



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 361349

PROPERTY OF
*University of
Michigan
Libraries*
1817

ARTES SCIENTIA VERITAS



MINISTERO DEI TRASPORTI

FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE

PER L'ANNO FINANZIARIO

1943-1944

DIREZIONE GENERALE FERROVIE DELLO STATO - UFFICIO STATISTICA

PIAZZA DELLA CROCE ROSSA - ROMA

1948

Transportation
Library

HE
3091
.R16

1943/44

INDICE
DEI CAPITOLI

P R E F A Z I O N E	
PARTE PRIMA	<i>Caratteristiche e risultati dell'esercizio</i>
PARTE SECONDA I VARI SERVIZI E LE GESTIONI SPECIALI	CAPO I <i>Ordinamento e attività generale dell'Azienda</i>
	CAPO II <i>Linee ed impianti</i>
	CAPO III <i>Trazione e materiale rotabile</i>
	CAPO IV <i>Personale</i>
	CAPO V <i>Movimento e traffico</i>
	CAPO VI <i>Commerciale</i>
	CAPO VII <i>Approvvigionamenti</i>
	CAPO VIII <i>Istituto sperimentale</i>
	CAPO IX <i>Navi traghetto</i>
	CAPO X <i>Risultati finanziari</i>
A L L E G A T I	

INDICE

PREFAZIONE	Pag.	XIII
----------------------	------	------

PARTE PRIMA

CARATTERISTICHE E RISULTATI DELL'ESERCIZIO 1943-1944

1. — LINEE ED IMPIANTI FISSI	Pag.	3
Situazione della Rete in genere e delle linee più importanti. — Sicilia — Sardegna — Italia Meridionale e Centrale. — Italia Settentrionale.		
2. — MATERIALE ROTABILE	»	6
3. — PERSONALE	»	7
Considerazioni generali e situazione del personale al 30-6-1944. — Agenti addetti all'esercizio. — Consistenza media del personale.		
4. — ESERCIZIO	»	9
Percorrenze dei treni. — Percorrenze e tonnellaggio dei treni secondo i sistemi di trazione. — Utilizzazione dei treni.		
5. — TRAFFICO	»	19
Entità del traffico. — Servizio viaggiatori e bagagli. — Prodotti viaggiatori e bagagli. — Servizio merci. — Prodotti delle merci.		
6. — APPROVVIGIONAMENTI.	»	15
7. — ISTITUTO SPERIMENTALE	»	11
8. — RISULTATI FINANZIARI	»	16
Entrate e spese. — Dettaglio delle spese sostenute nell'esercizio e confronto con quelle dell'esercizio precedente. — Spese generali. — Spese accessorie. — Coefficiente di esercizio. — Situazione patrimoniale.		

PARTE SECONDA

I VARI SERVIZI E LE GESTIONI SPECIALI

CAPO I. — ORDINAMENTO ED ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA	Pag.	25
1. Provvedimenti legislativi. — 2. Cariche ed organi dell'Amministrazione. — 3. Contratti. — 4. Partecipazione a congressi, conferenze e riunioni nazionali ed internazionali. — 5. Partecipazione ad esposizioni, mostre e fiere nazionali ed internazionali. — 6. Propaganda turistica.		
CAPO II. — LINEE ED IMPIANTI	»	29
<i>Lunghessa della Rete.</i> — 1. Lunghessa reale della rete esercitata dalle F. S. — 2. Linee esercitate con Dirigente Centrale e con Dirigente Unico. — 3. Linee a doppio binario		
	»	29

<i>Elektrificazione. — Produzione e distribuzione di energia elettrica. — 4. Lunghezza delle linee elettrificate. — 5. Linee in corso di elettrificazione. — 6. Linee primarie entrate in funzione nell'esercizio 1943-44. — 7. Linee primarie in corso di esecuzione al 30-6-1944. — 8. Consistenza degli impianti per la trazione elettrica al 30-6-1944, indipendentemente dalle distruzioni di guerra. — 9. Centrali elettriche. — 10. Energia elettrica. — 11. Nuovi contratti</i>	<i>Pag.</i> 31
<i>Danni di guerra e di forza maggiore. — 12. Linee e stazioni distrutte o danneggiate. — 13. Smontaggio impianti T. E. in dipendenza delle azioni belliche. — 14. Danni agli impianti della trazione. — 15. Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio delle linee</i>	» 37
<i>Sorveglianza delle linee. — 16. Vigilanza delle linee. — 17. Passaggi a livello</i>	» 40
<i>Manutenzione. — 18. Spese per la manutenzione. — 19. Manutenzione in appalto dell'armamento. — 20. Revisione dell'armamento e ripassatura. — 21. Massicciata. — 22. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni. — 23. Rinnovamenti e rafforzamenti di binario. — 24. Programma generale di sistemazione degli armamenti. — 25. Saldatura delle rotaie</i>	» 40
<i>Nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi ed officine in conto aumento patrimoniale. — 26. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti</i>	» 42
<i>Nuovi impianti e sistemazioni d'impianti di apparati centrali, di blocco e di segnalamento. — 27. Stato degli impianti</i>	» 43
<i>Ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate. — 28. Potenzialità delle stazioni e fermate</i>	» 44
<i>Impianti di illuminazione. — 29. Illuminazione degli Uffici e delle stazioni. — 30. Illuminazione dei treni e delle locomotive. — 31. Illuminazione elettrica dei segnali</i>	» 45
<i>Impianti diversi. — 32. Impianti telegrafici e telefonici. — 33. Impianti di diffusione sonora. — 34. Impianto meccanismi speciali. — 35. Orologi, stadere e bilance</i>	» 46
<i>Officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni. — 36. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — 37. Attività dei cantieri iniezioni legnami di Livorno e Reggio Calabria. — 38. Accettazione materiale di armamento</i>	» 48
<i>Notizie varie. — 39. Appalti e contratti. — 40. Controversie con gli appaltatori. — 41. Liquidazione di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — 42. Espropriazioni ed asservimenti. — 43. Incendi. — 44. Concessioni diverse. — 45. Vendite, permuta, acquisti. — 46. Consegna di piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — 47. Affitti attivi e passivi. — 48. Proventi diversi</i>	» 48
<i>Progetti e lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi. — 49. Progetti e costruzioni di nuovi edifici postali e telegrafici. — 50. Case economiche per i postelegrafici. — 51. Impianti elettrici ed elettromeccanici</i>	» 50
CAPO III. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE	» 53
<i>Dotazione di materiale rotabile. 1. Variazioni nella consistenza del parco rotabili</i>	» 53
<i>Percorrenze e consumi. — 2. Percorrenze reali dei treni. — 3. Percorrenze dei treni e delle locomotive. — 4. Percorrenze virtuali delle locomotive, tonnellate-km. reali, virtuali rimorchiate e di treno completo. — 5. Peso medio per locomotiva e per treno. — 6. Utilizzazione dei mezzi di trazione. — 7. Consumo di carbone. — 8. Consumo di combustibili, lubrificanti e olio per illuminazione per la trazione a vapore. — 9. Consumo di energia elettrica. — 10. Consumo di combustibili, lubrificanti e olio per illuminazione per le automotrici con motori a combustione interna. — 11. Consumi unitari di lubrificanti. — 12. Ore di manovra e consumi di combustibili. — 13. Economie di carbone conseguite con l'elettrificazione. — 14. Vendita delle scorie. — 15. Manovre con locomotive elettriche. — 16. Rigenerazione lubrificanti usati. — 17. Riutilizzo guancialetti felpati e otturatori di feltro per boccole di veicoli</i>	» 53

