	225	5,7	—	—	—	—		
{ per manovre	100	—	100	2,4	136	—	136	3,4		
date a nolo	207	—	207	5,1	405	—	405	10,1		
accantonate	—	—	—	—	—	—	—	—		
TOTALE	3.594	2	3.596	88,9	3.556	2	3.558	87,7		
2) <i>Fuori servizio:</i>										
in riparazione nelle officine dei depositi	213	1	214	5,4	188	—	188	4,4		
in corso di demolizione nelle officine F. S.	—	—	—	—	13	—	13	0,3		
in riparazione nelle officine F. S.	120	—	120	2,9	113	—	113	2,8		
in attesa di entrare in riparazione	70	—	70	1,7	155	1	156	3,9		
in riparazione nelle officine private	31	—	31	0,8	33	—	33	0,8		
TOTALE	444	1	441	11,1	502	1	503	12,3		
Consistenza complessiva	4.034	3	4.037	100 -	4.058	3	4.061	100 -		
B. — Locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici										
1) <i>Atte al servizio:</i>										
nei depositi	792	—	122	914	55,5	849	5	123	977	61 -
{ pel servizio ordinario dei treni	464	—	43	507	30,8	382	2	50	434	27,1
{ pel servizio straordinario dei treni	22	—	—	22	1,3	6	—	—	6	0,4
{ per manovre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
adibite alle manovre di officina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
in collaudo	(1) 4	—	—	(1) 4	0,3	(1) 2	—	(1) 1	(1) 3	0,2
accantonate	17	11	5	33	2,0	20	1	2	23	1,4
TOTALE	1.290	11	170	1.450	89,9	1.259	8	176	1.443	90,1
2) <i>Fuori servizio:</i>										
in riparazione nelle officine dei depositi	100	1	16	117	7,1	91	5	18	114	7,1
in riparazione nelle officine F. S.	31	1	2	34	2,2	29	—	5	34	2,1
in attesa di entrare in riparazione	1	—	—	1	0,1	6	—	—	6	0,4
in ricostruzione nelle officine private	—	1	—	1	0,1	—	1	—	1	0,1
in riparazione nelle officine private	—	—	—	—	—	2	—	—	2	0,1
in corso di demolizione	—	—	11	11	0,7	2	—	—	2	0,1
in collaudo	(1) 1	—	(1) 1	(1) 2	0,1	—	—	—	—	—
TOTALE	133	3	30	166	10,1	130	6	23	159	9,9
Consistenza complessiva	1.423	14	200	1.640	100 -	1.389	14	199	1.602	100 -
C. — Automotrici con motore a carburante e autofurgoni.										
1) <i>Atte al servizio:</i>										
nei depositi	18	—	—	18	2,1	391	—	—	391	50,3
{ pel servizio ordinario dei treni	19	—	—	19	2,2	242	—	—	242	31,1
{ pel servizio straordinario dei treni	2	—	—	2	0,2	—	—	—	—	—
date a nolo	706	—	—	706	87,9	—	—	—	—	—
accantonate	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE	805	—	—	805	92,4	633	—	—	633	81,4
2) <i>Fuori servizio:</i>										
in riparazione nelle officine dei depositi	7	—	—	7	0,8	71	—	—	71	9,1
in riparazione nelle officine F. S.	48	—	—	48	5,8	60	—	—	60	7,7
in attesa di entrare in riparazione	12	—	—	12	1,5	13	—	—	13	1,6
in riparazione nelle officine private	—	—	—	—	—	2	—	—	2	0,2
TOTALE	67	—	—	67	7,6	146	—	—	146	18,6
Consistenza complessiva	872	—	—	872	100 -	(2) 779	—	—	(2) 779	100 -
D. — Veicoli.										
1) <i>Atte al servizio:</i>										
per riparazione	219	54	253	526	0,3	203	40	171	414	0,3
{ nelle officine F. S.	220	222	1.028	2.130	1,4	191	202	1.781	2.174	1,4
{ nelle officine private	297	158	2.942	3.397	2,3	206	110	2.487	2.803	1,9
TOTALE	796	434	4.823	6.053	4 -	600	352	4.439	5.391	3,6
in attesa di invio in riparazione	13	35	464	542	0,4	12	19	578	609	0,4
{ alle officine F. S. e private	167	80	2.712	2.949	1,9	81	57	2.484	2.622	1,8
{ alle officine rialzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE	170	115	3.206	3.491	2,3	93	76	3.062	3.231	2,3
in attesa di demolizione o trasformaz.	—	—	87	87	—	—	—	94	94	—
{ sul binari del Movimento	40	10	14	64	0,2	33	2	7	42	0,2
{ nelle officine F. S.	—	1	290	291	—	3	11	62	76	—
{ nelle officine private	40	11	301	352	0,2	36	13	163	212	0,2
TOTALE DEI VEICOLI FUORI SERVIZIO	1.006	500	3.336	4.336	6,5	729	441	7.664	8.334	5,9
Consistenza complessiva	7.078	4.448	138.414	155.838	100,0	7.879	4.469	137.469	149.817	100,0

(1) Locomotive ed elettromotrici a c. c. 3000 volt in corso di collaudo.
 (2) Sono comprese anche 2 automotrici con organi di trazione e repulsione normali.

**Rotabili riparati nelle officine, nei depositi e nelle officine rialzo delle Ferrovie dello Stato
e nelle officine private.**

(Vedere Relazione a pag. 150 e seguenti, Parte II, Capo V).

Tipo del rotabile e genere di riparazione	ESERCIZIO 1940-41					ESERCIZIO 1939-40				
	Officine dello Stato	Depositi locomotive	Officine rialzo	Officine private	TOTALE	Officine dello Stato	Depositi locomotive	Officine rialzo	Officine private	TOTALE
Locomotive e automotrici a vapore:										
in grande riparazione ..	511	—	—	(2) 86	597	418	—	—	(1) 92	510
in media riparazione ...	154	466	—	—	620	156	409	—	—	565
in piccola riparazione ..	5	1.710	—	—	1.715	5	1.323	—	—	1.328
TOTALE ...	670	2.176	—	(2) 86	2.932	579	1.732	—	(1) 92	2.403
Locomotive elettriche, elettrotreni ed elettromotrici:										
in riparazione generale ..	107	86	—	—	193	81	54	—	—	135
in riparazione generale di parte meccanica.....	147	39	—	—	186	187	58	—	—	245
in riparazione di riordino	—	418	—	—	418	—	421	—	—	421
in riparazione speciale ..	92	(4) 1.609	—	—	1.701	26	(3) 1.276	—	—	1.302
TOTALE ...	346	2.152	—	—	2.498	294	1.809	—	—	2.103
Automotrici con motori a carburante:										
in riparazione generale.	97	—	—	—	97	132	—	—	—	132
in riparazione speciale..	107	—	—	—	107	235	—	—	—	235
in revisione generale ...	—	509	—	—	509	—	634	—	—	634
TOTALE ...	204	509	—	—	713	367	634	—	—	1.001
Carrozze:										
in grande riparazione ...	538	—	—	12	550	691	—	—	63	754
in media riparazione ...	1.887	—	240	1.303	3.430	2.057	—	119	2.004	4.180
in piccola riparazione ..	2.334	—	28.507	1.265	32.106	1.718	—	29.659	277	31.654
TOTALE ...	4.759	—	28.747	2.580	36.086	4.466	—	29.778	(5) 2.344	36.588
Bagagliai e postali:										
in grande riparazione ...	54	—	—	64	118	47	—	—	148	195
in media riparazione ...	224	—	92	1.172	1.488	197	—	109	2.077	2.383
in piccola riparazione ...	354	—	14.081	977	15.412	116	—	15.336	179	15.631
TOTALE ...	632	—	14.173	2.213	17.018	360	—	15.445	2.404	18.209
Carri:										
in grande riparazione ..	353	—	—	4.869	5.222	448	—	—	5.727	6.175
in media riparazione ...	878	—	992	9.009	10.879	836	—	1.392	11.158	13.386
in piccola riparazione ..	2.305	—	254.702	8.915	265.922	2.282	—	218.916	9.256	230.454
TOTALE ...	3.536	—	255.694	(8) 22.793	282.023	(6) 3.566	—	220.308	(7) 26.141	250.015

(1) Vi sono comprese 4 caldaie sciolte riparate. — (2) Vi è compresa 1 caldaia sciolta riparata. — (3) Non vi sono comprese le riparazioni di giacenza in officina inferiori a 5 giorni, nonché 6 riparazioni di notevole entità conseguenti ad incendio di locomotive elettriche a c.c. 3000 volta. — (4) Non vi sono comprese le riparazioni di giacenza in officina inferiori a 5 giorni, nonché 3 riparazioni di notevole entità conseguenti ad incendio di locomotive elettriche a c.c. 3000 volta. — (5) Di cui 22 carrozze trasformate 16 carrozze CZ, 4 Vdcz, 1 Vdoy, 1 Vuz. — (6) Compresa 3 trasformazioni (2 carri Poz e 1 carro Vr). — (7) Di cui 225 carri trasformati (200 carri P, 25 carri Vs). — (8) Di cui 358 carri trasformati (11 carri Vs e 347 Hg).

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione delle locomotive a vapore a scartamento normale e relativa spesa.

ESERCIZIO 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 143 e seguenti, Parte II, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE	QUANTITÀ CONSUMATA				IMPORTO (1)			Prezzi medi per unità consumata	
	effettiva	ragguagliata (2)		Totale	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	Per tonnellata	Per tonnellata	ragguagliata
		completivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)							per chilometro di treno
	Chilogrammi								
Combustibile..	2.108.706.329	2.108.706.329	17.0717	25.1974	762.083.510	5.9990	8.8543	360 —	360 —
	54.601.590	54.601.590	0,4421	0,0524	20.283.311	0,1042	0,2424	370 —	370 —
	4.432.100	2.216.050	0,0179	0,0265	444.981	0,0036	0,0053	100 —	200 —
	25.440	12.720	0,0001	0,0002	7.378	0,0000	0,0001	290 —	580 —
lignite (mattonelle)...	4.335.620	2.167.810	0,0176	0,0259	652.941	0,0053	0,0078	150 —	300 —
	17.662.798	8.831.399	0,0715	0,1055	1.064.003	0,0086	0,0127	60 —	120 —
TOTALE...	2.189.763.877	2.176.535.898	17,6209	26,0079	784.536.153	6,1807	9,1226	358,27	360,45
Materie grasse { olio per cilindri olio per mecc. e boccole per ungimento } grasso e sevo	1.015.542	1.015.542	0,0082	0,0121	5.629.614	0,0456	0,0673	5,42	5,42
	2.114.334	1.057.167	0,0085	0,0126	9.091.636	0,0736	0,1086	4,30	8,60
	356	712	0,0001	0,0001	890	0,0000	0,0000	2,50	1,25
TOTALE...	3.130.232	2.073.421	0,0168	0,0248	14.722.140	0,1192	0,1759	4,70	7,10
Materie grasse { olio vegetale per illuminaz. } petrolio	237.327	237.327	0,0019	0,0028	1.621.401	0,0131	0,0194	6,83	6,83
	347.835	347.835	0,0028	0,0042	1.843.525	0,0150	0,0220	5,30	5,30
TOTALE...	585.162	585.162	0,0047	0,0070	3.464.926	0,0280	0,0414	5,92	5,92
In complesso..	2.189.763.877	2.176.535.898	17,6209	26,0079	784.536.153	6,1807	9,1226	358,27	360,45
	3.130.232	2.073.421	0,0168	0,0248	14.722.140	0,1192	0,1759	4,70	7,10
	585.162	585.162	0,0047	0,0070	3.464.926	0,0280	0,0414	5,92	5,92

N.B. — I consumi e le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con personale e con materie propri su tutta la rete esercitata.

(1) In base agli addebiti dei magazzini.
 (2) A Mattonelle per i combustibili, ad olio per cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione.
 (3) Esclusi i percorsi di treni per prove, che furono per le locomotive km. 45.699.
 (4) La percorrenza treni è costituita come segue:
 con locomotive, su linea F. S. nell'intera rete esercitata Km. 83.733.149
 (*) meno treni per prova locomotive ?
 45.699

Totale percorrenza treni ... 83.687.450
 (*) Confe 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 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 147, Parte II, Capo V).

SPECIFICAZIONE DELLE MATERIE CONSUMATE	QUANTITÀ CONSUMATA				IMPORTO (1)			Pressi medi	
	effettiva	ragguagliata (2)		TOTALE	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	per chilogrammo	per chilogrammo	ragguagliata
		completamento	per chilometro di locomotiva di treno							effettiva
Chilogrammi									
I. — Locomotive									
Materie grasse per ungi- mento { olio per dinamo olio per meccanismi e loc- colle grasso e sevo	103.845 1.466.570 288	103.845 733.285 577	103.690.470 0,0012 0,0085 0,0000	581.711	103.690.470 0,0036 0,0609 0,0000	86.689.871 0,0087 0,0728 0,0000	5,60 4,30 2,50	5,60 8,60 1,25	
TOTALE	1.570.703	837.707	0,0097	6.888.682	0,0665	0,0795	4,38	8,22	
Materie grasse per illu- minazione { olio vegetale	47.237 68.326	47.237 68.326	0,0004 0,0007	308.689 362.128	0,0030 0,0025	0,0036 0,0041	6,53 5,30	6,53 5,30	
TOTALE	115.563	115.563	0,0013	670.817	0,0065	0,0077	5,80	5,80	
II. — Elettrici									
Materie grasse per un- gimento { olio per dinamo olio per meccanismi e boc- cale grasso e sevo	302 9.610 2	302 4.805 4	14.633.474 0,0000 0,0006 0,0000	1.616 41.323 5	14.633.474 0,0001 0,0028 0,0000	8.262.872 0,0002 0,0050 0,0000	5,35 4,30 2,50	5,35 8,60 1,25	
TOTALE	9.914	5.111	0,0006	42.944	0,0089	0,0058	4,33	8,40	
Materie grasse per illu- minazione { olio vegetale	56 138	56 138	0,0000 0,0000	337 731	0,0000 0,0001	0,0000 0,0001	6,02 5,30	6,02 5,30	
TOTALE	194	194	0,0000	1.068	0,0001	0,0001	5,50	5,50	
III. — Elettrici									
Materie grasse per ungi- mento { olio per dinamo olio per meccanismi e boc- cale grasso e sevo	22 2.588	22 1.294	372.034 0,0000 0,0035	130 11.071	372.034 0,0003 0,0038	370.801 0,0003 0,0099	5,91 4,30	5,91 8,60	
TOTALE	2.610	1.316	0,0035	11.201	0,0301	0,0302	4,29	8,51	
Materie grasse per illu- minazione { olio vegetale	38	38	0,0001	200	0,0005	0,0005	5,30	5,30	
TOTALE	38	38	0,0001	200	0,0005	0,0005	5,30	5,30	
In complesso.....	1.572.527	844.134	0,0071	6.942.827	0,0585	0,0728	4,41	8,22	
materie grasse per illu- minazione	115.795	115.795	0,0012	672.085	0,0057	0,0070	5,80	5,80	

(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 cose di prova che, per le locomotive, furono km. 35.659, per le elettromotrici 13.450 e per gli elettrotreni 2.565. Compresi inoltre i percorsi sui tronconi Modane-Comino francesi con locomotive P. S. km. 144.742, treni-km. 84.586 e sul tratto Comino Nord-Bred-Couline Sud, in territorio estero della linea « Cuneo-Ventimiglia, locomotive-km. 37.098, treni-km. 35.015.
 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 1940-41.**

(Vedere Relazione a pag. 147, Parte II, 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	treno			
			automotrice	treno						
Chilogrammi				Lire						
			Percorrenza Km. (3)	Percorrenza Km. (3)		Percorrenza Km. (3)	Percorrenza Km. (3)	per tonn.	per tonn.	
Combustibili	benzina colorata.....	1.906.485	1.906.485	0,0777	0,1161	2.478.430	0,1010	0,1509	1.300	1.300
	nafta.....	8.148.125	8.148.125	0,3319	0,4962	8.148.125	0,3319	0,4962	1.000	1.000
	carbone dolce.....	50.338	50.338	0,0020	0,0031	35.237	0,0014	0,0022	700	700
	TOTALE...	10.104.948	10.104.948	0,4116	0,6154	10.661.792	0,4343	0,6423	1.055	1.055
Materie grasse per ungi- mento	olio per meccanismi e boccole.....	506.962	530.594	0,0216	0,0323	3.284.088	0,1338	0,2000	per Kg.	per Kg.
	grasso e sevo.....	2.815	9.515	0,0004	0,0006	19.153	0,0008	0,0012	6,48	6,19
									6,80	2,01
	TOTALE...	509.777	540.109	0,0220	0,0329	3.303.241	0,1346	0,2012	6,48	6,11

(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) Escluse le corse di prova che furono per le automotrici km. 56.555, per gli autotreni km. 6.286.

**Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive a vapore
a scartamento ridotto e relativa spesa. - ESERCIZIO 1940-41.**

(Vedere Relazione a pag. 224, Parte II, 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			locomotiva (incluse le manovre)	treno			
			locomotiva (incluse le manovre)	treno						
Chilogrammi				Lire						
			Percorrenza Km. (3)	Percorrenza Km. (3)		Percorrenza Km. (3)	Percorrenza Km. (3)	per tonn.	per tonn.	
Combustibili	litantrace.....	20.947.500	20.947.500	13,2375	14,8489	7.530.860	4,6267	5,1899	360	360
	mattonelle.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	carbonella.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	legna.....	562.020	281.010	0,1776	0,1992	33.676	0,0212	0,0238	60	60
TOTALE...	21.509.520	21.228.510	13,4151	15,0481	7.564.536	4,6479	5,2137	351,68	356,34	
Materie grasse per ungi- mento	olio per cilindri.....	10.039	10.039	0,0063	0,0071	44.119	0,0279	0,0312	per Kg.	per Kg.
	olio per meccanismi e boccole.....	24.332	12.166	0,0077	0,0086	104.628	0,0661	0,0742	4,39	4,39
	grasso e sevo.....	—	—	—	—	—	—	—	4,30	8,60
	TOTALE...	34.371	22.205	0,0140	0,0157	148.747	0,0940	0,1054	4,33	6,70
Materie grasse per illu- minazione	olio vegetale.....	3.907	3.907	0,0025	0,0028	25.877	0,0164	0,0184	6,60	6,60
	petrolio.....	3.263	3.263	0,0020	0,0023	17.293	0,0109	0,0122	5,30	5,30
	TOTALE...	7.170	7.170	0,0045	0,0051	43.170	0,0273	0,0306	6,02	6,02

(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								Totale treni viaggiatori (1+4+5+8)	
	Lusso Rapidissimi Diretti	Accelerati		(2 + 3)	Omnibus e misti veri e propri	Straordinari		(6 + 7)		
		veri e propri	tipo automotrice			in genere e riservati	popolari			
										1	2	3	4	5	6	7	8	9
<p>a) SCARTAMENTO NORMALE <i>Linee della Rete di Stato esercitate dalla F. S.</i></p>										
Torino	trazione a vapore	1.114.402	2.828.662	663.076	3.491.738	552.614	195.300	—	195.300	5.354.054
	locomotive..	1.272.888	2.643.069	85.862	2.728.931	836.555	99.029	—	99.029	4.937.403
	elettrica elettromotr.	—	4.098	—	4.098	155	—	—	155	4.253
	a automotrici a carburante	153.643	539.395	127	539.522	2.143	29.047	—	29.047	724.335
Milano	trazione a vapore	1.849.429	2.642.568	429.226	3.071.794	897.931	99.664	—	99.664	5.918.816
	locomotive..	1.911.108	1.690.759	54.306	1.745.063	576.784	74.229	—	74.229	4.307.186
	elettrica elettromotr.	817.597	1.127.526	—	1.127.526	33.200	7.660	—	7.660	1.985.983
	elettrotreni..	26.575	—	—	—	—	—	—	—	26.575
	a automotrici a carburante	25.534	903.571	—	903.571	—	2.879	—	2.879	931.984
Venezia	trazione a vapore	1.977.967	2.622.479	938.006	3.560.485	85.977	145.857	—	145.857	5.770.286
	elettrica locom.	428.767	470.411	93.788	564.199	693	109.097	—	109.097	1.102.756
	a automotrici a carburante	—	1.078.835	715	1.079.550	—	4.301	—	4.301	1.083.851
	Brunico-Campo Tures..	—	—	—	—	85.375	—	—	—	85.375
Trieste	trazione a vapore	253.950	270.316	382.467	652.783	105.413	16.192	—	16.192	1.028.338
	locomotive..	668.184	678.348	23.261	701.609	52.854	52.854	—	52.854	1.531.750
	elettrica elettromotr.	94.707	1.043.768	—	1.043.768	4.283	3.584	—	3.584	1.146.342
	a automotrici a carburante	87.041	882.092	—	882.092	—	6.954	—	6.954	976.087
Genova	trazione a vapore	209	738	—	738	772	372	—	372	2.091
	elettrica locom.	2.166.057	1.665.742	608	1.666.350	457.345	69.072	—	69.072	4.358.804
	a automotrici a carburante	—	37	—	37	—	553	—	553	590
Bologna	trazione a vapore	1.185.209	1.354.617	748.399	2.103.016	379.709	63.230	—	63.230	3.731.164
	locomotive..	2.358.072	1.829.900	2.366	1.832.266	1.989	166.244	—	166.244	4.359.471
	elettrica elettromotr.	142.861	393.069	—	393.069	—	1.863	—	1.863	537.796
	elettrotreni..	90.035	—	—	—	—	324	—	324	90.359
	a automotrici a carburante	—	1.200.106	—	1.200.106	—	4.221	—	4.221	1.204.327
Firenze	trazione a vapore	321.754	1.216.132	882.672	2.098.804	252.908	4.261	—	4.261	2.677.727
	locomotive..	3.028.537	2.152.362	107.879	2.260.241	154.816	128.530	—	128.530	5.572.124
	elettrica elettromotr.	127.965	1.027.783	—	1.027.783	—	4.414	—	4.414	1.160.167
	elettrotreni..	71.962	—	—	—	—	814	—	814	72.776
	a automotrici a carburante	467.335	625.992	—	625.992	—	2.463	—	2.463	1.095.790
Ancona	trazione a vapore	413.611	725.225	609.188	1.334.413	35.456	213.144	—	213.144	1.996.624
	locomotive..	739.960	991.230	437	991.667	849	71.714	—	71.714	1.804.190
	elettrica elettromotr.	317.030	53.173	—	53.173	—	763	—	763	370.966
	elettrotreni..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	a automotrici a carburante	29.876	1.364.902	—	1.364.902	1.736	31.277	—	31.277	1.427.791
Roma	trazione a vapore	243.734	1.177.047	1.047.910	2.224.957	160.030	11.375	—	11.375	2.640.096
	locomotive..	3.993.946	3.096.287	20.631	3.116.918	2.787	171.379	—	171.379	7.285.030
	elettrica elettromotr.	306.959	588.736	—	588.736	—	4.189	—	4.189	899.884
	elettrotreni..	115.443	—	—	—	—	948	—	948	116.391
	a automotrici a carburante	112.233	1.469.532	—	1.469.532	—	5.904	—	5.904	1.587.669
Napoli	trazione a vapore	134.516	1.479.649	120.486	1.600.135	345.512	14.371	—	14.371	2.094.534
	locomotive..	1.348.840	1.211.960	1.432	1.213.392	204.520	151.231	—	151.231	2.917.983
	elettrica elettromotr.	148.317	370.157	—	370.157	599.490	25.480	—	25.480	1.143.444
	elettrotreni..	30.268	—	—	—	—	88	—	88	30.356
	a automotrici a carburante	32.797	1.535.710	—	1.533.710	—	1.949	—	1.949	1.568.456
Bari	trazione a vapore	982.860	1.080.741	334.896	1.415.637	750.899	184.910	—	184.910	3.334.306
	a automotrici a carburante	65.904	1.244.543	—	1.244.543	—	9.545	—	9.545	1.319.992
Reggio C.	trazione a vapore	272.408	604.703	199.138	803.841	333.838	50.511	—	50.511	1.460.598
	locomotive..	881.962	606.539	30.285	636.824	63.974	188.925	—	188.925	1.771.685
	elettrica elettromotr.	141.934	338.731	3.122	341.903	3.570	299	—	299	487.706
	a automotrici a carburante	—	1.076.788	—	1.076.788	—	29.095	—	29.095	1.105.883
Palermo	trazione a vapore	748.610	2.415.425	135.277	2.550.702	1.276.710	16.423	—	16.423	4.592.445
	a automotrici a carburante	400.683	839.498	—	839.498	—	481	—	481	1.240.662
Cagliari	trazione a vapore	230.992	730.617	83.990	814.607	80.287	185.745	—	185.745	1.311.631
	a automotrici a carburante	—	672.574	—	672.574	—	42.274	—	42.274	714.848
TOTALE...	trazione a vapore	9.729.651	19.148.919	6.574.731	25.723.650	5.258.056	1.201.353	—	1.201.353	41.912.710
	locomotive..	18.799.221	17.036.607	420.855	17.457.462	2.409.395	1.282.304	—	1.282.304	39.948.382
	elettrica elettromotr.	1.097.373	4.947.091	3.122	4.950.213	725.923	48.407	—	48.407	7.821.916
	elettrotreni..	334.281	—	—	—	—	2.174	—	2.174	336.457
	a automotrici a carburante	1.375.026	13.431.575	842	13.432.417	3.879	170.943	—	170.943	14.982.265
In complesso		32.335.554	54.564.192	6.999.550	61.563.742	8.397.253	2.705.181	—	2.705.181	105.002.730
Linee esercitate dalle F. S. in territorio estero T. R.		14.898	27.047	—	27.047	—	11	—	11	41.956
Totale scartamento normale		32.350.452	54.591.239	6.999.550	61.590.789	8.397.253	2.705.192	—	2.705.192	105.043.686
<p>b) SCARTAMENTO RIDOTTO <i>Linee della Rete di Stato esercitate dalle F. S.</i></p>										
Venezia	trazione a vapore	—	—	—	—	65.297	1.229	—	1.229	66.526
Palermo	trazione a vapore	—	—	—	—	999.887	361	—	361	1.000.248
Totale scartamento ridotto		—	—	—	—	1.065.184	1.590	—	1.590	1.066.774
TOTALE GENERALE (a + b)		32.350.452	54.591.239	6.999.550	61.590.789	9.462.437	2.706.782	—	2.706.782	106.110.460
Esercizio 1939-40		46.346.001	63.855.317	5.912.194	69.767.511	9.112.682	2.756.126	285.288	3.041.414	128.267.608
Variazioni percentuali		30,2	—	—	11,7	+	3,8	—	11,0	17,3

dei treni.

ALLEGATO N. 39.

1940-41.

Capo V e pagg. 166 e 171 Capo VI).

Merce													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															
121.312	1.101.106	1.000.095	328	2.191.529	946.619	759	225.772	1.173.150	3.485.991	8.840.045	23.259	8.863.304			
51.149	922.040	1.141.523	36.739	2.100.302	1.372.149	1.034	249.013	1.622.196	3.873.647	8.811.050	10.888	8.821.938			
										4.253	255	4.508			
										724.335	58.189	782.524			
90.545	1.372.999	1.931.341	72.159	3.376.499	2.089.507	5.924	346.780	2.442.211	5.909.235	11.828.051	36.362	11.864.413			
131.197	668.103	1.255.807	119.581	2.043.491	1.194.990	74.077	98.474	1.367.541	3.542.229	7.849.415	2.744	7.852.159			
					521		80	601	601	1.986.584	44.020	2.030.604			
										26.575	4.289	30.864			
										31.984	242.304	1.174.288			
127.521	990.179	1.400.115	139.218	2.529.512	3.881.786	210.357	775.169	4.867.312	7.524.345	13.294.631	80.111	13.374.742			
	167.215	473.133	94.984	535.332	1.416.316	299.359	299.909	2.015.584	2.550.916	3.653.672	69.597	3.723.269			
										1.083.851	161.227	1.245.078			
										85.375		85.375			
128.083	323.058	312.132	13.344	648.534	565.822	1.289	126.609	693.720	1.470.337	2.498.675	9.366	2.508.041			
4.212	287.614	542.479	48.628	878.721	1.778.332	41.743	220.995	2.041.070	2.924.003	4.455.758	8.249	4.464.002			
										1.146.342	85.308	1.231.650			
							122	122	122	976.209	46.091	1.022.300			
24	20.692	2.014	33	22.739	14.856	91	5.554	20.501	43.264	45.355	16.197	61.552			
186.681	1.265.489	859.010	29.110	2.153.609	834.674	27.938	229.863	1.092.475	3.432.765	7.791.569	36.568	7.828.137			
										590	4.350	4.940			
14.785	906.745	433.631	185.449	1.525.825	1.723.494	262.363	585.572	2.571.429	4.112.039	7.843.203	22.338	7.865.541			
21.847	735.061	1.089.270	238.202	2.062.533	2.592.478	334.253	608.212	3.534.943	5.619.323	9.978.794	3.642	9.982.436			
										537.796	50.964	588.760			
										90.359	100.196	190.555			
										20.388	114.309	1.339.024			
80.795	763.593	264.533	19.734	1.047.860	422.213	1.051	34.769	458.033	1.586.688	4.264.415	61.536	4.325.951			
46.399	801.624	2.095.061	153.703	3.050.388	3.402.142	393.514	873.229	4.668.885	7.765.672	13.337.796	7.151	13.344.947			
										1.160.167	77.241	1.237.408			
										72.776	6.606	79.382			
							150	150	150	1.095.940	80.747	1.176.687			
290.419	790.530	132.342	50.264	973.136	1.609.266	67.410	465.394	2.142.070	3.405.625	5.402.249	17.808	5.420.057			
90.436	645.729	143.787	33.497	823.013	610.620	34.701	182.144	827.465	1.740.914	3.545.104	946	3.546.050			
										370.966	5.121	376.087			
											20	20			
	59.844			59.844			387	387	60.231	1.488.022	89.031	1.577.053			
24.552	908.646	211.557	934	1.121.137	772.410	2.312	137.288	912.010	2.057.699	4.697.795	80.061	4.803.856			
75.023	783.333	1.364.171	360.285	2.507.789	3.233.430	538.937	1.261.008	5.033.375	7.616.187	14.901.217	17.260	14.918.477			
										899.884	83.432	983.316			
										116.391	7.109	123.500			
							214	214	214	1.587.883	147.697	1.735.580			
29.448	1.080.140	64.403	5.456	1.149.999	438.011	5.283	112.071	555.365	1.734.812	3.829.346	137.336	3.966.682			
39.165	677.768	593.163	159.905	1.430.836	1.508.203	242.832	697.583	2.448.618	3.918.619	6.836.602	4.305	6.840.907			
										1.143.541	67.931	1.211.472			
										30.356	3.559	33.915			
										1.568.456	111.440	1.679.896			
143.020	740.331	361.832	48.471	1.150.634	2.101.153	30.587	782.108	2.913.828	4.207.482	7.541.788	20.730	7.562.518			
										1.320.029	97.665	1.417.694			
27.858	842.881	85.717	442	929.060	487.554	7.034	64.471	559.059	1.515.977	2.976.575	66.228	3.042.803			
138.143	377.873	320.454	143.108	841.435	1.513.097	548.684	566.032	2.427.813	3.407.391	5.179.076	33.213	5.212.289			
										487.706	12.560	500.266			
										1.106.303	52.303	1.158.606			
28.040	1.540.034	397.139	131.719	1.978.892	1.180.093	67.010	246.306	1.493.409	3.500.341	8.092.786	35.908	8.128.694			
										1.240.662	1.309.260				
	403.280	94		403.374	129.596	14.160	24.512	168.268	571.642	1.883.273	16.023	1.899.296			
										714.848	82.821	797.669			
1.106.382	11.784.214	6.596.965	667.551	19.048.730	16.362.360	675.630	3.932.375	20.970.365	41.125.477	83.038.187	649.263	83.687.450			
884.252	7.331.849	9.677.858	1.417.742	18.427.449	19.256.431	2.537.072	5.286.482	27.079.965	46.391.666	86.340.048	194.563	86.534.611			
										7.822.614	426.832	8.249.446			
										336.457	31.779	368.236			
	80.232			80.232				1.330	1.330	15.063.827	1.356.772	16.420.599			
1.990.634	19.196.295	16.274.823	2.085.293	37.566.411	35.619.328	3.212.702	9.220.344	48.052.358	87.599.493	192.601.133	2.659.209	195.260.342			
	46.996			46.996	30.649			30.649	77.645	119.601		119.601			
1.990.634	19.243.291	16.274.823	2.085.293	37.603.407	35.649.961	3.212.702	9.220.344	48.083.007	87.677.048	192.720.734	2.659.209	195.379.943			
					720			720	720	67.246		67.246			
176.396	51.483			51.483	86.184		884	87.068	314.947	1.315.195	28.266	1.343.461			
176.396	51.483			51.483	86.904		884	87.788	315.667	1.382.441	28.266	1.410.707			
2.167.030	19.294.774	16.274.823	2.085.293	37.654.890	35.736.865	3.212.702	9.221.228	48.170.795	87.992.715	194.103.175	2.687.475	196.790.650			
2.897.995	18.201.556	17.567.274	2.155.329	37.924.159	21.774.019	2.616.451	2.823.403	27.213.873	68.036.027	196.303.635	3.877.405	200.181.040			
25,2				0,7				77,0	29,3	1,1	30,7	1,7			