<i>Riparazione del materiale rotabile.</i> — 18. Riparazione delle unità di trazione nei depositi. — 19. Riparazione delle unità di trazione nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 20. Riparazione delle unità di trazione nelle officine private. — 21. Riparazione dei veicoli e delle automotrici nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. — 22. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 23. Riparazione dei tachimetri per locomotive. — 24. Esperimenti di esercizio su materiale rotabile.		Pag.	62
CAPO IV. — PERSONALE			65
1. Consistenza effettiva del personale. — 2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1943-44. — 3. Assunzioni, nomine in prova ed a stabile. — 4. Avanzamenti, promozioni e cambi di qualifica. — 5. Aspettative. — 6. Cessazioni dal servizio. — 7. Provvedimenti disciplinari. — 8. Sussidi ad agenti e ad Istituti di educazione. — 9. Istruzione professionale. — 10. Laboratorio di psicotecnica. — 11. Fondo pensioni e sussidi. — 12. Opera di Previdenza. — 13. Gestione delle colonie climatiche per i figli dei ferrovieri. — 14. Fondazione Vittorio Emanuele III. — 15. Case economiche per i ferrovieri. — 16. Cooperative edilizie. — 17. Mutui al personale. — 18. Fondo di garanzia per le cessioni.			
<i>Dopolavoro ferroviario.</i> — 19. Notizie generali. — 20. Assistenza militari. — 21. Agraria. — 22. Mense, refettori, attività assistenziali. — 23. Educazione e cultura			76
<i>Servizi sanitari.</i> — 24. Personale sanitario. — 25. Visite sanitarie. — 26. Morbosità complessiva. — 27. Morbosità da cause comuni. — 28. Malaria. — 29. Quiescenze per inabilità fisica al servizio. — 30. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — 31. Mezzi di soccorso. — 32. Assistenza medica, farmaceutica, cure speciali, balneotermali, forniture protesi			78
CAPO V. — MOVIMENTO E TRAFFICO.			83
<i>Servizio viaggiatori e bagagli.</i> — 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 straordinari per viaggiatori. — 9. Servizi con carrozze della Compagnia internazionale carrozze-letti. — 10. Prenotazione posti ordinari nei treni viaggiatori			83
<i>Servizio merci.</i> — 11. Entità del traffico merci. — 12. Ripartizione del traffico merci per provenienza e destinazione. — 13. Percorrenze 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. — 18. Utilizzazione dei treni merci — 19. Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi. — 20. Trasporto delle merci a collettame. — 21. Trasporto fiori freschi. — 22. Impiego delle locomotive di manovra. — 23. Trasporto merci con treni viaggiatori. — 24. Trasporti postali. — 25. Binari di raccordo, e carico e scarico in punto determinato			86
CAPO VI. — COMMERCIALE			95
1. Servizio interno viaggiatori e bagagli. — 2. Servizi internazionali viaggiatori e bagagli. — 3. Servizio merci interno. — 4. Servizi merci internazionali. — 5. Servizio merci cumulativo e di corrispondenza. — 6. Servizi doganali. — 7. Contenzioso. — 8. Vertenze ed indennizzi per danni alle persone ed alle cose conseguenti ad infortuni. — 9. Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose. — 10. Compagnia Italiana Turismo ed altre Agenzie viaggiatori in Italia ed all'estero. — 11. Caffè Ristoratori e concessioni varie. — 12. Controllo dei prodotti. — 13. Concessioni contrattuali per riduzione di tariffa. — 14. Servizi camionistici. — 15. Trasporti marittimi e fluviali. — 16. Trasporti di olii minerali con autobotti. — 17. Istituto Nazionale Trasporti. — 18. Servizi di collegamento per il trasporto delle merci. — 19. Impiego delle casse mobili.			
CAPO VII. — APPROVVIGIONAMENTI.			109
1. Considerazioni generali sul mercato delle forniture. — 2. Notizie generali sulle forniture. — 3. Spese incontrate per gli acquisti. — 4. Combustibili fossili. — 5. Combustibili liquidi, lubrificanti ed affini. — 6. Materiale rotabile. — 7. Pezzi di ricambio per ma-			

teriale rotabile, macchinari di officina ed accessori. — 8. Materiali diversi. — 9. Tipolitografia. — 10. Gestione copertoni da carri. — 11. Sede centrale di Roma. — 12. Uffici dell'Italia meridionale e insulare. — 13. Sede centrale di Verona. — 14. Magazzini e movimento delle scorte. — 15. Manipolazione dei materiali nei magazzini. — 16. Monopolio carboni e metalli. — 17. Gestione speciale viveri « La Provvida ».

CAPO VIII. — ISTITUTO SPERIMENTALE	Pag. 129
1. Organizzazione ed attività dell'Istituto. — 2. Studi e relazioni speciali.	
CAPO IX. — NAVI TRAGHETTO	» 135
CAPO X. — RISULTATI FINANZIARI	» 137
1. Premessa. — 2. Dati e raffronti generali.	
<i>Entrate.</i> — 3. Titoli delle entrate e loro raffronto. — 4. Prodotti del traffico. — 5. Introiti fuori traffico. — 6. Entrate eventuali	» 138
<i>Spese.</i> — 7. Titoli di spese e loro raffronto. — 8. Spese di personale. — 9. Spese di combustibile per la locomozione. — 10. Spese di 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	» 139
<i>Situazione patrimoniale.</i> — 19. Conto generale del patrimonio. — 20. Liquidazione generale	» 144
<i>Servizi contabili, finanziari e di riscontro.</i> — 21. Servizi contabili e finanziari. — 22. Riscontro della Corte dei Conti	» 147

ALLEGATI

N. 1. Principali provvedimenti legislativi e ministeriali e principali ordini di servizio disposti durante l'esercizio finanziario 1943-44	Pag. 151
▶ 2. Conto generale del patrimonio al 30 giugno 1944	▶ 154
▶ 3. Liquidazione generale	▶ 156
▶ 4. Dimostrazione degli elementi costitutivi del patrimonio netto dell'Azienda e loro variazioni nel 1943-44	▶ 157
▶ 5. Attività di natura industriale	▶ 158
▶ 6. Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione	▶ 159
▶ 7. Situazione dei Fondi di riserva per le spese complementari e vari	▶ 160
▶ 8. Bilancio 1943-44 : conto della parte ordinaria Entrate e Spese (al netto)	▶ 161
▶ 9. Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria	▶ 162
▶ 10. Sviluppo per articoli, dei capitoli della Entrata e della Spesa 1943-44 e confronto col 1942-43	▶ 165
▶ 11. Entrate — Riassunto dei prodotti del traffico	▶ 170
▶ 12. Coefficienti di esercizio per gli anni finanziari 1943-44 e 1942-43	▶ 171
▶ 13. Coefficienti di esercizio dall'anno finanziario 1915-16 in poi	▶ 172
▶ 14. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio	▶ 174
▶ 15. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1944 per le spese di carattere patrimoniale (compreso il rinnovamento del materiale rotabile)	▶ 177
▶ 16. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali, al lordo delle ritenute	▶ 178
▶ 17. Situazione generale del personale al 30 giugno 1944	▶ 178
▶ 18. Cartina della situazione della rete ferroviaria dello Stato al 30 giugno 1944	▶ 178
▶ 19. Situazione delle linee al 30 giugno 1944	▶ 179
▶ 20. Situazione della rete del Sud (durante a guerra nel periodo luglio 1943 - giugno 1944)	▶ 192
▶ 21. Cartina indicante i danni alle Officine di grande riparazione — Esercizio 1943-44	▶ 192
▶ 22. Cartina indicante i danni alle Squadre di Rialzo — Esercizio 1943-44	▶ 192
▶ 23. Cartina indicante i danni ai Depositi Locomotive — Esercizio 1943-44	▶ 192
▶ 24. Elenco dei lavori alle opere d'arte in muratura ed in cemento armato e dei lavori relativi alle gallerie ed al corpo stradale ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944	▶ 193
▶ 25. Elenco dei lavori ai ponti in ferro ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944	▶ 196
▶ 26. Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, etc., ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944	▶ 198
▶ 27. Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944	▶ 200
▶ 28. Elenco dei lavori relativi agli impianti di rifornimento acqua, estinzione incendi, pulizia carrozze, lavaggio carri, riscaldamento treni e fabbricati, depositi infiammabili, etc. ultimati o in corso di esecuzione nelle stazioni e lungo le linee al 30 giugno 1944	▶ 203
▶ 29. Nuovi impianti, ampliamenti, sistemazioni di case cantoniere e fabbricati alloggi, dormitori, case economiche, dopolavoro, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944	▶ 204
▶ 30. Lavori in dipendenza dello stato di guerra ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944	▶ 205

N. 31. Progetti e lavori che vengono eseguiti per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi	Pag. 211
» 32. Consistenza del parco rotabili al 30-4-44 e varianti intervenute durante l'esercizio 1943-44.	» 212
» 33. Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1943 ed al 30 giugno 1944	» 213
» 34. Percorrenze dei treni e dei veicoli — Esercizio 1943-44	» 214
» 35. Percorrenze dei treni — Esercizio 1943-44.	» 216
» 36. Consumo di lubrificanti e di olio per illuminazione locomotive a vapore — Esercizio 1943-44	» 217
» 37. Consumo di combustibili per locomotive a vapore — Esercizio 1943-44	» 218
» 38. Consumo di lubrificanti e di olio per illuminazione locomotive ed automotrici elettriche — Esercizio 1943-44.	» 220
» 39. Consumo di combustibili per le automotrici a carburante — Esercizio 1943-44.	» 221
» 40. Consumo di lubrificanti e materie di illuminazione per automotrici a carburante — Esercizio 1943-44.	» 222
» 41. Riassunto delle quantità dei viaggiatori e dei viaggiatori-chilometri — Esercizio 1943-44	» 223
» 42. Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1943-44 e quello dell'esercizio precedente per Compartimenti (Rete a scartamento normale)	» 224
» 43. Carico complessivo per Compartimenti di merci e bestiame — Esercizio 1943-44.	» 225
» 44. Carico complessivo mensile di merci e bestiame — Esercizi 1943-44 e 1942-43.	» 226
» 45. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo (1° semestre dell'esercizio 1943-44)	» 228
» 46. Movimento delle principali merci caricate ai porti — Esercizi dal 1938-39 al 1943-44	» 232
» 47. Movimento delle merci importate dalle ferrovie estere — Esercizi dal 1938-39 al 1943-44	» 234
» 48. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie estere — Esercizi dal 1938-39 al 1943-44	» 236
» 49. Movimento delle merci verificatosi con le Reti delle ferrovie secondarie italiane — Esercizi 1942-43 e 1943-44.	» 238

AL MINISTRO DEI TRASPORTI

S E D E

Per disposizione di legge, questa Amministrazione è tenuta a presentare, al termine di ogni esercizio finanziario, una « Relazione » che esponga tutti quei risultati che caratterizzano l'esercizio stesso, nelle sue varie estrinsecazioni e nella sua complessa attività.

Gli eventi bellici verificatisi nel nostro Paese a partire dal luglio del 1943 hanno impedito che per gli esercizi dal 1943-44 in poi si potesse ottemperare a tale obbligo.

Le distruzioni, le devastazioni subite dagli impianti, dagli uffici, dagli archivi, gli stessi controlli militari stranieri imposti per più di due anni ad ogni forma di attività della nostra Amministrazione hanno impedito, per lungo tempo, di raccogliere i dati indispensabili per la compilazione di dette Relazioni, determinando fra l'esercizio 1942-43, durante il quale era stato possibile ancora mantenere l'unità della Rete ed il controllo su tutti i suoi servizi, e quello in cui l'Amministrazione venne lasciata libera di disporre dei suoi impianti e dei suoi mezzi, una lacuna che bisognava assolutamente colmare per saldare gli uni agli altri, per ristabilire in qualche modo la continuità della gestione, per fissare nelle sue linee essenziali quanto è successo in quel periodo così oscuro e triste della nostra storia.

Per far ciò è stato indispensabile procedere prima ad un lavoro lungo e faticoso di ricerche, di indagini, di riordino specie negli uffici statistici e contabili; si è potuto così completare la Relazione che oggi si presenta per l'esercizio finanziario 1943-44.

Essa purtroppo non offre quella precisione ed esattezza che contraddistinguevano le Relazioni degli esercizi anteguerra; molti dati tecnici si presentano incompleti, parziali, frammentari; tuttavia, anche in tali condizioni, essa dà un'idea abbastanza precisa di quanto allora si verificò, delle reazioni che si determinarono, del comportamento dell'Azienda e di tutto il personale.

La documentazione relativa all'esercizio finanziario 1944-45 è già pronta e la Relazione corrispondente potrà essere rassegnata alla stampa quanto prima.

Superati i detti esercizi sarà possibile riprendere il tempo perduto e mettersi rapidamente al corrente.

Per meglio orientare i lettori sulle particolari situazioni che si sono presentate durante il periodo al quale si riferisce questa « Relazione », mi sia consentito di fare un breve cenno sulle condizioni di fatto che si verificarono in quel periodo e che interessarono il Paese in generale e la Rete in particolare.

* * *

L'esercizio 1943-1944, quarto di guerra, si svolge in un periodo particolarmente turbolento e triste per il nostro Paese ed ha inizio con l'apertura delle ostilità sul territorio metropolitano. Le grandi direttrici di marcia degli eserciti alleati, dopo lo sbarco in Sicilia, coincidono pressochè con le grandi arterie ferroviarie longitudinali della Penisola fino allo

sbocco in Val Padana ed anche in questa, i punti di obbligato passaggio sulla grande arteria fluviale costituita dal Po, orientano le opposte forze a seguire le principali linee ferroviarie che collegano il sud col nord. Linee e nodi ferroviari vengono così esposti a tutte le offese di una disperata lotta e costituiscono, perciò, bersagli ricercati da terra, dal cielo, dal mare.

Il 10 luglio 1943 ha inizio lo sbarco alleato in Sicilia, dopo intensi bombardamenti aerei delle principali località dell'Isola, concentrati principalmente sulle stazioni ferroviarie importanti, con l'obbiettivo evidente di scompaginare la rete dei trasporti, rendere difficile la vita dei grossi centri urbani, affievolire la resistenza interna.

Le stazioni ferroviarie di Trapani, Palermo, Caltanissetta, Messina, Catania vengono sottoposte a ripetuti massicci bombardamenti, nè sfuggono all'offesa aerea i convogli circolanti sulle linee costiere e su quelle dell'interno.

Le stazioni di smistamento, di deposito, di diramazione, quali Alcamo, Termini, Caltanissetta-Xirbi vengono particolarmente prese di mira e sconvolte. Sotto l'incalzare delle forze alleate le linee ferroviarie si tagliano, si spezzettano, sfuggono al controllo degli Uffici superiori e quando le forze stesse hanno occupato Caltanissetta al centro (20 luglio), Palermo (23 luglio) ad occidente, Catania (24 luglio) ad oriente, la convergenza verso Messina si accentua e l'Isola tutta, con le sue ancora fumanti rovine, perde ogni contatto ed ogni collegamento col resto della Patria.

Con l'inizio delle grandi operazioni militari sul territorio nazionale e col loro progressivo dilagare lungo tutta la Penisola, si determina lo sfaldamento della Rete nella sua unità organica; alle azioni aeree, che si intensificano giorno per giorno, si aggiungono le azioni belliche terrestri e l'opera distruggitrice sistematica delle truppe tedesche in ritirata, le requisizioni, le asportazioni, il saccheggio.

La Rete non ne soffre in ogni sua parte nella stessa misura. I danni sono maggiori nelle zone dove la guerra sosta più a lungo e dove il progredire delle operazioni militari è più lento. Essi si accentuano, investono tutti gli impianti, i fabbricati, le opere, i mezzi di esercizio in corrispondenza di quei tratti di linea dove più numerose ed intense sono le incursioni aeree e le azioni delle contrapposte artiglierie, dove, soprattutto, le truppe tedesche hanno più agio di spiegare la loro opera di distruzione, di devastazione e di asportazione. Così accade appunto nell'Italia meridionale e centrale che la guerra percorre lentamente, passo per passo, sostando circa nove mesi sulla linea di Cassinò ed indugiando non meno a lungo su quella Gotica.

Non il più piccolo tratto di linea, non un fabbricato, un'opera d'arte, un impianto, può dirsi siano rimasti intatti nelle zone di Salerno e Napoli, e in corrispondenza delle linee che allacciano Roma con Napoli, e nei dintorni di Foggia, di Campobasso, Sulmona e Pescara. Quasi nessuna stazione sfugge alle azioni aeree, molte sono letteralmente rase al suolo o hanno gli impianti completamente sconvolti; i ponti, cavalcavia e sottovia, i fabbricati viaggiatori, i fabbricati alloggi, i magazzini, le cabine degli apparati centrali, le linee di contatto, quelle di trasporto di energia elettrica, le sottostazioni, le officine, sfuggiti ai bombardamenti, vengono poi distrutti dagli ultimi tedeschi in ritirata, così come vengono ostruite le gallerie, fatti saltare gli scambi, abbattuti i pali rimasti ancora in piedi delle linee elettrificate; non diversa è la sorte del materiale rotabile, che l'ingorgo e l'interruzione delle linee non consente di asportare; lunghi tratti di binario vengono, a tergo di ciascuno dei fronti di battaglia ed a mano a mano che per le truppe tedesche se ne delineava l'impossi-

bilità di difesa, metodicamente smantellati, i magazzini svuotati del loro contenuto ed i materiali di risulta convogliati al nord, dove solo in piccola parte sono poi rinvenuti, nei luoghi di deposito o negli stessi carri con i quali erano stati trasportati.

Le tappe di questa lunga odissea possono così riepilogarsi:

Il 3 settembre 1943 lo stretto di Messina viene superato. Villa S. Giovanni e Reggio che nel frattempo sono state anch'esse sottoposte a duri e continuati bombardamenti, seguono la stessa sorte delle città isolane.

Le forze alleate proseguono la loro marcia lungo l'asse della Penisola seguendo, ad oriente e ad occidente, le linee ferroviarie costiere ionica e tirrenica.

In appoggio alle colonne di terra, l'aviazione martella per circa 500 chilometri in avanti linee e stazioni ferroviarie.

Bombardamenti ripetuti subiscono Paola, Battipaglia, Salerno, Foggia e soprattutto Napoli che, nei mesi precedenti, ha già subito più di cento bombardamenti, accentuati sulle zone portuali, industriali e ferroviarie. Parallelamente l'azione si estende a nord di Napoli sulle stazioni della direttissima per Roma e della linea di Cassino.

Al mattino del 9 settembre si ha lo sbarco alleato sulla costa tirrenica da Battipaglia a Salerno e la lotta terrestre si accende intorno a quel caposaldo per più di un mese. Gli impianti ferroviari per un raggio di 50 chilometri vengono sconvolti, distrutti, rasi al suolo; il sopraggiungere delle forze terrestri alleate a tergo ed a fianco della linea di resistenza tedesca, sblocca quella testa di ponte e le forze di sbarco unite a quelle terrestri riprendono la marcia, valicano il contrafforte amalfitano, si affacciano sulle due piane a sud ed a nord del Vesuvio, mentre ad oriente dilagano in Puglia. Napoli (1° ottobre), Taranto, Bari e Foggia sono superate, la linea di resistenza tedesca si fissa sul fiume Volturno, fa perno intorno a Cassino, segue il corso del fiume Rapido e per Orsogna tocca, a nord di Ortona, l'Adriatico.

Dal 13 ottobre 1943 ai primi di maggio del 1944 quella linea di resistenza, che da Cassino prende il nome, impegna i due eserciti.

Nel corso degli avvenimenti sopra ricordati si erano intanto costituiti due Governi, quello regio al sud, prima a Brindisi poi a Salerno, quello della repubblica sociale al nord.

Mentre la lotta infuria nella piana di Battipaglia e si sposta verso Napoli, si hanno le prime razzie dei tedeschi; migliaia di giovani e di uomini maturi vengono catturati, caricati su convogli ferroviari ed avviati verso Nord per i campi di concentramento in Italia e in Germania.

Molti di essi sono ferrovieri, presi nelle stazioni e sui piazzali di Napoli e dintorni; per questi le Autorità ferroviarie fanno quanto è possibile per liberarli, assisterli, sistemarli in altri centri ferroviari momentaneamente più riparati, temporaneamente più tranquilli.

Durante tutto il periodo in cui la lotta stagna sulla linea di Cassino, le stazioni di Roma vengono sottoposte a violenti bombardamenti: Roma Smistamento, Roma Tiburtina, Roma Ostiense subiscono i più gravi danni.

Bombardamenti, spezzonamenti, mitragliamenti ripetuti subiscono le stazioni di Civita-vecchia, Terni, Orte, Pescara, Sulmona.