**Percorrenze dei veicoli.
ESERCIZIO 1940-41.**

ALLEGATO N. 40.

(Vedere Relazione a pag. 136, Parte II, Capo V e pagg. 167 e 171 Capo VI).

COMPARTIMENTI	Carrozze e cellulari cariche	Carrozze vuote	Bagagliai o Postali	CARRI		Carri per treni materiali e di servizio	TOTALI
				carichi	vuoti		
				migliaia di assi-chilometro			
1	2	3	4	5	6	7	8
a) SCARTAMENTO NORMALE							
<i>Linee della rete di Stato esercitate dalle F. S.</i>							
Torino	198.446	2.163	39.322	247.349	114.506	300	602.086
Milano	255.679	4.424	45.627	426.884	182.216	1.721	916.551
Venezia	154.085	4.158	35.954	354.722	182.278	878	732.075
Trieste	65.216	1.508	11.195	133.621	84.217	585	296.340
Genova	121.555	2.050	24.290	126.554	33.292	72	307.813
Bologna	216.102	5.269	45.000	454.503	136.453	1.189	858.516
Firenze	226.806	3.396	45.223	420.945	115.703	963	813.036
Ancona	113.275	1.108	25.112	199.222	69.468	618	408.803
Roma	285.319	1.976	49.435	365.445	91.443	1.465	795.103
Napoli	141.874	966	26.104	179.388	40.469	921	389.722
Bari	94.335	714	21.609	158.168	70.738	610	346.174
Reggio di Calabria	101.525	2.469	19.685	188.663	52.479	408	365.229
Palermo	91.721	1.798	22.359	116.577	26.833	515	259.803
Cagliari	21.261	751	4.926	15.152	4.968	574	47.632
TOTALE	2.087.199	32.750	415.859	3.387.193	1.205.063	10.819	7.138.883
Linee esercitate dalle F. S. in territorio estero. - Trazione elettrica	705	—	229	1.798	1.350	—	4.082
Totale scartamento normale	2.087.904	32.750	416.088	3.388.991	1.206.413	10.819	7.142.965
b) SCARTAMENTO RIDOTTO							
<i>Linee della Rete Stato esercitate dalle F.S.</i>							
Venezia Trazione a vapore	301	30	133	31	—	—	495
Palermo " " "	8.146	866	443	3.764	515	60	13.794
Totale scartamento ridotto	8.447	896	576	3.795	515	60	14.289
TOTALE GENERALE (a + b)	2.096.351	33.646	416.664	3.392.786	1.206.928	10.879	7.157.254
Esercizio 1939-40	2.242.870	44.701	483.460	2.775.997	1.115.059	20.393	6.692.480
<i>Variazioni percentuali</i>	— 6,53	— 24,73	— 13,82	+ 22,22	+ 7,28	— 46,65	+ 6,94

**Percorrenza in chilometri delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche
e con motore a combustione interna sull'intera rete esercitata.**

ESERCIZIO 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 136, Parte II, 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
	1	2	3	4	5	6	7	8
Linee della rete di Stato								
Treni viaggiatori	direttissimi - diretti	10.674.961	21.485.418	—	(3) 3.954.289	1.974.712	—	—
	accelerati	27.531.669	19.763.649	—	9.273.350	20.603.942	—	—
	omnibus e misti	5.632.475	2.658.410	—	1.091.727	5.649	1.105.210	—
	speciali-bis-facoltativi	1.310.582	1.479.668	—	(4) 65.420	238.682	1.620	—
	TOTALE...	45.149.687	45.387.145	—	14.384.786	22.822.985	1.106.830	—
Treni merci	con viaggiatori	1.226.834	994.482	—	—	—	208.525	—
	senza viaggiatori ...	21.067.123	20.335.320	—	—	90.946	53.617	—
	speciali e facoltativi	22.993.142	29.778.464	—	747	1.343	105.863	—
	TOTALE ...	45.287.099	51.108.266	—	747	92.289	368.005	—
Materiali-spartineve-di servizio	603.203	201.149	57.369	(5) 586.406	(6) 1.551.284	28.266	—	
Locomotive isolate	(1) 6.811.597	(2) 4.811.152	—	(2) 16.679	—	8.880	—	
Locomotive di manovra	25.611.409	1.931.918	—	16.800	—	70.451	—	
TOTALE COMPLESSIVO ...	123.462.995	103.448.630	57.369	15.005.508	24.466.558	1.582.432	—	
Linee esercitate dalle F.S. in territorio estero	T. V.	—	—	—	—	—	—	—
	T. E.	—	181.840	—	—	—	—	—
Percorrenza locomotive F. S. su altre reti	—	—	—	—	80.136	—	—	
TOTALE DELLA RETE ESERCITATA	123.462.995	103.630.470	57.369	15.005.508	24.546.694	1.582.432	—	
Percorrenza di terzi sulla rete	1.049.358	435.582	—	—	235.644	—	—	

(1) Escluse le corse di prova locomotive in km. 45.699. — (2) Compresse le corse di prova (locomotive - km. 35.659, automotrici - km. 13.426, elettrotreni - km. 2.565). — (3) Di cui km. 335.516 con elettrotreni. — (4) Di cui km. 2.174 con elettrotreni. — (5) Di cui km. 31.779 con elettrotreni. — (6) Di cui km. 1.045 con autotreni ed escluso le corse di prova in km. 62.841 di cui km. 6.286 con autotreni. — (*) Compresi gli elettrotreni. — (**) Compresi gli autotreni.

Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro.

ESERCIZIO 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 165 e seguenti, Parte II, Capo VI).

TARIFFE	QUANTITÀ VIAGGIATORI (1)					PRODOTTO VIAGGIATORI (4)					VIAGGIATORI-CHILOMETRO (3)				
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALI		1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALI	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALI		Prodotto per viaggi-km.
				complessivo	percentuale								complessivo	percentuale	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
a) Differenziale	151.321	824.854	6.053.087	7.029.262	3.158	19.356.761	64.821.058	207.440.026	291.617.845	38.889.497	165.795.654	762.688.962	967.374.113	5,646	0,301
b) Vicinale	11.282	360.549	13.373.409	13.745.240	6,175	261.295	6.655.029	103.332.360	110.248.684	507.690	18.748.548	481.442.724	500.698.962	2,922	0,220
c) Andata-ritorno	182.857	1.552.706	28.974.401	30.709.964	13,797	6.687.352	36.840.643	222.472.883	266.000.880	11.702.848	111.794.842	898.206.431	1.021.704.111	5,965	0,260
d) Riduzioni diverse	990.833	6.402.067	63.681.028	71.073.928	31,930	62.150.805	196.936.154	740.476.770	999.583.729	298.477.860	1.357.853.872	9.415.515.914	11.071.847.646	64,615	0,090
e) Napoli-Pozzuoli	—	16.718	1.880.592	1.897.310	0,852	—	25.130	1.432.143	1.437.273	—	100.308	13.164.144	13.264.452	0,977	0,110
f) Tariffa speciale impiegati, artigiani	—	1.962.960	71.528.004	73.490.964	33,016	—	3.972.757	87.579.027	91.551.784	—	47.111.040	1.788.200.100	1.835.311.140	10,710	0,050
Completivamente	1.336.293	11.119.854	185.490.531	197.946.668	88,928	88.456.213	309.270.771	1.362.731.211	1.760.460.195	349.577.895	1.701.404.254	13.359.218.275	15.410.200.424	89,933	0,114
g) Circolari: chilometrici e combinabili	990	6.085	9.699	16.774	0,008	969.718	4.207.328	3.766.777	8.943.823	2.592.276	16.688.155	25.253.233	44.533.664	0,260	0,201
h) Abbonamenti (2)	367.095	2.330.666	21.969.083	24.666.844	11,064	44.240.375	64.792.761	159.889.331	248.922.467	95.811.758	356.591.970	1.228.028.655	1.680.432.383	9,807	0,148
i) Tessere di autocarizione	—	—	—	—	—	1.206.972	1.431.351	474.789	3.113.112	—	—	—	—	—	—
j) Carte libere circolazione	—	—	—	—	—	4.272.482	—	—	4.272.482	—	—	—	—	—	—
m) Accessori (3)	—	—	—	—	—	2.302.641	4.520.444	3.950.119	10.773.204	—	—	—	—	—	—
TOTALE GENERALI (5)	1.704.378	13.456.605	207.429.303	222.590.286	100	121.448.401	384.222.655	1.598.814.227	2.036.485.283	447.981.929	2.074.684.379	14.612.900.163	17.135.166.471	100	0,118

(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 sono stati contati per due viaggiatori. Per i biglietti d'abbonamento settimanali e festivi per impiegati e artigiani (punto f) sono stati calcolati 12 viaggiatori per ogni biglietto venduto.
 (2) 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., afferente 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.
 (3) I viaggi-km. sono stati calcolati, fatta eccezione per gli abbonamenti, in base ai risultati dello speciale studio statistico per l'esercizio 1936-37 opportunamente aggiornati.
 (4) Il prodotto è al netto delle tasse erariali e di bollo.
 (5) Questo quantitativo dei viaggiatori differisce da quello riportato al Capo VI della Relazione perchè 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	136.064	99.860	—	235.924
b) Supplementi treni rapidi ed automotrici	1.564.982	2.360.547	2.243.005	6.168.534
c) Marche a valore biglietti gratuiti	601.595	2.060.097	1.707.114	4.368.716
d) Quote vagon letto	—	—	—	—
TOTALE	2.302.641	4.520.444	3.950.119	10.773.204

Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle tessere di autorizzazione.

ESERCIZIO 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 165 e seguenti, Parte II, Capo VI).

SPECIFICAZIONE DEGLI ABBONAMENTI	QUANTITÀ DEI BIGLIETTI				PRODOTTO DEI BIGLIETTI AL NETTO DELLE TASSE			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE
	Numero				Lire			
Ordinari	1.608	9.732	42.720	54.060				
Intera rete	1.400	1.527	1.609	4.536				
Speciali.....	2.170	10.622	32.372	45.164				
Regionali	111	1.135	5.017	6.263	24.240.375	64.792.761	159.889.331	248.922.467
Studenti	30	6.619	60.704	67.353				
Impiegati	351	3.863	16.935	21.149				
Ferrovieri.....	8	1.551	43.466	45.025				
TOTALE...	5.678	35.049	202.823	243.550	24.240.375	64.792.761	159.889.331	248.922.467
Tessere di autorizzazione per per- correnze non superiori a 100 km.	Cat. A. 8	Cat. B. 202	Cat. C. 604	TOTALE 814	4.900	46.112	83.337	134.349
Tessere di autorizzazione senza limitazione di percorrenza	952	2.513	1.424	4.889	1.202.072	1.385.239	391.452	2.978.763
TOTALE...	960	2.715	2.028	5.703	1.206.972	1.431.351	474.789	3.113.112

Il prodotto è al netto delle tasse erariali e di bollo, nonchè del deposito cauzionale e delle relative regolarizzazioni.

Traffico viaggiatori diviso per Compartimento.

RETE A SCARTAMENTO NORMALE E RIDOTTO.

ANNO SOLARE 1940.

COMPARTIMENTI	QUANTITÀ DEI VIAGGIATORI PARTITI (1)				PRODOTTO DEI VIAGGIATORI PARTITI (2)			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE
	Numero				Lire			
Torino	97.164	1.153.306	15.933.300	17.183.770	8.300.721	37.977.131	170.167.001	216.444.853
Milano	321.134	1.262.902	19.204.952	20.788.988	24.351.120	63.881.362	239.510.365	327.742.847
Venezia	81.024	655.960	9.458.095	10.195.079	5.898.569	24.366.748	121.611.308	151.876.625
Trieste	36.732	297.308	4.221.811	4.555.851	3.463.424	11.894.775	59.670.789	75.028.98
Genova	109.117	796.936	6.525.796	7.431.849	9.770.306	27.700.071	77.234.827	114.705.204
Bologna	71.966	615.610	8.635.571	9.323.147	5.407.773	25.530.363	114.872.466	145.810.602
Firenze	88.465	816.519	10.961.454	11.866.438	6.876.083	27.489.078	134.344.780	168.709.941
Ancona	31.360	298.888	5.378.709	5.708.957	1.743.580	12.245.828	68.059.078	82.048.486
Roma	155.771	700.960	9.792.292	10.649.023	35.881.624	43.750.870	144.324.027	223.956.521
Napoli	83.690	450.480	8.520.574	9.063.744	6.014.090	20.996.334	84.032.527	111.042.951
Bari	37.725	270.544	4.599.334	4.907.603	3.367.951	16.074.498	71.131.703	90.574.152
Reggio Calabria	12.568	169.434	3.009.362	3.191.164	1.133.528	6.654.596	37.102.460	44.890.584
Palermo	64.431	592.561	6.524.252	7.181.244	4.345.933	24.579.889	83.222.747	112.148.569
Cagliari	7.950	70.137	1.534.762	1.612.849	586.728	2.772.778	19.448.439	22.807.945
TOTALE...	1.198.897	8.160.545	114.300.264	123.659.706	117.141.430	345.914.321	1.424.732.517	1.887.788.268
<i>Totale dei biglietti distribuiti in conto corrente</i>	1.454	7.006	561.315	569.775	—	—	—	(3)
<i>Totale dei biglietti venduti dalle Ferrovie Secondarie</i>	10.323	114.904	1.269.578	1.394.805	564.800	3.608.844	18.472.678	22.646.322
<i>Totale dei biglietti venduti all'estero</i>	25.580	151.897	270.634	448.111	4.418.570	14.495.613	10.101.774	29.015.957
TOTALE...	1.236.254	8.434.352	116.401.791	126.072.397	122.124.800	364.018.778	1.453.306.969	1.939.450.547
<i>Somme accreditate alle Amministrazioni in corrispondenza...</i>					1.030.694	4.541.796	14.455.762	20.028.252
RIMANENZA...					121.094.106	359.476.982	1.438.851.207	1.919.422.295

(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 1940-41 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimento (Rete a scartamento normale).

(Vedere Relazione a pag. 169, Parte II, Capo VI).

COMPARTIMENTI	Carro completo Tonn.	Collettame Tonn.	TOTALE Tonn.	DIFFERENZA PERCENTUALE FRA GLI ESERCIZI 1940-41 E 1939-40			
				Carro completo	Collettame	TOTALE	
Torino	esercizio 1940-41...	7.313.380	507.890	7.821.270			
	» 1939-40...	5.914.266	472.127	6.386.393			
	Differenza...	+ 1.399.114	+ 35.763	+ 1.434.877	+ 23,66	+ 7,57	+ 22,47
Milano	esercizio 1940-41...	12.335.687	633.870	12.969.557			
	» 1939-40...	7.978.684	582.602	8.561.286			
	Differenza...	+ 4.357.003	+ 51.268	+ 4.408.271	+ 54,61	+ 8,80	+ 51,49
Venezia	esercizio 1940-41...	6.517.098	281.123	6.798.221			
	» 1939-40...	5.728.767	263.693	5.992.460			
	Differenza...	+ 788.331	+ 17.430	+ 805.761	+ 13,76	+ 6,61	+ 13,45
Trieste	esercizio 1940-41...	7.527.536	106.153	7.633.689			
	» 1939-40...	6.143.745	82.506	6.226.251			
	Differenza...	+ 1.383.791	+ 23.647	+ 1.407.438	+ 22,52	+ 28,66	+ 22,60
Genova	esercizio 1940-41...	3.963.202	271.741	4.234.943			
	» 1939-40...	7.936.043	309.404	8.245.447			
	Differenza...	- 3.972.841	- 37.663	- 4.010.504	- 50,06	- 12,17	- 48,64
Bologna	esercizio 1940-41...	4.190.009	281.895	4.471.904			
	» 1939-40...	2.878.820	255.364	3.133.184			
	Differenza...	+ 1.311.189	+ 26.531	+ 1.338.720	+ 45,55	+ 10,39	+ 42,72
Firenze	esercizio 1940-41...	6.246.676	394.643	6.641.319			
	» 1939-40...	6.129.464	345.607	6.475.071			
	Differenza...	+ 117.212	+ 49.036	+ 166.248	+ 1,91	+ 14,19	+ 2,57
Ancona	esercizio 1940-41...	3.087.250	156.457	3.243.707			
	» 1939-40...	2.547.748	151.338	2.699.086			
	Differenza...	+ 539.502	+ 5.119	+ 544.621	+ 21,17	+ 3,38	+ 20,18
Roma	esercizio 1940-41...	2.385.618	149.081	2.534.699			
	» 1939-40...	2.414.927	145.827	2.560.754			
	Differenza...	- 29.309	+ 3.254	- 26.055	- 1,21	+ 2,23	- 1,02
Napoli	esercizio 1940-41...	3.004.964	173.197	3.173.161			
	» 1939-40...	2.870.632	187.045	3.057.677			
	Differenza...	+ 134.332	- 13.848	+ 120.484	+ 4,68	7,40	+ 3,94
Bari	esercizio 1940-41...	2.060.737	99.839	2.160.576			
	» 1939-40...	1.839.581	110.838	1.950.419			
	Differenza...	+ 221.156	- 10.999	+ 210.157	+ 12,02	- 9,92	+ 10,77
Reggio Calabria	esercizio 1940-41...	1.233.540	94.543	1.328.083			
	» 1939-40...	916.454	87.024	1.003.478			
	Differenza...	+ 317.086	+ 7.519	+ 324.605	+ 34,60	+ 8,64	+ 32,35
Palermo	esercizio 1940-41...	2.200.513	215.005	2.415.518			
	» 1939-40...	2.079.726	170.889	2.250.615			
	Differenza...	+ 120.787	+ 44.116	+ 164.903	+ 5,81	+ 25,81	+ 7,33
Cagliari	esercizio 1940-41...	505.128	78.674	583.802			
	» 1939-40...	502.196	66.714	568.910			
	Differenza...	+ 2.932	+ 11.960	+ 14.892	+ 0,58	+ 17,93	+ 2,61
TOTALI...	esercizio 1940-41...	62.571.338	3.444.111	66.015.449			
	» 1939-40...	55.881.053	3.229.978	59.111.031			
	Differenza...	+ 6.690.285	+ 214.133	+ 6.904.418	+ 11,97	+ 6,63	+ 11,68

**Carico complessivo per
ESERCIZI 1940-41**
(Vedere Relazione a pag. 169)

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								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1940	Luglio	5.273.536	253.816	314.510	5.841.862	—	11.511	—
»	Agosto	5.481.872	253.385	356.350	6.091.607	—	17.622	—
»	Settembre	5.588.793	384.278	379.041	6.252.112	—	19.626	—
»	Ottobre	5.392.909	323.010	350.538	6.066.457	—	21.337	—
»	Novembre	4.830.172	301.997	306.864	5.439.033	—	19.010	—
»	Dicembre	4.588.363	289.958	289.616	5.167.937	—	15.903	—
1940	2° semestre	31.155.645	1.706.444	1.996.919	34.859.006	+ 13,09	105.009	+ 3,41
1939	2° semestre	26.282.815	1.653.661	2.887.815	30.824.291	—	101.550	—
1941	Gennaio	4.645.529	265.139	283.936	5.194.604	—	16.634	—
»	Febbraio	4.529.234	252.232	282.353	5.063.819	—	13.839	—
»	Marzo	5.616.766	302.805	325.505	6.245.076	—	12.942	—
»	Aprile	5.240.835	301.990	324.864	5.867.689	—	12.704	—
»	Maggio	5.911.167	321.749	420.012	6.652.928	—	16.343	—
»	Giugno	5.472.162	293.752	368.295	6.134.209	—	15.799	—
1941	1° semestre	31.415.693	1.737.667	2.004.965	35.158.325	+ 3,85	88.261	+ 1,30
1940	1° semestre	29.598.238	1.576.317	2.679.653	33.854.208	—	87.125	—
Esercizio 1940-41		62.571.338	3.444.111	4.001.884	70.017.333	+ 8,25	193.270	+ 2,43
Esercizio 1939-40		55.881.053	3.229.987	5.567.468	64.678.499	—	818.675	—

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 1939-40.

e seguenti, Parte II, 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					
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
397.615	63.801	45.199	14.042	24.744	545.401	—	12, 02	1.401	—
415.319	62.846	43.289	15.270	27.907	564.631	—	12, 04	2.010	—
411.877	68.005	48.215	12.597	28.920	569.604	—	12, 29	2.112	—
406.689	74.719	55.151	16.083	26.846	579.488	—	11, 93	2.376	—
360.215	67.385	51.073	15.543	24.015	518.231	—	12, 04	2.080	—
340.668	62.838	50.194	11.483	22.278	487.461	—	12, 14	1.729	—
2.332.383	399.594	293.121	85.008	154.710	3.264.816	+ 7, 43	12, 07	11.708	+ 9, 10
2.002.110	448.061	303.586	62.014	223.288	3.039.059	—	11, 53	10.731	—
345.585	56.119	41.999	11.506	22.526	477.735	—	12, 24	1.803	—
337.093	51.073	39.808	12.421	21.115	461.510	—	12, 37	1.546	—
418.352	59.000	47.321	13.151	24.212	562.036	—	12, 45	1.496	—
396.403	58.740	46.341	12.953	23.785	538.222	—	12, 25	1.489	—
432.112	65.609	48.879	13.666	30.398	590.664	—	12, 60	1.790	—
407.887	60.858	46.028	16.561	26.607	557.941	—	12, 38	1.801	—
2.337.432	351.399	270.376	80.258	148.643	3.188.108	+ 0, 91	12, 39	9.925	+ 2, 86
2.179.575	414.069	292.916	71.370	201.454	3.159.384	—	12, 11	9.649	—
4.669.815	750.993	563.497	165.266	303.353	6.452.924	+ 4, 10	12, 23	21.633	+ 6, 15
4.181.685	862.130	596.502	133.384	424.742	6.198.443	—	11, 83	20.380	—

Carico complessivo per Compartimento, di merci e bestiame.
ESERCIZI DAL 1931-32 AL 1940-41.
(Vedere Relazione a pag. 169 e seguenti, Parte II, Capo VI).

Lunghezza media esercitata Km.	COMPARTIMENTI	MERCÌ ACCETTATE PEL TRASPORTO										CARRI CARICATI							
		per il pubblico					IN					per servizio		IN		carico medio per			
		a carro		in collette			per servizio		TOTALE			bestiame		TOTALE		carro		giorno e Km. dirette esercitata	
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	tonn.	tonn.	tonn.	tonn.		
		tonnellate										quantità							
I. 944	Torino	7.313.380	597.890	335.830	8.157.100	584.356	107.150	90.799	22.602	25.777	830.774	11,37	11,50						
I. 491	Milano	12.335.687	633.870	485.579	13.455.136	811.369	130.634	112.595	18.201	37.556	1.110.405	13,73	24,72						
I. 450/32	Venezia { a scart. normale... a scart. ridotto...	6.517.098 23.460	281.123 1.558	311.848 —	7.110.069 25.018	496.289 2.104	54.788 395	60.289 —	12.155 28	24.321 —	647.842 2.527	12,36	13,43						
726	Trieste	7.527.536	106.153	158.837	7.792.526	505.214	22.351	10.060	20.103	13.198	570.926	14,41	29,42						
521	Genova	3.963.202	271.741	222.455	4.457.398	295.485	65.050	27.332	1.433	17.952	407.252	11,78	23,44						
I. 303	Bologna	4.190.009	281.895	205.200	4.677.104	357.976	66.778	86.301	28.388	18.807	558.250	10,54	9,83						
I. 340	Firenze	6.249.676	394.643	315.514	6.956.833	422.967	96.876	66.699	12.550	26.777	625.866	12,73	14,22						
I. 066	Ancona	3.087.250	156.457	244.913	3.488.620	228.808	33.566	30.982	20.581	17.565	331.502	12,46	8,97						
I. 491	Roma	2.385.618	149.681	249.540	2.784.239	185.023	41.218	14.432	10.244	17.249	268.166	11,43	5,12						
I. 201	Napoli	3.004.964	173.197	448.297	3.626.458	261.366	38.375	33.688	4.094	31.811	369.334	10,94	8,27						
I. 093	Bari	2.060.737	99.839	288.956	2.449.532	188.310	25.782	15.381	4.338	19.547	253.358	10,48	6,14						
980	Reggio Calabria	1.233.540	94.543	275.034	1.603.117	110.458	15.647	2.070	3.151	20.781	152.107	10,91	4,48						
I. 373	Palermo { a scart. normale... a scart. ridotto...	2.200.513 129.847	215.005 21.696	404.688 16.709	2.819.606 168.252	180.042 12.506	39.369 4.005	12.869 933	4.987 176	28.197 1.486	265.464 19.106	11,39	5,63						
551																			
418	Cagliari	595.128	78.674	55.793	639.595	42.152	13.359	—	2.349	3.815	61.675	10,78	4,19						
16.397	Eserc. { a scart. normale..... 1940-41 { a scart. ridotto.....	62.571.388 153.307	3.444.111 23.254	4.001.884 16.709	70.017.888 193.270	4.669.815 14.610	750.988 4.400	563.497 933	165.266 204	808.358 1.486	6.452.924 21.633	12,28	11,70						
16.372	Eserc. { a scart. normale... 1939-40 { a scart. ridotto....	55.881.093 150.528	3.229.978 18.829	5.567.468 19.318	64.678.499 188.675	4.181.685 13.754	862.130 3.878	596.592 673	133.384 356	424.742 1.719	6.108.443 20.380	11,83	10,82						
16.340	Eserc. { a scart. normale... 1938-39 { a scart. ridotto....	44.333.116 153.983	2.904.315 17.766	6.946.241 19.355	54.183.672 191.103	3.347.101 14.041	873.767 4.483	585.043 756	76.232 75	526.639 1.570	5.408.802 20.925	11,41	9,09						
16.297	Eserc. { a scart. normale... 1937-38 { a scart. ridotto....	47.061.535 181.228	3.023.067 19.320	7.309.915 18.942	57.394.597 219.490	3.486.895 16.718	898.517 4.954	593.708 867	82.402 70	544.141 1.643	5.605.663 24.252	11,63	9,65						
16.230	Eserc. { a scart. normale... 1936-37 { a scart. ridotto....	42.165.838 154.122	2.958.094 19.229	6.357.570 16.740	51.481.592 190.102	3.172.282 14.806	895.578 5.044	558.465 769	89.251 55	491.809 1.587	5.207.385 22.261	11,29	8,69						

16.232	Eserc. 1935-36	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. 1934-35	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...	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...	184.478	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...	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...	198.506	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	(1).....	36.742.108	3.662.059	5.873.829	46.277.996	2.865.521	1.210.444	712.504	103.717	434.974	5.327.160	10, 26	7, 84

(1) Nel dati relativi a questo esercizio non è compreso il tonnellaggio trasportato sulle linee a scartamento ridotto.