L'esercizio elettrico delle linee che da Roma irradiano deve essere pressochè totalmente abbandonato.

I pochi servizi che si riescono ad effettuare da Roma per Firenze, Pisa, Sulmona e sulle due linee per Napoli a giorni alterni o più o meno intervallati e sempre per limitati tratti, vengono effettuati tutti con locomotive a vapore.

In questo periodo le truppe tedesche, fra l'altro, smontano uno dei binari delle linee fra Roma e Napoli e di quella per Civitavecchia e ne asportano il materiale di risulta.

Il 7 gennaio la quinta Armata Alleata sbarca a sud di Roma ed occupa Nettuno ed Anzio creando una testa di ponte a tergo della linea di resistenza di Cassino. La lotta si accende accanita alle porte di Roma e nei dintorni di Cassino con profondo sconvolgimento delle opere ferroviarie che si trovano in detta zona ed in quella dei Castelli Romani.

Il 4 giugno le truppe alleate entrano a Roma, superano la capitale, si avviano verso nord; la nuova linea di difesa tedesca si arresta sul crinale appenninico tosco-emiliano, la così detta linea Gotica. I piazzali delle stazioni di Pisa, Siena, Firenze subiscono nel frattempo i più duri colpi, le cabine elettriche di manovra scambi e segnali vengono incendiate, devastate; ogni traccia di vita ferroviaria scompare.

Roma si congiunge col Sud e perde ogni contatto col Nord. I lavori di ricostruzione già iniziati a tergo degli eserciti alleati, col ricostituirsi degli Uffici della Direzione Generale a Roma e col ritorno nella Capitale del Governo regio, ricevono un più largo impulso per quanto soggetti a vincoli gravi, imposti dalle esigenze belliche, dalla scarsità dei materiali, da sconvolgimenti profondi nella vita civile della popolazione, dalla impossibilità di disporre di alloggi e di ricoveri per il personale e per le maestranze.

Il comportamento del personale ferroviario nel corso di questo esercizio meriterebbe un capitolo apposito. Qui basti ricordare che l'attaccamento al dovere non ebbe bisogno di incitamenti e giammai il disordine ebbe presa sulle masse dei ferrovieri, neppure in quei centri che dovettero subire le prove più severe per i bombardamenti navali, terrestri e aerei. I servizi più essenziali alla vita del Paese furono assicurati fin quando la battaglia non li investì in pieno e vennero meno solo quando le condizioni materiali li resero impossibili.

Centinaia di ferrovieri appartenenti a tutte le categorie caddero lungo le linee, sulle locomotive, sui treni, sui piazzali delle stazioni, nei depositi, nelle officine, mentre innumerevoli furono pure coloro che, separati dalle famiglie, con parte dei loro cari perduti, con le case distrutte, lavorarono con ansia tormentosa e fra indicibili disagi e pericoli.

Proprio durante l'esercizio si ebbero infatti nel personale ferroviario le più gravi perdite che, per la intera durata della guerra, assommarono a 2.762 deceduti, di cui 43 dispersi. Dei deceduti, 2.104 furono vittime dei bombardamenti, mitragliamenti aerei e terrestri o di scoppi di mine, 65 caddero in combattimento, 407 vennero in gran parte fucilati dai tedeschi o morirono in seguito ad azioni partigiane, 143 perirono per cause belliche non potute precisare.

Una relazione dettagliata dei danni subiti dalla Rete verrà data con la Relazione sull'esercizio finanziario successivo, che ha appunto termine con la cessazione delle ostilità sul territorio metropolitano.

I dati raccolti sull'attività della Rete, sui mezzi di esercizio, sui traffici svolti, si presentano necessariamente incompleti, frammentari per lo sconvolgimento degli impianti periferici, per la forzata chiusura di quelli centrali, per la cessazione, sia pure parziale, di ogni controllo sulle linee a tergo dei fronti di combattimento, dove spesso le forze al-

leate e quelle tedesche operarono direttamente senza possibilità di intervento da parte dei nostri ferrovieri, infine per la distruzione di archivi e documenti.

Questa situazione non si correggerà nell'esercizio successivo, ma si normalizzerà con l'esercizio 1945-1946 in quanto con la cessazione delle ostilità e con la unificazione del territorio nazionale, è stato possibile riorganizzare gli Uffici, specialmente statistici, e raccogliere i dati che si riferiscono allo sviluppo e consistenza della Rete e dei mezzi di esercizio, all'impiego del personale, all'attività svolta nei vari servizi ed ai risultati finanziari relativi.

L'esercizio si chiude per tutte le cause alle quali si è accennato con un disavanzo che, per quanto notevole, attesta tuttavia la saldezza della organizzazione della nostra Amministrazione e le sue possibilità di recupero.

Ben più gravi disavanzi si manifesteranno negli esercizi successivi e ciò durerà finchè l'opera di ricostruzione della Rete, dei suoi mezzi e dei suoi servizi non sarà portata a termine, non si sarà ristabilito un nuovo equilibrio fra prezzi e costi, non si sarà consolidata e sviluppata l'economia della Nazione.

IL DIRETTORE GENERALE

G. di Raimondo

Dott. Ing. GIOVANNI DI RAIMONDO
Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato

ROMA

Ho vissuto come Lei, come tutti i ferrovieri, la passione del periodo che ricade nell'esercizio finanziario 1943-44.

I dati che oggi vengono pubblicati e che mi si presentano ne danno una visione eloquente. La relazione rispecchia in modo evidente la situazione tragica di un esercizio ferroviario svolto mentre le battaglie più aspre si combattevano sul sacro suolo della Patria; situazione che obbediva a necessità imperiose dettate da esigenze di guerra e che era controllata, nelle due parti in cui era divisa l'Italia, dagli eserciti in campo.

Essa richiedeva il fervore di una affannosa e difficile ricostruzione nella Rete meridionale gradualmente estesa fino alla linea gotica, ottenuta spesso con mezzi provvisori o con estrema difficoltà per la mancanza delle attrezzature e dei materiali indispensabili, mentre nella parte settentrionale della penisola proseguiva con metodica inesorabilità l'opera demolitrice dei mezzi strumentali e degli impianti, attuata dagli eserciti in ritirata ed efficacemente contrastata dall'azione partigiana.

In tale situazione tutti i ferrovieri, dal Capo all'ultimo gregario, compirono con abnegazione il loro dovere: per questo essi vanno additati alla riconoscenza della Patria.

Sono certo che, nelle successive relazioni finanziarie, avrà pieno risalto il sicuro e rapido progresso della ricostruzione della grande rete ferroviaria di Stato che, per virtù dei ferrovieri, con la fiducia del Governo ed il sacrificio dei contribuenti, dovrà ritornare tecnicamente e finanziariamente un organismo industriale veramente sano per essere strumento efficace della ripresa economica del Paese.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
G. Corbellini

PARTE PRIMA

CARATTERISTICHE E RISULTATI
DELL'ESERCIZIO 1943-44

LINEE ED IMPIANTI FISSI

Situazione della Rete in generale e delle linee più importanti. — Lo stato di guerra e l'estensione del conflitto sul territorio metropolitano influirono in modo grave sulla rete e sull'esercizio. Ci soffermeremo qui su alcuni particolari aspetti della situazione degli impianti, delle linee, dei materiali, e sulle conseguenti situazioni della circolazione, nonché dei servizi offerti al pubblico e dei traffici che si poterono svolgere.

Sicilia. — Le condizioni delle linee siciliane, ai primi di luglio, erano già particolarmente difficili per i reiterati bombardamenti aerei dei principali centri dell'isola, quali Palermo, Catania, Messina, Trapani, Marsala, Castelvetro, Caltanissetta. Tuttavia, mercè il coraggio, la pazienza e la tenacia di tutti gli addetti, era stato possibile mantenere, fino a quel momento, i collegamenti più essenziali, sia con treni viaggiatori che con treni merci, fra i principali centri dell'isola e, attraverso lo Stretto, fra detti centri ed il territorio peninsulare.

Ma, a partire dalla prima decade del mese stesso, a seguito dello sbarco alleato sulla fascia costiera da Agrigento a Licata, le condizioni stesse divengono assolutamente precarie e l'esercizio si interrompe, a mano a mano, su tutte le linee.

Si chiudono per prime le linee intorno ad Agrigento, Aragona e Canicattì, e la Vittoria-Canicattì. Col progredire delle forze alleate verso l'interno dell'isola cessa ogni attività nella zona di Caltanissetta-Enna e successivamente sulle altre linee costiere, settentrionale ed orientale.

Sulla Messina-Palermo il servizio si interrompe alla fine di luglio 1943, e solo nel gennaio 1944 è possibile ripristinare qualche collegamento fra Messina e Capo d'Orlando. Il tratto S. Agata di Militello-S. Stefano di Camastra, alla fine dell'agosto 1944 è ancora interrotto.

La Messina-Siracusa rimane interrotta dalla metà del luglio 1943, la Catania-Fiumetorto dalla stessa data a tutto l'agosto 1943, la Roccapalumba-Agrigento, la Alcamo-Castelvetro-Trapani e la Agrigento-Licata rimangono chiuse per quasi tutto l'esercizio.

Sardegna. — Tutte le linee della Sardegna rimangono in esercizio durante l'intero periodo giugno 1943-giugno 1944, ma le più importanti stazioni subiscono in seguito a bombardamenti aerei danni di non lieve entità.

Italia Meridionale e Centrale. — La linea da Reggio Calabria a Napoli che già nel mese di luglio presentava numerose interruzioni, alcune molto estese, si interrompe per intero dal settembre a tutto novembre 1943. Alla fine di dicembre è possibile isti-

tuire qualche collegamento fra Agropoli e Paola, salvo una interruzione a Sapri; nel gennaio 1944 è possibile spingersi fino a S. Eufemia, nel marzo successivo a Gioia Tauro. La demolizione del ponte sul torrente Petrace fra Gioia Tauro e Taureana obbliga, per tutto l'esercizio ed oltre, ad effettuare il trasbordo con i treni in arrivo da Reggio. L'esercizio merci è limitato a qualche coppia di treni giornalieri su alcuni tratti parziali della linea. È possibile in seguito istradare i treni merci da Napoli su Reggio e viceversa per la deviazione di S. Eufemia-Catanzaro Marina.

La linea Metaponto-Reggio rimane chiusa dai primi di agosto al primo novembre 1943.

Sulla Napoli-Foggia si sospende ogni attività dai primi di settembre a tutto dicembre 1943.

La Battipaglia-Potenza, interrotta dal 15 settembre 1943, si riapre ai primi del gennaio 1944.

Sulla Ancona-Barletta cessa ogni esercizio il 12 settembre 1943; si riprende da Termoli verso sud il 25 novembre, da Ortona a Termoli ai primi di dicembre, da Ancona ad Ortona la linea rimane interrotta per tutto l'esercizio ed oltre. Le linee Barletta-Lecce, Bari-Taranto e Potenza-Brindisi non subiscono alcuna interruzione.

La direttissima Roma-Napoli si interrompe nel settembre 1943 e la Roma-Napoli via Cassino nell'ottobre successivo. Salvo alcuni tratti estremi, sui quali si effettua per brevi periodi un servizio estremamente ridotto soprattutto per trasporti militari, le due linee rimangono chiuse per quasi tutto l'esercizio.

La linea Roma-Pescara rimane interrotta oltre Sulmona nell'aprile 1944 e prima di Avezzano nel maggio successivo.

La Roma-Firenze restringe la sua attività per i continui bombardamenti e danneggiamenti fin dal mese di agosto 1943; qualche servizio giornaliero si effettua ancora nei primi del 1944 ma dal mese di marzo si interrompe completamente e tale rimane fino a tutto l'esercizio ed oltre.

La Falconara-Orte si interrompe il 5 maggio 1944 e la sua interruzione continua fino a tutto agosto dello stesso anno.

La direttissima Firenze-Bologna si interrompe fino dal settembre 1943 ma con successivi ripristini il servizio può essere continuato tra una interruzione e l'altra fino al giugno 1944. Da tale mese e fino al maggio 1945 la linea rimane definitivamente interrotta.

Le prime interruzioni sulla Firenze-Empoli-Pisa si verificano il 31 agosto 1943. La linea si chiude definitivamente nel giugno 1944.

La linea Rimini-Ancona si interrompe nel settembre 1943.

La Roma-Genova, che già si presenta in condizioni particolarmente difficili fin dal mese di settembre del 1943, per i reiterati bombardamenti dei centri ferroviari fra Roma e Grosseto si interrompe anche fra La Spezia e Genova il 10 novembre 1943 mentre il tratto da Grosseto a La Spezia può continuare a funzionare, con esercizio ridottissimo, fino al 19 giugno 1944 data in cui la linea resta definitivamente interrotta, da Civitavecchia a Sarzana.

Italia Settentrionale. — La Modane-Torino-Genova viene interrotta e ripristinata più volte dal 10 settembre 1943 per tutto l'esercizio.

La Torino-Cuneo-Ventimiglia non offre più collegamenti diretti dal 29 dicembre 1943 al giugno 1944 per interruzioni varie specie nel tratto Vernante-Limone.

La linea Genova-Ventimiglia si interrompe più volte dal 23 dicembre 1943, ma viene successivamente ripristinata.

La Milano-Venezia si interrompe più volte fin dal 13 agosto 1943 ma con successivi ripristini può ancora continuare a funzionare per quasi tutto l'esercizio. Verso la fine di questo cominciano quelle che saranno poi le numerose interruzioni dei ponti e viadotti sull'Adda, sul Serio, sull'Oglio, sul Chiese, sulla Roggia Calcinata, viadotto di Desenzano, ponte sul Mincio, sul Guà, sul Tesina, sul Brentella e sul Brenta, nonché degli impianti di Milano, Verona, Vicenza, Padova e Venezia Mestre, le quali interruzioni si manterranno poi per tutto l'esercizio successivo.

La linea del Sempione (Domodossola-Milano) si mantiene attiva per quasi tutto l'esercizio 1943-1944 (interruzioni saltuarie a partire dal 10 giugno 1944).

Il 16 luglio 1943 si interrompe per la prima volta la linea Piacenza-Bologna e il 13 agosto la Chiasso-Milano-Piacenza. La intera linea viene poi più volte ripristinata e interrotta: da Piacenza a Milano si riduce a binario unico nell'aprile 1944.

La Milano-Voghera si interrompe nel mese di luglio 1943 per la prima volta e viene poi successivamente ripristinata e nuovamente interrotta, in più punti e per tutto l'esercizio.

La stessa sorte, a cominciare dal 6 luglio 1943 con successive interruzioni e ripristini, tocca alla linea Ostiglia-Bologna-Rimini, mentre da Ostiglia a Verona la linea si mantiene attiva per tutto l'esercizio e così da Verona al Brennero salvo però, per questo tratto, alcune interruzioni saltuarie a cominciare dal 2 settembre 1943.

Il 26 settembre 1943 si interrompe la Trieste-Postumia, nel mese di ottobre successivo per la prima volta la Bologna-Venezia e il 6 dicembre 1943, pure per la prima volta, la Venezia-Trieste. Le linee suddette vengono poi successivamente ripristinate e più volte, in diversi punti, nuovamente interrotte.

La linea Torino-Milano si mantiene attiva per tutto l'esercizio.

Al 30 giugno 1944 tutti i tratti di linee attraversanti il Po sono ancora in esercizio ad eccezione della linea Parma-Casalmaggiore che è interrotta.

MATERIALE ROTABILE

Non è possibile, nemmeno in forma sommaria, dare cifre attendibili sulla consistenza del materiale mobile durante le varie fasi dell'esercizio, per gli spostamenti anormali che il materiale stesso subisce e che impediscono rilevazioni anche approssimate.

I bombardamenti reiterati dei grossi centri ferroviari lo espone a tutte le offese; grosse sacche di materiale buono e danneggiato, estero e nazionale, si formano a tergo dei fronti di battaglia e passano successivamente di mano, dal controllo tedesco a quello alleato. Le linee od i loro tronchi più essenziali ai fini militari si ristabiliscono con collegamenti provvisori e con mezzi militari o di fortuna, ma per lunghi periodi, anche a collegamenti ristabiliti, ogni traffico civile è sospeso.

Con l'intensificazione delle offese aeree si interrompono per prime le condutture elettriche di contatto e di trasporto di energia; l'esercizio a vapore deve sostituirsi a quello elettrico. I locomotori che non rimangono ostacolati nei loro movimenti sia per l'interruzione dei binari di corsa sia per le situazioni particolari dei grossi piazzali su cui vengono a trovarsi, vengono dalle autorità tedesche avviati, a mano a mano che le operazioni belliche si intensificano ed il fronte di battaglia si sposta da sud verso nord, verso località dell'Italia settentrionale, e spostati successivamente in territorio tedesco.

In seguito agli avvenimenti politici-militari successivi all'otto settembre 1943, molte carrozze per viaggiatori, che all'atto dell'armistizio si trovavano fuori confine, non vengono più restituite, altre vengono avviate, d'imperio delle autorità tedesche di occupazione, dal territorio nazionale verso la Germania o paesi satelliti.

Anche buona parte del parco nazionale di carri per merci subisce la stessa sorte solo in parte compensato da materiale germanico e di altri paesi europei che affluisce carico in Italia, per l'alimentazione del fronte di battaglia e che i tedeschi non fanno in tempo a ritirare e rispedito verso l'interno dell'Europa, con lo spostamento del fronte di battaglia.

La manutenzione del materiale rotabile viene sospesa pressochè per intero nell'Italia meridionale e nelle Isole; è condotta in forma sporadica nel nord con risultati molto modesti.

Perdono significato gli indici relativi alle percorrenze delle locomotive a vapore ed elettriche, alle giacenze medie in riparazione di tali mezzi di trazione, alla utilizzazione in genere dei mezzi stessi.