Specificazione del carico dal 1931-32 al 1940-41

(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	%
1940-41	44.019.167	+ 11,06	8.601.986	- 40,05	17.396.186	+ 62,69	70.017.333	+ 8,25	4.690.040	+ 4,87	602.773	- 38,76	1.160.111	+ 56,38	6.452.924	+ 4,10
1939-40	39.636.463	+ 15,10	14.348.947	+ 0,11	10.693.089	+ 97,49	64.678.499	+ 19,37	4.472.378	+ 10,41	984.227	+ 15,34	741.838	+ 83,35	6.198.443	+ 14,60
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	853.256	+ 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

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 1931-32 AL 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 175 e seguenti, Parte II, 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. guastati in officina nelle squadre di rialzo e nelle stazioni	Carri F. S. adibiti ai servizi interni della Amministrazione	Carri non utili al traffico od accantonati	TOTALE carri F. S. non adibiti al carico	Carri F. S. e di altre Amministrazioni adibiti al carico presenti sulla rete esercitata	Carri caricati	Quantità dei carri caricati per ogni 100 carri utili al carico presenti sulla rete esercitata	Ciclo medio del carro sulla rete — Giorni e ore	Portata media dei carri F. S. in dotazione
1940	Luglio.....	129.788	13.948	143.736	16.000	7.527	8.311	4.475	36.313	107.423	18.807	17,51	5,17	—
»	Agosto.....	129.836	12.474	142.310	14.562	8.770	9.319	2.438	35.089	107.221	19.811	18,48	5,9	—
»	Settembre.....	129.866	12.519	142.385	12.290	9.574	9.314	1.308	32.486	109.899	20.713	18,85	5,7	—
»	Ottobre.....	129.968	11.318	141.286	13.095	8.769	8.322	800	30.986	110.500	20.332	18,43	5,10	—
»	Novembre.....	130.093	14.233	144.326	15.254	7.663	8.345	1.050	32.312	112.014	18.844	16,86	5,22	—
»	Dicembre.....	130.138	16.170	146.308	17.744	7.116	7.861	900	33.621	112.687	17.409	15,45	6,11	—
1940	2° Semestre.....	129.948	13.444	143.392	14.824	8.238	8.570	1.828	33.467	109.925	19.319	17,57	5,18	—
1939	2° Semestre.....	128.407	6.286	134.693	9.944	9.921	9.837	1.173	30.875	103.818	19.754	19,01	5,6	—
1941	Gennaio.....	130.165	21.453	151.618	16.577	7.672	7.163	800	32.212	119.406	17.062	14,29	6,23	—
»	Febbraio.....	130.195	23.890	154.085	16.748	8.342	7.169	800	33.059	121.026	17.750	14,67	6,19	—
»	Marzo.....	130.318	22.112	152.430	16.786	8.557	7.167	1.275	33.785	118.645	19.720	16,62	6	—
»	Aprile.....	130.762	20.331	151.093	15.172	7.410	6.961	1.625	31.168	119.925	10.571	16,32	6,3	—
»	Maggio (3).....	131.258	21.218	152.476	17.500	7.510	7.163	800	32.973	119.503	20.725	17,34	5,18	—
»	Giugno (3).....	131.600	20.361	151.961	17.052	8.210	7.166	800	33.228	118.733	20.664	17,40	5,17	—
1941	1° Semestre.....	130.716	21.561	152.277	16.639	7.950	7.132	1.017	32.738	119.539	19.249	16,19	6,5	—
1940	1° Semestre.....	129.733	11.864	141.597	14.543	9.874	8.835	3.111	36.363	105.234	19.556	18,58	5,9	—
Esercizio 1940-41.....		130.332	17.602	147.934	15.732	8.093	7.855	1.422	38.102	114.732	19.284	16,81	5,22	18,88
Esercizio 1939-40.....		129.070	9.075	138.145	12.244	9.897	9.336	2.142	38.619	104.526	19.655	18,80	5,7	18,90
Esercizio 1938-39.....		126.758	3.803	130.561	7.970	9.413	9.819	1.949	29.151	101.410	17.676	17,43	5,18	19,02
Esercizio 1937-38.....		125.930	6.588	132.518	6.188	10.832	10.122	738	27.880	104.698	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	8.593	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	19.433	48.607	93.372	14.968	16,03	6,6	18,75
Esercizio 1932-33.....		143.831	3.803	147.634	5.626	15.823	6.057	24.815	52.322	95.312	15.562	16,33	6,3	18,60
Esercizio 1931-32.....		149.096	4.782	153.878	5.802	15.320	5.109	22.225	48.456	105.422	17.443	16,55	6,1	18,32

(1) Fra i carri F.S. sono compresi i carri esteri provenienti dalla guerra. Non sono compresi i carri a scartamento ridotto della rete Sicula, nè quelli di ditte private iscritti nel parco F.S.

(2) Compresi i carri F.S. sequestrati dal nemico all'inizio della guerra ed i carri F.S. perduti in seguito alla ritirata del novembre 1917, non restituiti.

(3) Compresi i 1.300 bagagliai utilizzati come carri.

Percorso medio dei trasporti, per il pubblico e per servizio, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci.

ESERCIZI DAL 1906-07 AL 1940-41 (Rete a scartamento normale).

(Vedere Relazione a pag. 175 e seguenti, Parte II, Capo VI).

ESERCIZI	Peso delle merci accettate per trasporto (escluso il bestiame)	Quantità degli assi di carri caricati con merci (escluso il bestiame)	Carico medio per asse	PERCORRENZA DEI CARRI SULLA RETE ESERCITATA				Percorso per trasporto di merci	Tonnellate-chilometro approssimative di traffico merci (escluso il bestiame)	Intensità media del traffico merci per chilometro di rete esercitata
				a carico (escluso il bestiame)	a vuoto	Media per asse di carro circolante				
						a carico con merci e bestiame	a vuoto			
				Allegato 46 (col. 6) tonn.	Allegato 46 (col. 11 x 2,0329 (*) assi)	(**)	Allegato 39 (col. 5) 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	425.584.871	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	757.658.400	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	1.505.745.300	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.....	57.394.507	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	9.651.055	5,613	2.238.910.544	961.866.232	10,857	4,664	231,91	12.338.474.096	755.108
1939-40.....	64.678.499	11.119.763	5,816	2.711.357.732	1.124.655.921	13,047	5,291	243,83	15.715.571.757	959.905
1940-41.....	70.017.333	12.782.179	6,017	3.311.707.279	1.206.413.204	14.530	5,172	259,09	20.413.946.808	1.202.235

(*) Numero medio degli assi per carro per l'esercizio 1940-41. — Le formule della testata valgono per l'ultimo esercizio.

(**) Nel determinare il carico medio per asse si divide il peso delle merci accettate per trasporto (col. 2) per il numero degli assi dei carri caricati, esclusi i carri d. bestiame ed i misti formati con merci di transito.

Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo.

ESERCIZIO 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 173, Parte II, Capo VI).

N. d'ordine	MERC I	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero	Tonnellate	Tonnellate	Lire
1	Acidi:				
	a) Cloridrico	P. V.	2.190	15.091	1.120.703
	b) Solforico	P. V.	6.754	80.020	5.460.890
	c) Altri	P. V.	3.914	67.478	7.098.615
2	Acque minerali, naturali ed artificiali	P. V.	1.744	17.328	2.179.827
3	Agrumi	G. V.	55.612	707.928	79.575.463
4	Alcool amilico, etilico, metilico	P. V.	5.235	59.186	7.646.044
5	Alluminio in pani, lastre, lavori e rottami	P. V.	3.659	26.582	4.413.830
6	Ambrogette di asfalto, cemento grès, terracotta, marmo, pietra e vetro	P. V.	7.426	102.953	9.571.851
7	Ammonico:				
	a) in pezzi od in polvere	P. V.	4.836	58.853	5.738.982
	b) mastice od in pani	P. V.	27.632	352.029	25.943.507
8	Asfalto:				
	a) in pezzi od in polvere	P. V.	3.863	65.709	4.525.434
	b) mastice od in pani	P. V.	1.775	27.343	1.857.208
9	Automobili montati o smontati	P. V.	7.400	16.559	4.205.918
10	Barbabietole	P. V.	42.470	596.299	12.216.694
11	Benzina	P. V.	9.283	120.206	17.578.421
12	Bestiame vivo sciolto Capi	G. V.	121.026	2.383.873	60.072.414
13	Birra	G. V.	1.796	16.860	2.325.137
		P. V.	1.410	15.749	1.763.710
14	Bitume solido e liquido	P. V.	2.026	25.203	2.866.886
15	Burro naturale	G. V.	962	5.845	860.849
16	Caffè	P. V.	322	4.014	949.602
17	Calce viva o spenta	P. V.	30.541	617.738	12.887.860
18	Calcocianamide	P. V.	12.804	155.070	15.536.811
19	Calcio (nitrato di)	P. V.	17.624	223.687	17.836.749
20	Caldole	P. V.	933	7.593	1.302.673
21	Canapa indigena, esotica anche pettinata	P. V.	5.675	50.354	7.382.919
22	Caolino	P. V.	3.646	57.669	4.731.405
23	Carbone fossile:				
	a) litantrace e antracite in pezzi od in polvere	P. V.	475.247	9.049.229	533.508.517
	b) formelle	P. V.	14.204	229.399	9.212.675
24	Carbone vegetale	P. V.	42.111	356.067	24.486.697
25	Carni macellate (fresche o congelate)	G. V.	1.219	8.519	
26	Carta:				2.136.514
	a) bianca o tinta in pasta anche rigata, in fogli o in striscie	P. V.	8.195	91.948	14.722.966
	b) da involti e carta paglia	P. V.	8.605	72.162	9.823.845
	c) fuori uso e da macero	P. V.	6.481	49.131	3.974.039
27	Cartoni ordinari	P. V.	4.574	41.899	6.535.157
28	Catrame minerale liquido e solido	P. V.	1.846	27.348	2.618.268
	<i>A riportare...</i>		824.044	13.429.048	864.626.666

N. d'ordine	M E R C I	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero	Tonnellate	Lire	
	<i>Riparto ...</i>	824.044	13.429.048	864.626.666	
29	Cellulosa e pasta di legno meccanica .. P. V.	25.582	398.610	44.590.537	
30	Cemento comune .. P. V.	82.925	1.533.995	45.174.190	
31	Cereali (escluso il frumento, il grano, il granturco, il riso) cioè: avena, dura, farro, P. V.	20.298	223.560	14.232.622	
32	Coke di carbon fossile .. P. V.	121.025	1.583.232	77.626.098	
33	Coke di petrolio .. P. V.	1.510	24.790	3.184.858	
34	Colofonia .. P. V.	1.474	15.732	1.678.639	
35	Concimi chimici n/n .. P. V.	1.374	15.286	994.453	
36	Condime naturale .. P. V.	5.390	76.154	1.907.659	
37	Cotone greggio .. P. V.	3.437	23.038	5.271.505	
38	Crusca, cruschello e tritello .. P. V.	23.842	220.282	18.888.784	
39	Eternit e salanit .. P. V.	3.329	29.774	3.873.616	
40	Farina di frumento .. P. V.	59.165	741.071	46.842.447	
41	Farina di granturco .. P. V.	11.149	139.985	10.173.327	
42	Ferro:				
	a) billette, lingotti, ecc. .. P. V.	59.396	1.063.516	76.354.791	
	b) barre e verghe .. P. V.	57.938	881.806	71.117.447	
	c) lamiera e lamierino .. P. V.	22.321	296.474	29.979.374	
	d) lavori (alberi, assi, fili, tubi, ecc.) .. P. V.	50.872	607.039	66.333.749	
	e) rotale .. P. V.	2.985	51.271	8.588.493	
	f) rottami, scarti ed avanzi di lavorazione .. P. V.	53.868	719.617	43.627.689	
	g) pani .. P. V.	32.927	590.099	47.148.708	
43	Fibre tessili (escluso il cotone e la canapa) cioè: juta, capok, cocco, sparto, lino, ecc. P. V.	1.553	11.807	2.476.545	
44	Fieno .. P. V.	10.758	57.566	2.569.417	
45	Filati di fibre vegetali:				
	a) di cotone .. P. V.	2.768	17.114	2.074.194	
	b) di canapa .. P. V.	691	5.215	762.163	
	c) altri .. P. V.	598	4.118	585.692	
46	Formaggio .. G. V.	51	549	76.764	
	.. P. V.	5.528	48.072	5.963.521	
47	Fosforiti:				
	a) allo stato naturale .. P. V.	22.004	424.893	20.255.765	
	b) preparate per concimi perfosfati e superfosfati .. P. V.	64.490	919.808	34.159.172	
48	Frumento .. P. V.	115.319	1.820.308	124.521.041	
49	Frutta secca e fresca, compresi i fichi, le mandorle, le mele, le pere, le prugne e le noci { G. V.	73.918	613.233	54.818.038	
	.. P. V.	12.580	130.001	13.265.464	
50	Frutta ed ortaggi preparati e conservati, marmellata di frutta { G. V.	3.319	50.743	6.420.467	
	.. P. V.	9.508	91.395	11.328.217	
51	Gesso in polvere .. P. V.	6.125	79.961	2.885.041	
52	Ghiaccia, ciottoli (esclusi quelli di quarzo) .. P. V.	16.699	285.166	4.254.498	
53	Gomma elastica greggia ed in lavori .. P. V.	1.441	16.689	2.787.502	
54	Granturco .. P. V.	29.321	435.971	34.077.016	
55	Lana:				
	a) naturale (sudicia o lavata) .. P. V.	4.471	25.634	6.049.406	
	b) filati o tessuti .. P. V.	561	3.405	568.155	
	<i>A riportare ...</i>	1.846.554	27.706.027	1.812.113.730	

N. d'ordine	MERCÌ	Quantità delle spedizioni		TONNELLAGGIO	PRODOTTO
		Numero	Tonnellate	Lire	
	<i>Riparto ..</i>	1.846.554	27.706.027	1.812.113.730	
56	Latte fresco, sterilizzato o condensato G. V.	2.117	21.738	3.198.706	
57	Legna da ardere e fascine di minuta legna P. V.	63.561	740.477	26.426.541	
58	Legno comune:				
	a) tronchi P. V.	40.002	533.172	33.338.081	
	b) segato P. V.	94.467	1.197.018	120.849.676	
59	Legname da ebanisteri greggio e segato: P. V.	734	7.560	776.847	
60	Legni altri P. V.	289	3.829	234.638	
61	Legumi secchi P. V.	12.469	145.006	10.965.144	
62	Lignite P. V.	171.245	2.942.788	104.729.503	
63	Macchine:				
	a) agrarie P. V.	3.421	17.481	2.709.569	
	b) altre P. V.	16.962	117.089	21.027.075	
64	Marmo:				
	a) blocchi P. V.	2.314	40.120	2.971.715	
	b) lastre P. V.	4.481	59.248	5.683.615	
	c) lavori P. V.	2.191	26.259	2.747.643	
	d) rottami P. V.	4.161	89.853	2.842.235	
65	Masserale (sgomberi) P. V.	7.337	30.495	7.006.972	
66	Mattoni di argilla comune, pieni o forati P. V.	58.805	902.154	25.247.112	
67	Mattoni refrattari P. V.	12.896	204.290	19.093.789	
68	Melazzo P. V.	2.088	34.361	2.073.790	
69	Merdi varie a carro (groupages) P. V.	46.158	469.194	89.020.438	
70	Minerali:				
	a) di cromo, di manganese, di piombo, di zinco P. V.	6.019	109.986	7.704.578	
	b) di ferro (escluse le pirite di ferro) P. V.	18.159	332.485	19.641.797	
71	Oli minerali e residui della loro distillazione:				
	a) destinati ad essere impiegati direttamente ed esclusivamente quali combustibili P. V.	10.477	151.263	15.785.519	
	b) destinati ad altri usi P. V.	15.610	203.761	32.907.582	
72	Oli vegetali:				
	a) di oliva P. V.	12.436	138.987	17.341.661	
	b) altri P. V.	1.551	17.399	1.670.163	
73	Olive fresche e secche (vedi frutta) P. V.	—	—	—	
74	Ortaggi, legumi freschi, aglio, cipolle { G. V. P. V.	49.956 2.475	398.341 24.526	49.911.740 1.369.573	
75	Paglia comune P. V.	31.016	165.267	8.017.862	
76	Panelli di cereali o di semi oleosi P. V.	5.462	61.973	5.261.271	
77	Pasta da minestra P. V.	14.474	136.046	11.208.140	
78	Patate { G. V. P. V.	25.850 16.718	358.365 213.493	27.278.395 9.821.298	
79	Pelli di grossi animali fresche, secche ed anche conciate P. V.	3.219	20.536	4.105.751	
80	Pesci vivi o morti, freschi o congelati e pesci affumicati, salati, secchi, sott'olio e comunque conservati G. V.	1.375	13.291	2.045.180	
81	Pesci affumicati, secchi, sott'olio e comunque preparati P. V.	5.296	52.802	8.042.541	
82	Petrolio P. V.	7.266	98.421	10.857.801	
83	Pietre:				
	a) grezze o semplicemente squadrate P. V.	16.952	321.582	9.057.997	
	b) lastre P. V.	550	7.440	489.937	
	c) lavori P. V.	1.280	16.707	1.773.568	
84	Pietra da calce cruda P. V.	33.080	943.004	12.585.962	
85	Pietrisco P. V.	50.426	805.654	15.746.173	
	<i>A ripartire...</i>	2.721.899	39.879.488	2.565.681.408	

N. d'ordine	M E R C I	Quantità delle spedizioni	Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero	Tonnellate	Lire
	<i>Riparto ...</i>	2.721.899	39.879.488	2.565.681.408
86	Piombo (pani, lastre, lavori, rottami)..... P. V.	6.545	87.891	7.366.205
87	Pirite:			
	a) minerale (di)..... P. V.	44.656	895.807	56.507.396
	b) ceneri (di)..... P. V.	49.059	967.361	30.019.791
88	Pomodoro fresco..... G. V.	23.039	237.765	15.531.377
89	Pozzolana..... P. V.	6.180	117.167	2.554.114
90	Quarzo in pezzi ed in polvere e quarzite..... P. V.	4.724	83.779	4.240.296
91	Rame (pani, masse, lavori, lastre, rottami)..... P. V.	8.103	82.994	9.441.591
92	Rayon e simili fibre artificiali in fili, tessuti e lavori..... P. V.	16.602	112.304	12.686.291
93	Recipienti per il trasporto delle merci:			
	a) di ferro..... P. V.	7.174	36.728	4.670.975
	b) di legno..... P. V.	11.632	45.947	7.974.275
	c) di vetro..... P. V.	1.282	4.590	522.119
94	Riso, risino e risone..... P. V.	37.250	411.983	23.049.738
95	Sabbia da costruzione..... P. V.	18.934	342.046	5.858.671
96	Sabbia per vetriere e per segare i marmi..... P. V.	14.102	261.828	16.273.621
97	Sacchi ed imballaggi di tela, nuovi ed usati..... P. V.	2.926	19.017	3.259.850
98	Sale comune, sale marino e salgemma..... P. V.	17.317	307.762	17.662.223
99	Sali di potassio..... P. V.	2.439	40.630	3.111.227
100	Sansa esausta o no d'olio..... P. V.	17.588	242.361	11.987.307
101	Sapone..... P. V.	4.553	28.481	4.179.283
102	Scorie Thomas..... P. V.	53	732	33.837
103	Semi oleosi..... P. V.	3.366	42.062	7.803.842
104	Semolino di frumento..... P. V.	10.450	122.529	9.395.956
105	Seta in fili, tessuti e lavori..... P. V.	171	1.107	196.081
106	Soda del commercio..... P. V.	14.377	174.993	18.856.452
107	Soda caustica..... P. V.	11.246	172.233	17.328.565
108	Sodio (nitrato di)..... P. V.	649	6.838	913.403
109	Stracci..... P. V.	9.468	72.889	9.636.530
110	Tegole comuni marsigliesi, cremonesi e simili..... P. V.	7.660	112.949	3.849.848
111	Terra refrattaria e da fonderia..... P. V.	16.776	306.345	13.664.775
112	Terre cotte (argille comuni, maioliche, porcellane) in stoviglie, lavori, ecc., esclusi i laterizi P. V.	2.358	21.403	4.907.792
113	Tessuti di fibre vegetali:			
	a) di cotone..... P. V.	1.078	7.993	1.208.333
	b) di lino, canapa, juta..... P. V.	506	4.008	783.417
114	Traverse di legno..... P. V.	5.700	74.993	8.183.237
115	Uova di pollame..... G. V.	3.121	25.056	3.967.357
116	Uva fresca..... G. V.	10.584	61.430	10.734.812
117	Vetro:			
	a) lastre..... P. V.	5.492	53.407	5.280.209
	b) lavori ordinari e fini..... P. V.	9.188	74.615	10.772.981
118	Vino e mosto..... P. V.	104.482	1.178.795	145.475.408
119	Zinco (pani, lamiere, lavori, rottami)..... P. V.	3.362	35.734	3.827.731
120	Zolfo:			
	a) minerale..... P. V.	1.780	22.188	1.510.176
	b) pani e pezzi..... P. V.	22.220	370.891	23.533.150
	c) polvere..... P. V.	3.181	35.736	4.354.228
121	Zucchero..... P. V.	32.829	473.425	50.823.775
	Totali escluso il bestiame ...	3.297.234	47.668.778	3.160.845.175
	Bestiame (capi) vivo e sciolto ...	121.026	Capi | 2.383.873	60.072.414

Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali.

ANNI DAL 1931 AL 1940.

(Vedere Relazione a pag. 174, Parte II, 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	223	70	1.225	93	340	5	1.798	168	1.966
Milano	102	290	170	381	56	87	328	758	1.086
Venezia	83	30	214	28	73	3	370	61	431
Genova	115	16	228	22	244	12	587	50	637
Bologna	1.297	41	1.881	70	1.102	20	4.280	131	4.411
Firenze	836	62	619	70	351	86	1.806	218	2.024
Ancona	1.615	123	1.527	110	516	141	3.658	374	4.032
Roma	807	—	172	5	313	10	1.292	15	1.307
Napoli	80	16	95	18	115	11	290	45	335
Bari	2.215	18	4.560	121	2.142	11	8.917	150	9.067
Reggio Calabria	166	—	172	—	139	—	477	—	477
Palermo	678	113	626	133	842	53	2.146	299	2.445
Totale anno 1940	8.227	779	11.489	1.051	6.233	439	25.949	2.269	28.218
Totale anno 1939	7.005	843	13.820	1.475	8.640	550	29.465	2.868	32.333
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

Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria.

ESERCIZI DAL 1931-32 AL 1940-41

(Vedere Relazione a 174, pag. Parte II, 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					
1940	Luglio....	1.480	406	—	1	—	12	154	407	117	31	722	1.128	87	220	307
"	Agosto ...	1.120	181	—	—	—	5	197	483	113	24	822	1.003	1	9	10
"	Settembre	684	141	—	—	—	2	122	221	103	17	465	606	28	18	46
"	Ottobre ..	866	191	—	—	—	14	169	270	89	45	587	778	178	119	297
"	Novembre	2.014	564	1	63	—	27	339	584	163	81	1.258	1.822	387	126	513
"	Dicembre.	4.212	1.562	—	27	22	23	884	1.133	168	105	2.362	3.924	684	418	1.102
1941	Gennaio ..	4.853	2.186	—	—	—	94	688	1.121	397	131	2.431	4.617	1.026	900	1.926
"	Febbraio .	4.005	1.832	—	123	5	89	438	822	280	119	1.876	3.708	1.044	1.129	2.173
"	Marzo	5.003	2.249	—	113	1	108	462	1.309	320	203	2.516	4.765	1.231	1.508	2.739
"	Aprile	3.393	1.482	—	152	1	30	324	848	285	14	1.654	3.136	954	1.696	2.650
"	Maggio ...	4.342	1.615	2	293	3	78	311	1.385	313	20	2.405	4.020	461	1.419	1.880
"	Giugno ...	3.343	1.530	—	20	2	54	363	930	191	4	1.564	3.094	138	701	839
Esercizio 1940-41		35.315	13.939	3	792	34	536	4.451	9.513	2.539	794	18.662	32.601	6.219	8.263	14.482
Esercizio 1939-40		34.594	11.013	603	1.235	67	1.244	4.954	9.297	2.006	1.127	20.538	31.551	5.942	2.348	8.290
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	2.499	7.967
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

Movimento delle principali
ESERCIZI DAL
(Vedere Relazione a pag. 173)

PORTI	TONNELLATE CARICATE															TOTALE GENERALE	% rispetto all'eser- cizio precedente
	per il pubblico										per servizio						
	Carboni	Cereali		Cottoni		Oli minerali	Fosfati fosforiti e concimi	Sale e tabacchi	Altre merci	TOTALE	% rispetto all'eser- cizio precedente	Carboni	Altre merci	TOTALE	% rispetto all'eser- cizio precedente		
		per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero												
Genova	223.434	27.088	124.910	2.325	383	170	61.477	59.960	792.719	1.292.466	—	16.813	9.489	26.302	—	1.318.768	—
Venezia	648.286	39.514	1.258	875	309	53.641	160.231	99.002	433.720	1.436.836	—	53.930	3.888	57.818	—	1.494.654	—
Trieste	12.547	31.829	443	738	265	41.897	2.279	54	624.198	714.250	—	15.293	60.208	75.501	—	789.751	—
Fiume	87	11.259	—	—	—	—	—	38	214.122	225.506	—	1.225	1.451	2.676	—	228.182	—
Savona	11.838	—	—	—	—	634	—	—	279.497	291.969	—	23.269	2.741	26.010	—	317.979	—
Staz. di S. Giuseppe di Cairo (1)	1.114.625	—	—	—	—	—	—	—	733	1.115.358	—	14.062	—	14.042	—	1.129.400	—
Livorno	228.961	6.376	—	—	—	1.387	68.481	16.176	105.401	426.782	—	19	41	60	—	426.842	—
La Spezia	19.572	—	—	—	—	1.920	43.339	—	112.378	177.209	—	211	188	399	—	177.608	—
Ancona	137.873	559	—	104	—	7	45.915	533	30.579	215.570	—	52.431	2.366	54.797	—	270.367	—
Civitavecchia ..	439.427	9.758	—	—	—	15	—	13.465	68.925	531.590	—	54.477	15	54.432	—	586.022	—
Napoli P. M. ...	172.808	9.640	—	192	—	2.148	37.658	983	110.613	334.042	—	156.946	1.594	158.540	—	492.582	—
Torre Annunziata	2.049	9.327	598	345	235	—	11	267	82.832	95.664	—	—	83	83	—	95.747	—
Bari	7.562	—	—	—	—	—	233	6	76.469	84.270	—	1.839	—	1.839	—	86.109	—
Brindisi	569	—	—	—	—	49	806	—	5.044	6.468	—	1.014	263	1.277	—	7.745	—
Altri Porti del Continente...	163.497	5.952	—	—	—	1.509	8.400	3.553	134.051	316.962	—	253.558	3.501	257.059	—	574.021	—
Palermo	36.530	—	—	—	—	146	21.418	942	90.199	149.235	—	97.293	702	97.995	—	247.230	—
Catania	12.424	43	—	—	—	1.685	13.975	—	15.544	43.671	—	36.157	76	36.233	—	79.904	—
Messina	15.544	—	—	—	—	221	—	—	7.229	22.994	—	67.643	599	68.242	—	91.236	—
Siracusa	183	—	—	—	—	—	2.160	95	5.749	8.178	—	25.804	73	25.877	—	34.064	—
Altri porti della Sicilia	1.019	866	—	—	—	—	7.757	5.508	15.773	30.923	—	30.306	97	30.403	—	61.326	—
Porti della Sardegna	20.642	—	—	—	—	20	7.062	10	58.866	86.600	—	5.198	645	5.843	—	92.443	—
Esercizio 1940-41	3.289.477	182.211	127.209	4.579	1.192	105.448	481.282	200.892	3.284.841	7.006.552	- 44,43	907.408	33.020	985.428	+ 50,50	8.801.839	- 40,06
Esercizio 1939-40	5.371.406	652.385	746.812	89.163	77.403	400.454	892.710	259.989	5.137.188	13.687.515	+ 4,73	594.677	66.755	661.432	- 47,68	14.348.947	+ 0,11
Esercizio 1938-39	6.283.881	466.811	357.929	57.377	62.421	450.877	855.783	244.630	4.289.657	13.069.366	+ 7,70	1.205.332	58.597	1.264.129	- 19,78	14.333.495	+ 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	+ 80,04
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	- 74,59	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	- 11,88
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	9.945.811	- 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

(1) Merci trasportate dal porto di Savona a mezzo delle Funivie.

merci caricate ai porti.

1931-32 AL 1940-41

e seguenti, Parte II, Capo VI).

CARRI CARICATI																			
dal 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		Cottoni		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															
12.447	1.559	9.967	201	35	14	3.388	3.831	63.061	94.503	—	876	836	1.712	—	96.215	—	13,71	310	310
43.307	2.997	114	91	26	4.047	10.434	7.257	33.712	101.985	—	2.969	359	3.328	—	105.313	—	14,19	347	303
790	1.922	27	71	21	2.980	156	4	41.219	47.190	—	1.072	6.293	7.365	—	54.555	—	14,48	304	179
5	649	—	—	—	—	—	8	25.977	26.639	—	79	138	217	—	26.856	—	10,79	299	90
655	—	—	—	—	51	—	—	18.213	18.919	—	1.162	234	1.396	—	20.315	—	15,65	304	67
76.787	—	—	—	—	—	—	—	37	76.824	—	877	—	877	—	77.701	—	14,54	319	244
13.438	403	—	—	—	103	4.213	1.321	10.069	29.547	—	1	9	10	—	29.557	—	14,44	317	93
1.063	—	—	—	—	96	2.228	—	7.552	10.939	—	11	20	31	—	10.970	—	16,19	319	34
7.712	49	—	9	—	1	2.370	90	2.641	12.872	—	2.758	169	2.927	—	15.799	—	17,11	311	51
22.715	582	—	—	—	1	—	1.019	5.906	30.223	—	2.808	2	2.810	—	33.033	—	17,74	315	105
9.708	635	—	22	—	175	2.241	76	12.710	25.567	—	8.930	136	9.066	—	34.633	—	14,22	327	106
125	773	39	24	16	—	1	21	7.905	8.904	—	—	5	5	—	8.909	—	10,75	312	29
516	—	—	—	—	—	17	1	7.599	8.133	—	129	—	129	—	8.262	—	10,42	312	26
32	—	—	—	—	4	49	—	794	879	—	58	41	99	—	978	—	7,92	247	4
8.689	472	—	—	—	113	460	429	9.580	19.743	—	13.813	219	14.032	—	33.775	—	17,00	312	108
2.475	—	—	—	—	11	1.367	152	8.265	12.270	—	5.885	85	5.970	—	18.240	—	13,55	314	58
919	4	—	—	—	160	862	—	1.189	3.134	—	2.488	5	2.493	—	5.627	—	14,20	302	19
942	—	—	—	—	26	—	—	824	1.792	—	4.033	123	4.156	—	5.948	—	15,34	305	20
11	—	—	—	—	—	140	7	652	810	—	1.640	8	1.648	—	2.458	—	13,86	299	8
117	59	—	—	—	—	467	327	1.058	2.028	—	2.083	11	2.094	—	4.122	—	14,88	294	14
1.442	—	—	—	—	4	376	1	7.329	9.152	—	294	61	355	—	9.507	—	9,72	323	29
203.836	10.104	10.147	418	98	7.786	23.769	14.544	266.292	542.053	-42,67	51.986	8.764	60.720	+56,65	602.773	-38,76	14,41	—	—
321.649	41.698	53.883	8.285	6.572	31.286	52.261	20.287	408.715	945.466	+7,25	32.622	6.139	38.761	-46,16	984.227	+3,22	14,58	—	—
370.838	29.060	25.234	5.524	5.287	31.364	51.023	19.404	343.794	881.528	+6,29	66.552	5.446	71.998	-19,68	953.526	+3,76	15,05	—	—
330.585	15.548	10.152	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	17.705	5.313	7.950	33.860	42.333	17.214	306.973	750.425	+2,03	23.272	9.422	32.694	-77,54	783.119	-8,35	14,54	—	—
289.339	33.216	12.210	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	7.589	5.789	6.896	33.451	33.823	16.593	278.372	735.193	+8,89	204.313	8.935	213.248	+102,87	948.441	+21,54	15,49	—	—
288.750	19.938	16.255	5.656	6.234	35.638	34.882	16.041	262.402	675.130	+1,17	9.518	8.648	105.116	+404,01	780.296	+13,38	14,93	—	—
287.995	32.226	20.971	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	16.490	8.005	4.908	45.894	22.828	15.841	250.601	755.177	-7,50	61.085	6.312	67.397	-46,80	822.574	-12,78	14,33	—	—

Movimento delle merci nei principali porti. - Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione.
ESERCIZI 1939-40 e 1940-41.