PERSONALE

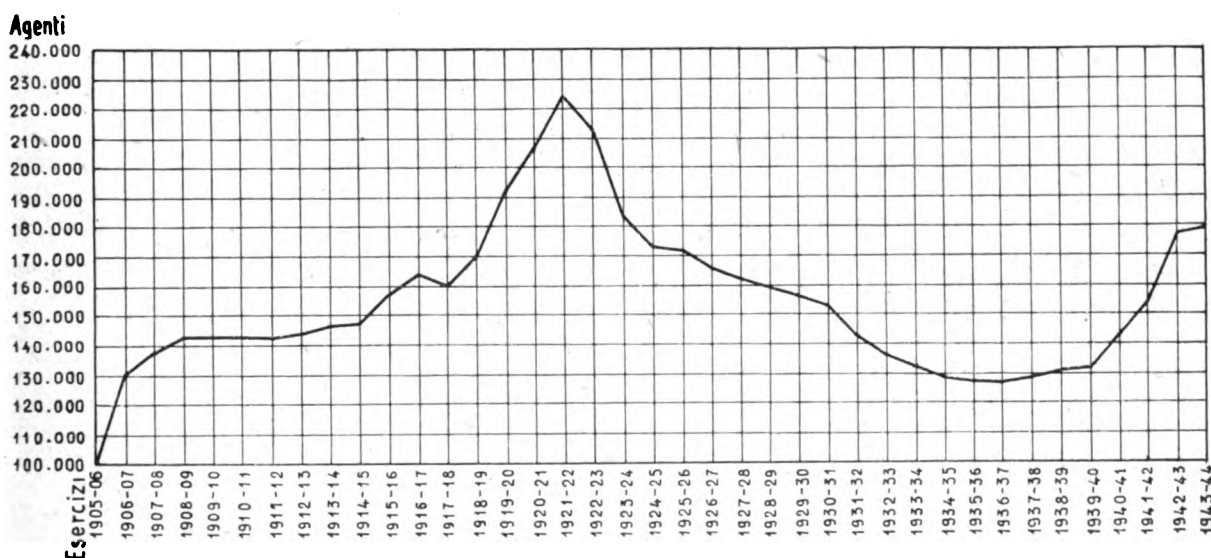
Considerazioni generali e situazione del personale al 30 giugno 1944. — La consistenza totale del personale che al 30 giugno 1943 era registrata in 200.256 unità sale a **201.468** al 30 giugno 1944, con un aumento di 1.212 unità.

Le variazioni di maggior rilievo interessano il personale sussidiario ed aspirante sussidiario, le cui consistenze salgono rispettivamente di 2.338 e 8.254 unità. Quello straordinario aumenta di 757 unità. Diminuiscono: il personale di ruolo di 5.508 unità, il personale contrattista di 477 unità, il personale riutilizzato di 1.004 unità, il personale femminile di 3.148 unità.

Il personale sussidiario ed aspirante sussidiario cresce in relazione a numerose assunzioni disposte non sempre per i bisogni dell'esercizio ma anche per sottrarre numerosi giovani, specie nell'Italia peninsulare e settentrionale, al servizio obbligatorio del lavoro istituito dalle Autorità tedesche di occupazione ed al richiamo alle armi disposto dal Governo di fatto, istituito nel Nord.

Agenti addetti all'esercizio. — Considerando soltanto il personale addetto all'esercizio cioè quello che presta servizio ferroviario vero e proprio, la consistenza al 30 giugno 1944 risulta di **179.146** agenti con un aumento di 1.695 unità rispetto ai 177.451 esistenti al 30 giugno 1943.

QUANTITÀ 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 Polizia Ferroviaria

Consistenza media del personale. — La consistenza media complessiva del personale durante tutto l'esercizio che era risultata di 181.458 agenti nel 1942-43, è stata nel 1943-44 di **200.862** con una differenza in più di 19.404 agenti.

Quest'ultima media è stata calcolata aritmeticamente considerando le consistenze accertate alla fine dei due esercizi, e non in base alle unità risultanti dalle retribuzioni effettivamente corrisposte mese per mese, secondo il criterio applicato nei precedenti esercizi. Ciò perchè nell'esercizio 1943-44 mancano gli elementi necessari per un calcolo siffatto.

Per le condizioni particolari nelle quali si svolge l'esercizio, per lo stato in cui vengono a trovarsi le linee e gli impianti ferroviari, per il controllo cui vengono sottoposti dalle autorità militari straniere i mezzi di esercizio, le medie degli agenti per chilometro di linea esercitata, per treno, e per asse-chilometro, non costituiscono più indici caratteristici dell'impiego del personale, nè si prestano ad opportuni riferimenti con i similari degli esercizi passati.

Sono pure prive di significato le poche notizie potute raccogliere in merito alle assenze per malattie ed infortuni degli agenti ferroviari, data anche la circostanza che non poche assenze giustificate per questo titolo erano invece motivate da rifiuto di molti agenti di collaborare con le autorità tedesche di occupazione.

La spesa totale sostenuta nel 1943-44 per tutto il personale, comprese le spese generali ad esso attinenti, risulta di milioni **5.629,41** di fronte a milioni 4.007,86 dell'esercizio precedente.

La maggiore spesa di milioni 1.621,55 è dovuta principalmente — oltre che agli sviluppi di carriera per limitate categorie e all'aumentata consistenza del personale — ai miglioramenti concessi per assegno temporaneo di guerra, per indennità carovita al personale di grado superiore al 5°, per integrazione temporanea dello stipendio, per aumento del 30% dello stipendio, supplemento di servizio attivo, ecc. nonchè alle numerose indennità per missioni accordate agli agenti in seguito allo spostamento degli uffici, all'utilizzazione fuori residenza degli sfollati, sgomberati, sinistrati.

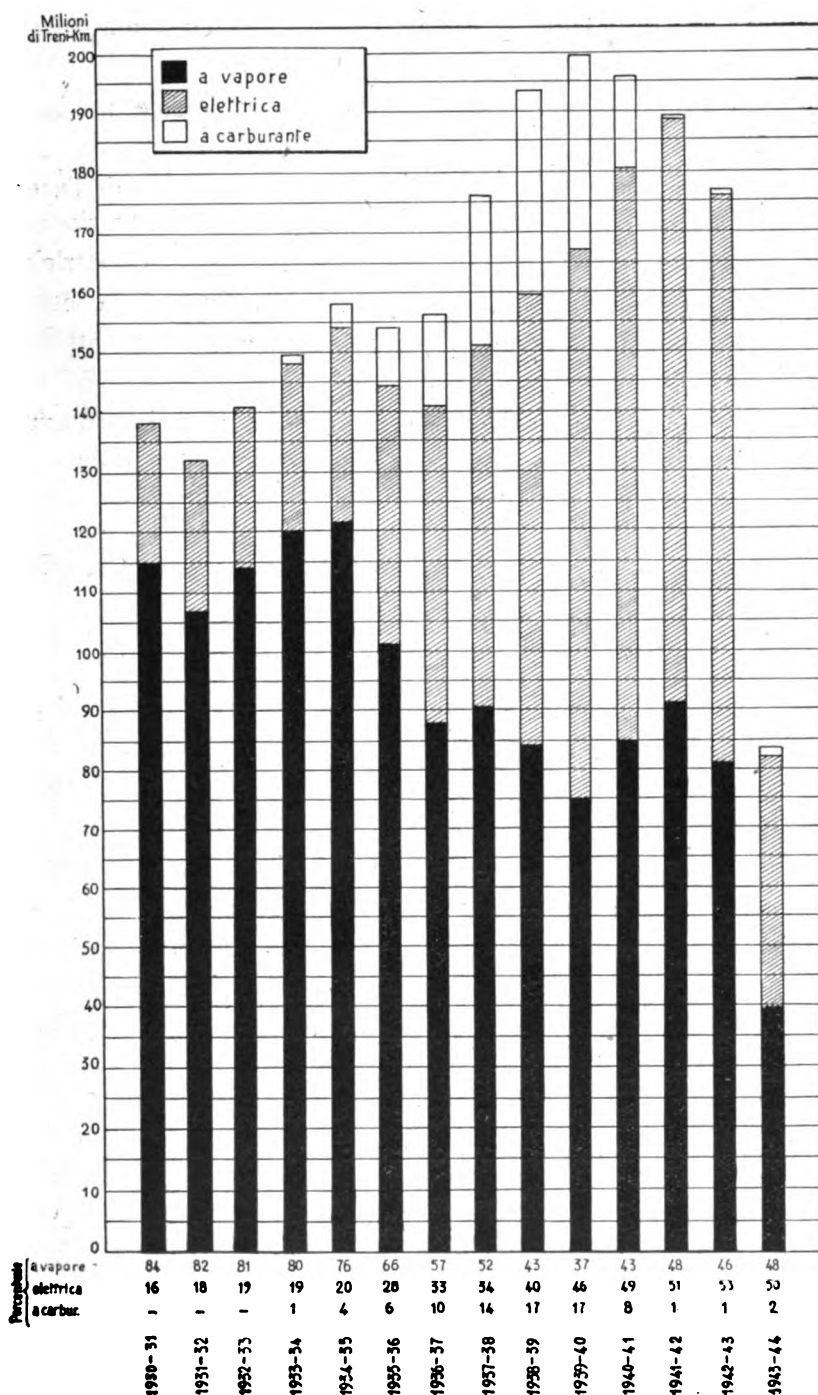
La spesa media annua per agente risulta di lire **19.209** ⁽¹⁾ con un aumento di lire 2.148 rispetto a quella di lire 17.061 dell'esercizio precedente.

(1) Nel calcolo della retribuzione media per agente in effettivo servizio, sono state tolte dalla spesa totale di milioni 5.629,41, le spese generali che non vengono direttamente corrisposte al personale in servizio, quali i contributi per pensioni, dopolavoro, spese per il servizio sanitario ecc., ammontanti a milioni 1785,30 e sono stati aggiunti milioni 14,27 che sono stati corrisposti al personale addetto ai lavori in conto patrimoniale, ottenendosi così la cifra di milioni 3.858,38.

ESERCIZIO

Percorrenze dei treni. — Durante tutto l'esercizio i treni-chilometri effettuati ammontano a circa milioni **83,9** di fronte a milioni 177,4 dell'esercizio precedente. Data la

PERCORRENZE DEI TRENI SECONDO IL SISTEMA DI TRAZIONE



situazione delle linee e le condizioni particolari nelle quali si svolse il servizio non è stato possibile procedere ad un rilievo statistico accurato in tutti i Compartimenti e per tutti i periodi dell'esercizio dei treni-chilometri effettuati.

Alla cifra di milioni 83,9 di cui è sopra detto si è giunti, come si dirà più dettagliatamente nella Parte Seconda, integrando le rilevazioni statistiche limitate ad alcuni Compartimenti e per determinati periodi con rilievi ed indagini locali che non consentono di dare ai dati così calcolati un sufficiente grado di precisione.

Tuttavia si può affermare che, grosso modo, la cifra anzidetta di milioni 83,9 di treni-chilometri si sia divisa in:

milioni **37,9** per i treni viaggiatori
 milioni **44,9** per i treni merci
 milioni **1,1** per i treni di servizio

Dal confronto di questi dati con quelli simi-

lari dell'esercizio precedente 1942-43 emerge che la percorrenza dei treni è stata del:

49,8 %	minore per i treni viaggiatori
55,4 %	' ' ' merci
21,5 %	' ' ' di servizio

Percorrenze e tonnellaggio dei treni secondo i sistemi di trazione. — I treni-chilometri (milioni 83,9) effettuati complessivamente nell'esercizio 1943-44 si ripartiscono in milioni 39,8 a trazione a vapore, milioni 42,2 a trazione elettrica e milioni 1,9 con automotrici a carburante.

Rispetto ai treni-chilometro percorsi nell'esercizio precedente si ha una contrazione del 50,3 % per la trazione a vapore e del 55,4 % per la trazione elettrica.

Nelle percorrenze dei treni con motori a combustione interna si ha invece un lieve aumento del 26,7 %.

Le variazioni suddette sono in relazione alla circostanza della sospensione dell'esercizio su numerose linee anche per lunghi periodi di tempo, all'impiego della trazione a vapore su linee elettrificate in seguito ai danni subiti dalle relative attrezzature elettriche.

Cresce il quantitativo dei treni a combustione interna anche per il fatto della circolazione su linee del Mezzogiorno e Sicilia di vari mezzi sbarcati dagli eserciti alleati.

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 ~~29,48~~ **30,37** rispetto a 29,48 dell'esercizio precedente;

per il servizio merci:

quantitativo medio di assi-carri (carichi e vuoti) in composizione dei treni del traffico 42,89 in confronto a 55,08 dell'esercizio precedente.

Il numero di tonnellate di merce trasportata da ciascun treno merci risulta di 208,61 rispetto a tonnellate 274,89 dell'esercizio precedente con una diminuzione del 24,15 %.

Il carico medio per asse, esclusi i carri vuoti, è stato nel 1943-44 di tonn. 6,77 rispetto a 6,72 dell'esercizio precedente con un aumento dell'1,04 %.

Tutti i suddetti indici e rapporti devono intendersi come soltanto approssimati dato che gli elementi da cui derivano non sono stati rilevati sistematicamente e su documenti che offrano base di sicura attendibilità. Tuttavia essi si prestano a dare una idea generale delle caratteristiche tecniche dell'esercizio in esame.

Mancano pressochè completamente altre notizie relative alla utilizzazione delle locomotive, ai pesi medi reali per treno, agli inconvenienti di esercizio.

TRAFFICO

Entità del traffico. — Per le particolari condizioni in cui si svolge l'esercizio, per la situazione del materiale e del personale, per le condizioni generali del Paese, il traffico si contrae sensibilmente su tutte le linee, di conseguenza il numero dei viaggiatori partiti e le tonnellate merci accettate raggiungono minimi che non trovano riscontro in nessuno degli esercizi precedenti della rete unificata.

Si abbassano correlativamente e conseguentemente i prodotti relativi.

Servizio viaggiatori e bagagli. — Il quantitativo dei viaggiatori partiti, ammonta a milioni **218** rispetto a milioni 391 dell'esercizio precedente con una diminuzione complessiva del **44,2%**.

Questa diminuzione incide particolarmente sui viaggiatori di classe, date anche le caratteristiche della composizione dei treni viaggiatori nei quali le vetture di classe si rarefanno sensibilmente. Per quanto non sia possibile dare cifre attendibili sulla media di viaggiatori per treno e sul percorso medio dei viaggiatori, tuttavia è da ritenere che tali dati si abbassino sensibilmente data la natura del traffico che i treni in esercizio sono chiamati a fronteggiare, le caratteristiche dei mezzi che si hanno a disposizione e le condizioni particolari di esercizio.

Anche le spedizioni a bagaglio diminuiscono sensibilmente; da milioni 5 nell'esercizio 1942-43 a milioni **2,6** nell'esercizio 1943-44: si ha cioè una diminuzione del **47,4%** che ben si armonizza con quella del **44,2%** subita dal traffico viaggiatori.

Prodotti viaggiatori e bagagli. — Il prodotto viaggiatori compreso i trasporti militari alleati, raggiunge i milioni **3.016,3** contro milioni 4.456,6 dell'esercizio precedente, con una diminuzione di milioni 1.440,3 pari al **32,3%** circa.

La distribuzione dei prodotti per classe, escluso i trasporti militari alleati, risulta dal prospetto che segue:

	I classe	%	II classe	%	III classe	%	Totale
	(milioni di lire)						
1943-44	21,8	0,9	317,2	18,0	2.104,4	86,1	2.448,4
1942-43	183,4	4,1	895,3	20,1	3.377,9	75,8	4.456,6
Differenza	— 161,6		— 578,1		— 1.273,5		— 2.013,2
Differenza %	— 88,1		— 64,5		— 37,7		— 45,1

Il prodotto dei bagagli raggiunge i milioni **41,7** contro milioni 101,3 dell'esercizio precedente, con una diminuzione del **58,8%**, più elevata di quella (**47,7%**) verificatasi nel numero delle spedizioni — ossia il prodotto medio per bagaglio è diminuito, il che è attribuibile a percorsi mediamente più brevi e/o a peso medio minore.

Servizio merci. — Le spedizioni merci a grande ed a piccola velocità, le quali già avevano subito durante tutto l'esercizio precedente diverse sensibili limitazioni si contraggono anch'esse notevolmente. Si accettano per il trasporto **35,1** milioni di tonnellate contro **71,2** dell'esercizio precedente con una diminuzione di **36,1** milioni di tonnellate pari al **51 %**.

Nel tonnellaggio di milioni **35,1** sopra indicato sono compresi, oltre a quello trasportato sulle linee a scartamento ridotto (**9.737** tonnellate):

a) — quello delle merci accettate per la spedizione nelle stazioni interne della Rete, in milioni di tonnellate **24,2** di fronte a **41,9** dell'esercizio precedente:

b) — quello delle merci caricate nei porti, in milioni di tonnellate **4,18**, rispetto a milioni **7,42** dell'esercizio precedente;

c) — quello delle merci ricevute dalle ferrovie secondarie in milioni di tonnellate **2,05** rispetto a milioni **3,76** dell'esercizio precedente;

d) — quello delle merci in arrivo dalle ferrovie confinanti estere in milioni di tonnellate **4,63** contro milioni **18,20** dell'esercizio precedente.

Dette partite comprendono i trasporti effettuati per conto dell'Amministrazione.

Dalle cifre indicate emerge che la contrazione dei vari trasporti si fa sentire anzitutto su quelli in arrivo dall'estero (rispetto all'esercizio precedente, si ha una contrazione pari al **74,77 %**); seguono i trasporti ricevuti dalle ferrovie confinanti interne (contrazione pari al **45,45 %**), i trasporti caricati nei porti (contrazione pari al **43,65 %**), e i trasporti provenienti dal carico interno (contrazione pari al **42,16 %**).

Il movimento in uscita per le ferrovie confinanti estere si contrae anch'esso sensibilmente (contrazione del **67,81 %**) rispetto a quello dell'esercizio precedente, in misura non molto diversa da quella del movimento in entrata (contrazione del **74,77 %**).

Mancano dati attendibili sulle tonnellate-chilometro percorse.

I carri caricati per giorno lavorativo sono stati **8.149** contro **17.333** dell'esercizio precedente, con una diminuzione di **9.184**: diminuzione del **52,99 %**.

Fra le principali merci accettate per le spedizioni, si distinguono come sempre i combustibili, i materiali da costruzione, i metalli e macchine, il vino ed i prodotti agricoli, cereali, farine, oli e petroli, bestiame vivo e carni macellate.

Prodotto delle merci. — Il prodotto delle merci, compreso quello dei trasporti militari alleati, è stato di milioni **3.467** in confronto a milioni **7.482,6** dell'esercizio precedente, con una diminuzione di milioni **4.015** pari al **53 %** circa, che è in rapporto alla contrazione subita dal totale delle merci caricate (circa il **53 %**).

APPROVVIGIONAMENTI

Per le condizioni particolari in cui è venuta a trovarsi la Rete e per quelle generali del Paese la situazione degli approvvigionamenti sui mercati interni ed esteri è divenuta particolarmente difficile.