(Vedere Relazione a pag. 173 e seguenti, Parte II, Capo VI)

a) Porto di Genova.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI								CARRI CARICATI									
		Provenienti dalle linee di								Destinati alle linee di									
		Stazioni limitrofe	Genova-Ventimiglia	Ovada-Asti	Genova-Novì Arquata-Tortona	oltre Novì verso Alessandria ed oltre	oltre Novì verso Milano ed oltre	oltre Novì verso Piacenza ed oltre	Genova-Spezia ed oltre	TOTALE	Stazioni limitrofe	Genova-Ventimiglia	Ovada-Asti	Genova-Novì Arquata-Tortona	oltre Novì verso Alessandria ed oltre	oltre Novì verso Milano ed oltre	oltre Novì verso Piacenza ed oltre	Genova-Spezia ed oltre	TOTALE
1940	Luglio	363	214	110	41	905	2.804	157	275	4.869	1.020	770	98	158	1.402	2.940	517	581	7.486
	Agosto	437	192	109	44	2.056	2.613	232	357	6.040	717	403	68	94	1.132	3.639	203	543	6.799
	Settembre	532	228	117	49	2.422	2.511	265	426	6.550	658	635	87	271	1.421	2.421	215	569	6.277
	Ottobre	422	248	128	30	2.390	1.475	167	396	5.256	949	475	119	297	1.734	2.535	213	561	6.883
	Novembre	566	243	145	67	2.666	1.023	226	370	5.306	456	410	129	200	1.669	2.758	267	558	6.447
	Dicembre	511	592	304	73	2.556	1.449	189	397	6.071	682	626	154	288	1.872	1.865	429	911	6.827
1941	Gennaio	509	300	171	41	3.496	1.445	179	359	6.500	418	342	97	80	1.786	2.918	166	510	6.317
	Febbraio	414	274	123	26	2.923	1.162	274	237	5.433	508	506	92	81	1.590	2.889	272	554	6.492
	Marzo	511	374	279	47	4.809	1.541	433	391	8.385	650	833	132	544	3.358	5.352	289	829	11.987
	Aprile	433	340	205	32	2.938	1.309	466	439	6.162	853	465	112	148	1.509	5.374	195	818	9.474
	Maggio	375	386	216	57	5.676	2.166	301	497	9.674	1.045	539	55	76	2.837	5.700	300	830	11.382
	Giugno	470	360	183	33	4.330	1.571	184	405	7.536	658	363	110	191	3.006	4.600	280	636	9.844
Esercizio 1940-41		5.543	3.751	2.090	540	37.167	21.069	3.073	4.549	77.782	8.614	6.367	1.253	2.428	23.316	42.991	3.348	7.900	96.215
Percentuale in rapporto al totale		7,13	4,82	2,69	0,69	47,78	27,09	3,95	5,85	100 -	8,95	6,62	1,30	2,53	24,23	44,68	3,48	8,21	100 -
Esercizio 1939-40		14.402	6.182	3.939	2.297	36.117	33.396	6.044	7.666	110.043	51.156	12.156	2.884	10.022	94.629	163.540	10.818	12.247	357.452
Percentuale in rapporto al totale		13,09	5,62	3,58	2,09	32,82	30,35	5,49	6,96	100 -	14,31	3,40	0,81	2,80	25,47	45,75	3,03	3,43	100 -

b) Porto di Trieste.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI							CARRI CARICATI													
		Provenienti dalle linee di							Destinati alle linee di													
		Cervignano	Udine	Piedicolle	Postumia	Fiume	Pola	Traffico locale	TOTALE	Pola	Fiume	Postumia	Piedicolle	Udine	Portogruaro	oltre Fiume	oltre Postumia	oltre Piedicolle	oltre Tarvisio	oltre Portogruaro	Traffico locale	TOTALE
1940	Luglio	2.703	919	2.078	4.312	172	99	433	10.716	143	66	33	139	498	302	1	432	41	2.314	2.618	483	7.070
	Agosto	2.071	973	722	5.408	605	86	474	10.339	155	36	45	124	500	190	18	131	41	1.588	2.485	477	5.790
	Settembre	1.986	1.047	1.052	3.492	645	61	408	8.691	146	18	45	211	408	240	4	261	69	1.309	2.089	396	5.196
	Ottobre	2.094	793	1.091	3.925	582	87	524	9.096	192	35	39	285	303	262	10	130	38	1.537	2.382	576	5.789
	Novembre	2.847	1.131	530	3.570	919	102	390	9.489	186	57	44	176	332	287	4	141	39	1.164	1.618	518	4.616
	Dicembre	2.444	1.414	1.043	3.397	959	98	398	9.753	168	60	29	77	454	252	89	86	64	778	1.573	379	4.009
1941	Gennaio	3.102	916	598	3.198	667	75	286	8.842	207	113	39	96	312	264	80	97	29	478	1.622	304	3.641
	Febbraio	2.718	634	715	3.597	136	97	353	8.250	207	56	29	79	240	351	11	100	74	229	1.532	324	3.232
	Marzo	2.391	533	345	4.452	128	100	355	8.304	186	120	40	107	277	168	5	63	18	896	1.645	277	3.802
	Aprile	2.044	1.713	58	155	354	70	427	4.821	191	339	75	97	244	173	-	-	451	2.101	260	3.931	
	Maggio	2.978	2.440	151	23	70	193	480	6.336	190	159	65	96	262	199	-	-	802	1.500	424	3.697	
	Giugno	2.890	1.266	112	145	636	220	416	5.685	195	153	39	89	166	201	2	-	1.239	1.401	297	3.782	
Esercizio 1940-41		30.223	13.779	8.436	35.674	5874	1238	4.944	100.322	2.166	1.212	522	1.576	4.045	2.889	224	1.441	413	12.785	22.566	4.715	54.555
Percentuale in rapporto al totale		30,17	13,73	8,247	35,56	5,86	1,28	4,93	100 -	3,97	2,22	0,96	2,89	7,42	5,30	0,41	2,64	0,76	23,43	41,36	8,64	100 -
Esercizio 1939-40		15.394	21.228	18.313	31.942	1034	767	8.815	97.483	1.856	550	220	1.295	3.304	2.747	21	14.583	3.407	15.193	28.807	8.256	80.239
Percentuale in rapporto al totale		15,79	21,77	18,78	32,76	1,06	0,79	9,05	100 -	2,31	0,69	0,27	1,62	4,12	3,42	0,03	18,17	4,24	18,94	35,90	10,29	100 -

c) Porto di Venezia.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI						CARRI CARICATI					
		Provenienti dalle linee di						Destinati alle linee di					
		Mestre-Verona-Milano e diramazioni	oltre Padova verso Bologna e diramazioni	oltre Mestre verso Treviso e diramazioni	oltre Mestre verso Portogruaro e diramazioni	oltre Mestre verso Bassano	TOTALE	Mestre-Verona-Milano e diramazioni	oltre Padova verso Bologna e diramazioni	oltre Mestre verso Treviso e diramazioni	oltre Mestre verso Portogruaro e diramazioni	oltre Mestre verso Bassano	TOTALE
1940	Luglio	4.752	654	702	893	324	7.325	5.828	2.942	912	518	96	10.296
	Agosto	4.764	935	675	1.179	74	7.627	4.742	2.243	631	475	156	8.247
	Settembre	4.387	892	872	270	56	6.477	5.121	2.533	738	354	132	8.878
	Ottobre	4.392	1.025	967	174	58	6.616	6.231	2.145	681	383	164	9.604
	Novembre	3.837	903	735	425	33	5.933	5.721	2.461	825	444	144	9.595
	Dicembre	3.781	1.006	661	412	69	5.929	4.848	2.146	658	429	112	8.193
1941	Gennaio	3.717	1.083	726	573	80	6.179	4.420	2.607	675	414	85	8.291
	Febbraio	3.395	928	852	783	108	6.066	4.085	2.989	514	346	106	8.040
	Marzo	3.253	895	1.645	660	37	6.490	5.288	2.719	830	569	197	9.603
	Aprile	3.988	1.091	1.814	466	37	7.396	4.558	2.851	699	365	107	8.580
	Maggio	4.528	1.276	2.635	344	60	8.843	4.510	2.733	672	492	102	8.509
	Giugno	4.554	1.584	2.077	460	50	8.725	4.075	2.242	636	384	140	7.477
Esercizio 1940-41		43.343	12.212	14.361	6.639	986	83.606	59.427	30.701	8.471	5.173	1.541	105.313
Percentuale in rapporto al totale		59,03	14,68	17,18	7,93	1,18	100	56,43	29,15	8,05	4,91	1,46	100
Esercizio 1939-40		39.284	9.133	5.252	2.449	1.607	57.725	67.106	31.869	12.420	4.942	2.721	119.058
Percentuale in rapporto al totale		68,05	15,82	9,10	4,24	2,79	100	56,40	26,74	10,43	4,14	2,29	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				TOTALE		
							Ventimiglia	Genova	Ceva	Alessandria	a Savona Letimbro	a Savona Marittima		
1940	Luglio	61	1.046	620	1.169	452	3.348	144	765	320	84	28	451	1.792
	Agosto	206	1.708	773	452	253	3.392	141	643	253	41	5	253	1.336
	Settembre	131	1.020	1.098	553	37	2.839	97	656	395	161	9	37	1.355
	Ottobre	182	262	769	591	187	1.991	102	676	416	160	27	187	1.568
	Novembre	303	198	919	714	267	2.401	89	641	580	190	5	267	1.772
	Dicembre	309	257	1.277	1.191	127	3.161	54	810	458	248	7	127	1.704
1941	Gennaio	220	1.509	1.252	1.024	119	4.124	61	910	334	177	3	119	1.604
	Febbraio	136	966	1.324	1.333	82	3.841	59	537	515	190	10	82	1.393
	Marzo	125	534	1.053	1.379	196	3.287	48	853	628	225	7	196	1.957
	Aprile	103	329	940	848	260	2.480	77	760	351	270	15	260	1.733
	Maggio	155	666	1.191	1.616	242	3.870	196	799	376	428	27	242	2.068
	Giugno	148	585	825	1.215	119	2.892	178	704	592	422	18	119	2.033
Esercizio 1940-41		2.079	9.080	12.041	12.085	2.341	37.626	1.246	8.754	5.218	2.596	161	2.340	20.315
Percentuale in rapporto al totale		5,53	24,13	32,00	32,12	6,22	100	6,13	43,09	25,69	12,78	0,79	11,52	100
Esercizio 1939-40		1.216	2.905	5.961	6.402	2.194	18.678	2.306	10.805	19.183	6.310	550	2.027	41.181
Percentuale in rapporto al totale		6,51	15,55	31,93	34,27	11,74	100	5,60	26,23	46,58	15,32	1,34	4,93	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	TOTALE	
1940	Luglio	49	533	146	—	—	49	104	38	919	42	941	331	11	254	88	411	130	2.208	
	Agosto	84	575	162	—	—	44	118	59	1.042	3	632	196	12	282	10	561	102	1.798	
	Settembre	94	652	242	—	—	97	191	28	1.304	42	1.175	234	19	215	21	546	269	2.521	
	Ottobre	104	612	235	—	—	90	177	38	1.256	76	824	176	18	143	20	767	273	2.297	
	Novembre	121	676	242	—	—	102	237	46	1.427	22	757	223	6	14	32	263	109	1.426	
	Dicembre	88	840	264	—	—	110	203	70	1.575	5	1.239	208	20	634	17	175	200	2.498	
1941	Gennaio	104	1.127	376	—	—	113	234	45	2.005	—	842	192	22	578	82	680	149	3.545	
	Febbraio	44	831	262	—	—	63	124	119	1.446	—	864	255	22	609	64	224	118	2.156	
	Marzo	19	697	199	—	—	71	132	104	1.227	2	1.397	183	15	1.260	28	182	159	3.226	
	Aprile	20	722	186	—	—	56	134	57	1.178	—	1.643	186	15	749	—	378	150	3.121	
	Maggio	22	776	206	—	—	68	151	69	1.294	—	1.594	227	2	710	40	919	133	3.625	
	Giugno	43	839	237	—	—	78	164	73	1.440	—	1.287	—	319	1	148	210	2.136		
Esercizio 1940-41		792	8.880	2.757	—	—	28	941	1.969	746	16.113	192	13.195	2.582	162	5.767	403	5.254	2.002	29.557
Percentuale in rapporto al totale		4,92	55,11	17,11	—	—	0,17	5,84	12,22	4,63	100	0,65	44,64	8,74	0,55	19,51	1,36	17,78	6,77	100
Esercizio 1939-40		1.467	15.183	4.864	—	—	942	1.997	3.651	2.763	30.867	2.522	25.920	10.504	1.221	7.328	2.016	3.035	5.602	58.198
Percentuale in rapporto al totale		4,75	49,19	15,76	—	—	3,05	6,47	11,83	8,95	100	4,35	44,33	18,11	2,12	12,64	3,47	5,32	9,66	100

Movimento delle merci impor

ESERCIZI DAL 1931-32

(Vedere Relazione a pag.

Anno	MESE	TRAN											
		Mentone		Bressi		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1940	Luglio	—	—	—	—	—	—	182.275	8.988	78.991	4.129	314.820	19.527
	» Agosto	—	—	—	—	—	—	142.354	7.449	93.506	4.992	285.389	17.794
	» Settembre	—	—	—	—	174	15	173.538	8.930	80.744	4.250	273.974	17.844
	» Ottobre	20.750	1.730	—	—	111.282	6.680	178.281	9.335	70.615	3.708	184.572	12.383
	» Novembre	1.686	166	—	—	144.689	7.485	138.384	7.425	74.362	4.062	185.300	12.007
	» Dicembre	3.443	338	—	—	90.198	4.662	131.571	7.641	81.485	4.362	230.116	14.871
1941	Gennaio	3.913	408	—	—	131.311	6.728	182.251	9.175	96.661	5.142	190.827	11.739
	» Febbraio	1.598	151	—	—	146.516	7.546	191.235	9.808	75.788	4.002	243.804	14.470
	» Marzo	5.033	450	—	—	198.535	10.190	248.821	12.953	86.934	4.546	301.829	18.735
	» Aprile	12.232	693	—	—	136.918	7.098	173.865	8.947	84.842	4.466	279.128	18.916
	» Maggio	22.349	1.140	—	—	176.626	8.975	286.707	13.338	104.174	5.366	351.113	22.242
	» Giugno	44.359	2.305	—	—	148.418	7.525	188.453	9.543	80.978	4.180	308.314	18.495
Esercizio 1940-41		115.868	7.881	—	—	1.284.677	66.904	2.217.785	118.582	1.009.080	58.205	3.149.186	199.028
Esercizio 1939-40		11.976	1.001	1.239	107	125.210	9.816	1.126.874	61.083	601.199	35.333	1.933.910	125.504
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

tate dalle ferrovie estere.

AL 1940-41

171, Capo VI).

S I T O D I														T O T A L E	
Brennero		San Candido		Tarvisio		Fusine Laghi		Piedicolle		Postumia		Fiume		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
246.711	8.082	25.182	1.588	202.048	11.525	421	33	85.660	4.900	197.334	11.695	4.400	1.249	1.337.842	71.716
237.800	9.492	25.072	1.596	213.908	11.986	275	20	89.513	5.061	199.899	12.264	21.630	2.094	1.309.346	72.748
167.612	8.845	37.852	2.074	206.508	11.599	274	22	85.745	4.838	157.831	9.655	27.341	2.501	1.211.593	70.573
75.513	7.942	37.671	2.115	200.095	11.298	312	26	37.964	2.270	154.257	9.871	19.751	2.928	1.091.063	70.286
140.901	7.765	13.470	617	198.053	11.103	312	24	37.727	2.320	182.240	11.695	33.838	3.069	1.150.962	67.738
147.893	11.224	40.945	2.303	203.947	11.620	1.095	95	39.342	2.259	181.625	11.524	30.866	2.981	1.182.526	73.880
140.955	11.242	37.914	2.125	153.669	8.807	960	76	22.763	1.339	160.100	10.220	18.120	1.975	1.139.444	68.976
95.076	12.936	38.905	2.163	163.072	9.201	590	41	42.160	2.480	181.746	12.423	5.819	1.403	1.186.319	76.624
79.637	12.827	19.946	1.142	227.599	12.737	486	34	32.086	1.784	182.561	13.135	6.692	1.365	1.390.159	89.898
63.007	11.163	3.134	211	118.783	12.973	—	—	—	—	2.188	160	127	148	874.224	64.775
76.564	9.109	9.191	564	265.824	16.674	118	11	—	—	—	—	12.983	792	1.305.649	78.211
78.376	9.459	54.346	2.973	199.511	13.197	309	32	—	—	—	—	50.526	3.537	1.153.590	71.246
1.550.045	120.086	348.628	19.471	2.353.017	142.720	5.152	414	472.960	27.251	1.599.781	102.642	232.093	24.042	14.382.717	876.671
1.016.473	65.103	124.109	7.138	1.377.308	83.122	6.550	450	338.979	21.959	1.527.115	101.190	105.823	15.366	8.296.765	527.172
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	4.488.096	241.584
72.570	6.767	231.288	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

Movimento delle merci esportate

ESERCIZI DAL 1931-32

(Vedere Relazione a pag.

Anno	M E S E	T R A N											
		Mentone		Bress		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1940	Luglio	—	—	—	—	—	—	30.983	3.084	14.125	1.250	94.660	10.774
"	Agosto	—	—	—	—	—	—	23.616	2.098	14.361	1.209	71.740	7.929
"	Settembre	—	—	—	—	—	—	8.298	1.004	3.787	404	53.311	5.179
"	Ottobre	—	—	—	—	901	108	29.135	2.634	15.516	1.213	66.780	5.760
"	Novembre	24	5	—	—	2.001	200	24.654	2.331	4.689	638	58.045	5.293
"	Dicembre	105	10	—	—	3.660	336	24.337	2.076	10.500	965	80.252	6.918
1941	Gennaio	16	2	—	—	2.177	313	31.078	2.467	12.227	1.092	70.511	6.046
"	Febbraio	107	27	—	—	4.380	444	32.956	2.479	10.462	877	75.039	6.450
"	Marzo	357	48	—	—	3.443	379	53.662	4.155	29.783	2.314	88.825	7.806
"	Aprile	757	69	—	—	9.179	821	34.588	2.812	16.727	1.499	52.899	5.012
"	Maggio	4.270	297	—	—	10.974	994	28.066	2.433	21.157	1.993	56.812	5.007
"	Giugno	471	48	—	—	3.952	487	49.033	3.715	27.831	2.216	102.530	8.145
Esercizio 1940-41		6.107	506	—	—	40.667	4.082	370.406	31.288	181.165	15.670	870.404	80.319
Esercizio 1939-40		14.361	1.589	861	121	114.919	12.690	919.074	67.612	746.919	52.668	800.414	76.970
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	47.099
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	10.033	871	222.106	24.687	197.006	19.724	142.812	13.825	333.280	33.693

tate sulle ferrovie estere.

AL 1940-41

171, Capo VI).

S I T O D I														T O T A L E	
Brennero		San Candido		Tarvisio		Fusine Laghi		Piedicolle		Postumia		Fiume		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
75.237	14.717	5.879	787	99.011	7.477	69	8	740	63	15.063	1.170	1.605	146	337.372	39.476
70.210	12.951	2.109	405	54.526	5.916	17	4	747	70	7.779	818	728	57	245.833	31.457
49.111	7.468	1.022	198	83.409	5.838	49	9	923	88	10.754	1.005	418	56	215.082	21.249
58.420	7.124	1.474	232	85.771	5.528	28	7	704	70	9.079	962	1.268	110	269.076	23.748
81.303	8.026	2.024	252	71.920	4.455	25	5	572	60	12.906	1.233	969	1.136	259.132	23.634
79.147	7.140	1.524	194	59.398	4.281	19	2	1.252	98	16.066	1.536	1.777	190	278.037	23.746
85.506	7.658	2.320	211	45.635	3.579	46	8	588	49	11.206	1.493	1.644	199	262.954	23.117
97.744	8.910	1.760	169	39.593	3.395	52	6	1.105	85	13.447	1.459	2.223	208	278.868	24.509
123.968	11.256	1.207	134	65.697	4.819	119	14	365	34	19.346	1.940	801	218	387.573	33.117
102.384	9.153	758	90	52.319	3.955	—	—	—	—	162	15	5	3	269.778	23.429
122.660	14.095	1.051	110	75.207	5.467	907	56	—	—	—	—	294	24	321.398	30.476
139.120	13.873	1.409	152	118.988	8.144	2.820	173	—	—	—	—	306	43	446.460	36.996
1.084.810	122.371	22.537	2.934	856.474	62.854	4.151	292	6.996	617	115.808	11.631	12.038	2.890	3.571.563	334.954
855.642	85.865	11.620	2.074	444.632	38.128	655	94	49.552	4.248	325.198	28.330	76.380	5.309	4.360.227	375.698
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

Movimento delle merci verificatosi con le

ESERCIZI

(Vedere Relazione a

Anno	MESE	COMPAR							
		Torino		Milano		Venezia		Trieste	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
Merci ricevute dalle ferrovie secondarie italiane									
1940	Luglio	10.055	1.106	95.797	8.076	24.067	1.587	13.929	992
»	Agosto	7.771	911	83.560	7.236	34.945	2.265	12.793	906
»	Settembre	9.631	1.070	86.212	7.990	32.290	2.181	11.936	866
»	Ottobre	11.890	1.286	96.496	9.123	22.818	1.598	16.398	2.027
»	Novembre	9.950	1.219	89.086	9.097	19.946	1.480	10.123	799
»	Dicembre	10.219	1.230	85.781	7.909	24.137	1.661	3.995	336
1941	Gennaio	10.305	1.287	82.862	7.822	20.644	1.493	1.792	205
»	Febbraio	9.152	1.071	81.259	7.275	16.703	1.285	1.479	149
»	Marzo	10.888	1.240	102.890	9.180	19.453	1.504	10.458	911
»	Aprile	11.571	1.200	101.484	9.277	21.462	1.604	16.675	1.338
»	Maggio	11.498	1.326	113.966	10.123	31.826	2.286	12.788	1.007
»	Giugno	10.594	1.230	104.424	9.472	29.626	2.092	10.903	945
Esercizio 1940-41		123.524	14.176	1.123.817	102.580	297.922	21.036	123.269	10.481
Esercizio 1939-40		128.734	12.905	896.929	77.035	285.545	19.719	153.049	11.743
Merci passate sulle ferrovie secondarie italiane									
1940	Luglio	18.448	2.268	165.525	11.855	14.528	959	12.821	1.084
»	Agosto	19.968	1.862	151.618	11.598	11.799	853	16.444	2.294
»	Settembre	23.424	2.057	146.968	11.093	9.956	828	26.666	2.136
»	Ottobre	26.233	2.361	133.224	10.407	8.742	801	17.709	1.450
»	Novembre	24.321	2.185	128.601	9.981	9.218	751	9.000	682
»	Dicembre	25.260	2.377	140.419	10.667	7.093	637	1.697	177
1941	Gennaio	24.414	2.336	131.497	9.840	8.416	720	2.344	217
»	Febbraio	26.410	2.283	124.197	9.160	6.784	609	3.661	296
»	Marzo	30.024	2.629	156.428	11.155	7.781	751	7.806	685
»	Aprile	28.365	2.455	151.928	11.150	7.097	710	6.680	686
»	Maggio	30.142	2.711	159.756	11.944	9.448	844	8.630	738
»	Giugno	26.845	2.380	148.586	11.598	10.751	896	6.491	585
Esercizio 1940-41		303.854	27.904	1.737.747	130.448	111.613	9.359	119.949	11.030
Esercizio 1939-40		390.592	30.725	1.711.508	125.257	161.182	11.956	111.601	9.335

Reti delle ferrovie secondarie italiane.

1939-40 e 1940-41.

pag. 171, Parte II, Capo VI).

TIMENTO DI												TOTALE	
Bologna		Firenze		Ancona		Roma		Napoli		Bari		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
48.193	6.064	12.761	955	13.716	1.082	2.488	219	4.204	333	19.577	1.812	244.787	23.226
62.970	7.198	13.992	978	12.388	1.001	599	91	6.510	485	21.275	1.933	256.803	23.004
80.990	7.078	18.076	1.292	12.485	936	1.107	107	10.190	736	24.697	2.295	287.614	24.551
50.975	5.749	15.264	1.156	12.821	1.079	1.001	82	7.850	563	38.222	3.307	273.735	25.970
50.741	6.156	13.394	1.005	10.012	855	1.248	112	5.382	402	19.337	1.895	229.219	23.020
48.395	5.394	12.266	1.068	12.254	980	3.476	296	4.295	326	21.872	1.947	226.690	21.147
41.494	4.689	14.159	1.111	10.001	863	3.650	331	3.814	300	22.700	2.155	211.421	20.256
45.335	4.978	13.116	944	9.260	784	1.349	114	2.783	208	27.919	2.656	208.360	19.464
48.481	5.630	13.080	1.026	13.695	1.102	1.792	150	6.298	572	40.739	3.935	267.774	25.250
39.468	5.155	14.115	1.181	13.570	1.126	4.747	372	4.927	356	48.023	3.726	276.042	25.335
47.289	5.597	21.810	1.595	15.726	1.291	4.891	394	5.982	426	39.235	3.508	305.011	27.553
45.702	5.562	17.659	1.390	14.726	1.201	4.937	364	5.526	388	31.916	3.020	276.013	25.664
610.033	69.250	179.692	13.701	150.654	12.300	31.285	2.632	67.761	5.095	355.512	32.189	3.063.469	283.440
346.192	42.976	137.043	10.126	101.343	9.077	12.044	1.060	76.920	6.033	258.525	23.959	2.396.324	214.666
45.272	4.364	3.953	388	2.474	248	2.133	181	1.178	100	14.737	1.775	281.069	23.222
42.204	4.347	5.111	478	2.211	293	2.285	214	2.840	209	16.494	1.991	270.974	24.139
65.281	6.151	5.294	493	4.201	399	2.356	213	5.475	385	16.668	2.307	306.289	26.062
61.000	5.736	6.911	632	6.801	587	2.173	193	2.480	228	20.502	2.610	284.775	25.005
44.701	4.565	4.388	438	4.402	428	1.387	130	2.140	175	14.425	1.681	242.583	21.016
40.729	4.525	2.431	296	2.041	301	918	90	1.998	131	15.989	1.584	239.575	20.785
37.892	4.219	3.112	337	2.887	267	2.041	185	1.355	129	20.938	2.124	234.896	20.374
38.210	4.060	2.875	319	5.109	429	3.190	256	2.413	185	13.129	1.514	225.978	19.111
50.337	5.367	3.690	395	5.496	494	1.994	165	3.375	438	28.456	3.134	295.387	25.213
47.296	4.981	3.500	391	2.755	276	1.625	234	2.528	210	19.621	2.472	271.395	23.565
61.747	6.424	4.016	458	4.315	393	2.183	272	2.545	256	24.718	2.891	307.500	26.931
65.481	6.454	4.272	453	3.370	346	2.716	241	9.165	662	16.302	1.994	193.979	25.609
600.150	61.193	49.553	5.078	47.062	4.461	25.001	2.274	37.492	3.108	221.979	26.077	3.254.400	281.032
483.229	46.452	53.234	5.445	46.225	4.321	26.799	2.272	32.781	2.897	130.052	16.999	3.147.203	255.609

Movimento dei treni e dei veicoli sui più importanti valichi appenninici.

ESERCIZI DAL 1931-32 AL 1940-41

a) Tronco Genova - Ronco.

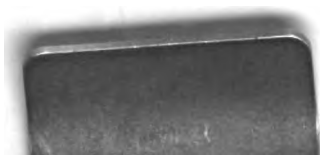
ESERCIZIO	SALITA (TRENI PARI)													
	Pontedecimo - Busalla						Mignanego - Ronco						TOTALE GENERALE	
	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Veicoli
1940-41..	8.418	44.445	10.047	21.928	39.428	115.848	11.224	114.116	13.821	47.414	48.177	223.528	19.642	336.376
1939-40..	8.703	59.352	8.929	10.619	39.709	118.605	15.005	206.225	40.801	18.431	49.051	214.503	23.708	433.113
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

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
1940-41..	5.750	40.116	10.443	6.243	20.963	77.765	16.839	195.368	6.791	45.491	61.306	308.956	22.589	384.721
1939-40..	11.063	137.021	12.016	12.005	40.675	201.717	20.221	149.039	5.872	201.689	68.185	424.785	31.284	626.502
1938-39..	6.632	34.588	8.541	4.647	32.588	80.314	20.323	129.275	6.622	187.955	72.593	406.444	26.955	486.858
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

ESERCIZIO	SALITA (treni part)						DISCESA (treni dispart)					
	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture o bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture o bagagliai	TOTALE VEICOLI
b) Tronco Savona - S. Giuseppe.												
1940-41	7.510	42.027	3.654	42.260	28.671	116.612	8.417	71.768	4.411	11.362	29.559	117.100
1939-40	8.584	77.351	4.181	11.793	32.765	126.090	7.944	46.978	5.652	36.525	32.428	121.583
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	105.978	8.187	41.215	5.490	34.978	27.054	108.737
1936-37	7.522	64.903	3.669	6.651	24.976	100.199	7.754	37.838	3.494	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	106.793
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
c) Tronco Pistoia - Bologna.												
1940-41	4.123	23.534	1.944	4.111	12.725	42.314	3.543	13.104	1.563	2.780	12.641	30.088
1839-40	3.357	10.111	1.279	542	11.203	23.125	3.333	9.381	1.616	3.374	11.272	25.643
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	3.405	11.142	899	3.499	8.339	23.879
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	136.999
1931-32	8.533	53.636	25.370	16.044	42.141	137.191	7.666	67.947	15.076	15.351	42.296	140.670

ESERCIZIO	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.												
1940-41.....	8.095	132.640	1.279	56.206	12.531	202.656	9.170	153.990	1.451	20.920	17.186	193.547
1939-40.....	7.451	107.990	1.365	22.719	17.149	139.223	7.991	88.596	963	69.125	23.435	182.119
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	17.013	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
e) Tronco Firenze-Faenza.												
1940-41.....	3.479	8.168	185	1.247	6.913	16.513	3.019	5.607	107	149	6.443	12.306
1939-40.....	4.407	3.643	71	3.961	7.193	14.868	4.172	8.360	76	64	6.721	15.221
1938-39.....	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	4.152	238	292	6.811	10.491
1934-35.....	2.387	4.025	480	2.189	5.964	12.658	2.253	5.792	94	5	6.260	12.307
1933-34.....	2.529	11.513	1.368	1.184	6.591	20.656	2.208	12.256	694	2.490	6.623	22.003
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	31.106
f) Tronco Prato-Bologna (via Vernio).												
1940-41.....	19.684	217.539	67.992	90.598	78.608	454.737	19.325	268.651	12.817	73.060	79.276	433.804
1939-40.....	16.370	149.922	75.135	27.659	81.015	333.722	14.663	128.657	14.278	92.328	77.261	312.523
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	273.375
1936-37.....	12.564	101.486	58.305	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

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 08008 4786



UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 08008 4786