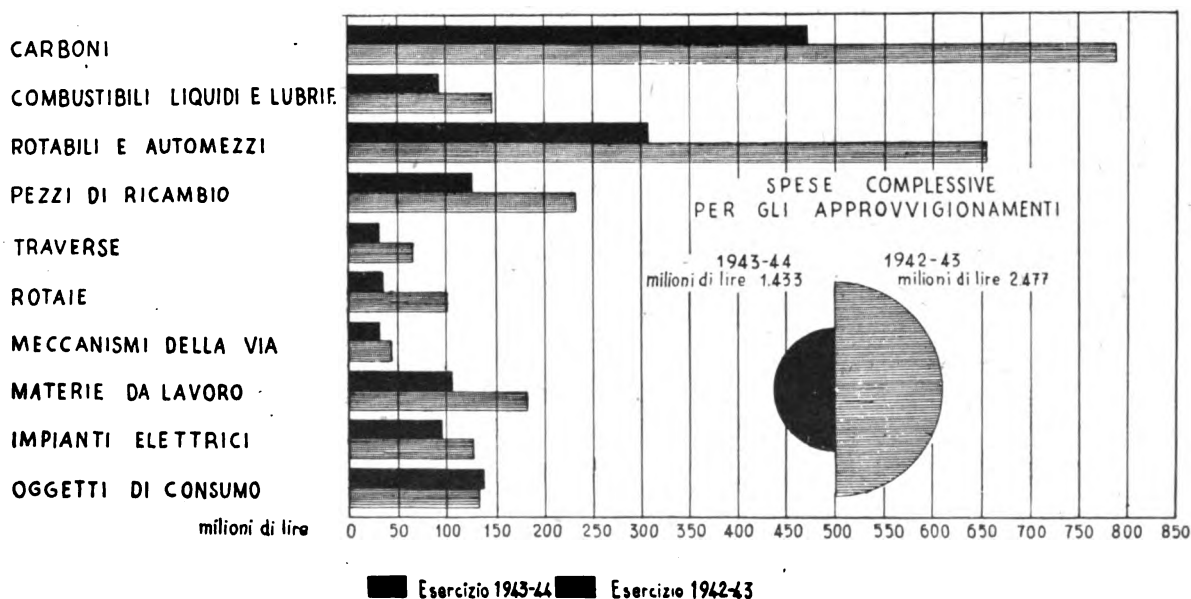
Gli avvenimenti successivi alla conclusione dell'armistizio cogli Alleati hanno reso ancora più precaria la produzione nazionale e quasi impossibile l'accesso ai mercati esteri per le materie prime e per i manufatti.

L'Italia centro-meridionale, rimasta isolata dai rifornimenti dei maggiori centri industriali nazionali del nord e gravemente danneggiata dalle azioni belliche, si è trovata di fronte a gravissime difficoltà di approvvigionamento e per rispondere ai bisogni più urgenti ha dovuto fare affidamento su offerte di emergenza, provenienti generalmente da recuperi o da storni da altri impieghi meno essenziali.

Nell'Italia settentrionale le difficoltà si sono aggravate notevolmente nel corso dell'esercizio per il rallentato ritmo della produzione, per la crescente irregolarità ed insufficienza dei trasporti e per la forte contrazione delle importazioni.

Tutti i materiali sono stati bloccati dalle Autorità germaniche nell'intento di disciplinarne e vigilarne l'impiego; parimenti è stata sottoposta a controllo l'attività produttiva e distributiva con notevole appesantimento della situazione già grave, anche perchè l'opera di dette Autorità è divenuta rapidamente, col mutare della situazione politica-militare, più slegata, meno efficiente e spesso contraddittoria.

SPESE INCONTRATE PER GLI APPROVVIGIONAMENTI NEL 1943-44
RISPETTO A QUELLE DEL 1942-43



La progressiva rarefazione delle materie prime disponibili, il notevole aumento delle spese generali e di quelle della mano d'opera, nonché la diminuita produttività dell'attrezzatura industriale, hanno impresso ai costi di produzione un movimento rapidamente crescente. Si è avvertita una domanda intensa ed ansiosa su di una offerta sempre più scarsa e renitente al cui rapido assorbimento hanno concorso le requisizioni e gli acquisti dei tedeschi; d'altra parte il controllo dei prezzi funzionante sulle merci in assegnazione ha contribuito a contenere la spesa per gli approvvigionamenti ferroviari dell'esercizio 1943-1944 nella somma di milioni **1.434**, con una diminuzione di milioni 1.043 ossia del 41 %, rispetto alla spesa di milioni 2.477 dell'esercizio precedente.

Inoltre sono stati spesi milioni **14,2** per materiale approvvigionato per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi e di vari Ministeri, contro 38,8 milioni di lire nell'esercizio precedente.

Infine, per le altre gestioni affidate all'Amministrazione ferroviaria la spesa complessiva è risultata di milioni **2.786**, di cui **2.002** milioni per il Monopolio Carboni contro 2.391 milioni dell'esercizio precedente, milioni **547** per il Monopolio Metalli contro 802 milioni dell'esercizio precedente e milioni **237** per la Gestione Speciale Viveri «La Provvida», contro 297 milioni dell'esercizio precedente.

ISTITUTO SPERIMENTALE

Nel corso dell'esercizio 1943-1944 l'ordinamento dell'Istituto non ha subito variazioni sostanziali per quanto il suo personale tecnico si sia sensibilmente ridotto.

Tuttavia al limitato quantitativo delle analisi e prove sperimentali richieste sia dai vari Servizi dell'Amministrazione che da Enti pubblici, ha risposto nel migliore dei modi.

I provini confezionati per conto dei vari Laboratori sono stati **2.500** contro 5.677 nel 1942-43, con una produzione media giornaliera di **7** provini invece di 16 dell'esercizio precedente.

Le richieste di analisi o prove sperimentali pervenute dai vari Servizi e da altri Enti sono state nel corso dell'esercizio **652**, di cui **35** da Enti pubblici e privati; e su **1.189** campioni sono state eseguite **77.923** determinazioni.

Per le richieste avute da Enti estranei all'Amministrazione si sono introitate lire **97.187,10**.

RISULTATI FINANZIARI

(AL NETTO)

Entrate e spese. — I risultati finanziari dell'esercizio 1943-1944, confrontati con quelli dell'esercizio precedente, sono riassunti nel prospetto che segue:

	ENTRATE				SPESE			
	1943-44	1942-43	Differenza	%	1943-44	1942-43	Differenza	%
	milioni				milioni			
Prodotti del traffico	6.525,8	12.40,6	- 5.515,3	- 45,81				
Introiti diversi	250,8	373,4	- 123,1	- 32,97				
TOT. ENTRATE D'ESERCIZIO	6.775,6	12.414,0	- 5.638,4	- 45,42				
Entrate eventuali	28,8	244,9	- 216,1	- 88,24				
IN COMPLESSO	6.804,4	12.658,9	- 5.854,5	- 46,25				
Spese di esercizio:								
ordinarie					7.768,8	7.077,8	+ 685,8	+ 9,69
complementari					594,0	1.276,0	- 682,0	- 53,45
TOTALE SPESE D'ESERCIZIO					8.857,8	8.353,8	+ 3,8	+ 0,04
Spese accessorie					708,0	713,4	- 10,4	- 1,5
Assegnazione straordinaria ai lavori e provviste di carattere patrimoniale. . .					—	3.000,0	- 3.000,0	—
IN COMPLESSO					9.060,8	12.067,2	- 3.006,6	- 24,92
Avanzo della gestione . . .					- 2.256,2	+ 591,7	- 2.847,9	- 481,31

Come rilevasi dal prospetto, nell'esercizio 1943-1944 si è avuta una diminuzione del 46% nelle entrate ed un aumento del 10% nella effettiva spesa ordinaria di esercizio.

Le spese complementari sono diminuite del 53%, data la disponibilità già accantonata a residui e le notevoli riduzioni per causa di forza maggiore degli assegni per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento e per il rinnovamento dei rotabili.

**DETTAGLIO DELLE SPESE SOSTENUTE NELL'ESERCIZIO
E CONFRONTO CON QUELLE DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE**

TITOLI DELLE SPESE	1943-44	1942-43	Differenza	%
	milioni			
<i>Spese ordinarie :</i>				
Paghe e competenze accessorie del personale escluso quello delle officine	8.474,4	2.629,8	+ 844,6	+ 32,12
Spese generali di personale	1.805,6	1.021,8	+ 783,8	+ 76,71
Spese generali diverse	182,7	468,1	- 285,4	- 60,97
Carbone, carburanti ed energia elettrica per la trazione dei treni e delle navi traghetti	552,4	1.097,3	- 544,9	- 49,66
Manutenzione delle linee	896,5	392,8	+ 3,7	+ 0,94
Manutenzione dei rotabili	705,0	725,8	- 20,8	- 2,87
Forniture e spese diverse, indennizzi e servizi secondari	647,0	692,2	- 45,2	- 6,53
Lavori straordinari dipendenti dalla guerra	—	50,0	- 50,0	- 100,—
TOTALE SPESE ORDINARIE	7.768,6	7.077,8	+ 685,8	+ 9,69
<i>Spese complementari :</i>				
Lavori di manutenzione straordinaria alle linee	58,0	55,0	+ 3,0	+ 5,45
Migliorie alle linee e agli impianti	110,0	230,0	- 120,0	- 52,17
Rinnovamento dell'armamento	100,0	150,0	- 50,0	- 33,33
Rinnovamento del materiale rotabile	825,0	840,0	- 515,0	- 61,31
Linee a scart. ridotto della Sicilia	1,0	1,0	—	—
TOTALE SPESE COMPLEMENTARI	594,0	1.276,0	- 682,0	- 53,45
TOTALE SPESE ORDINARIE E COMPLEMENTARI	8.357,5	8.353,8	+ 3,7	+ 0,04
Spese accessorie	708,0	713,4	- 10,4	- 1,45
Assegnazione straordinaria ai lavori e provviste di carattere patrimoniale	—	3.000,0	—	—
TOTALE GENERALE	9.060,6	12.067,2	- 3.006,6	- 24,92

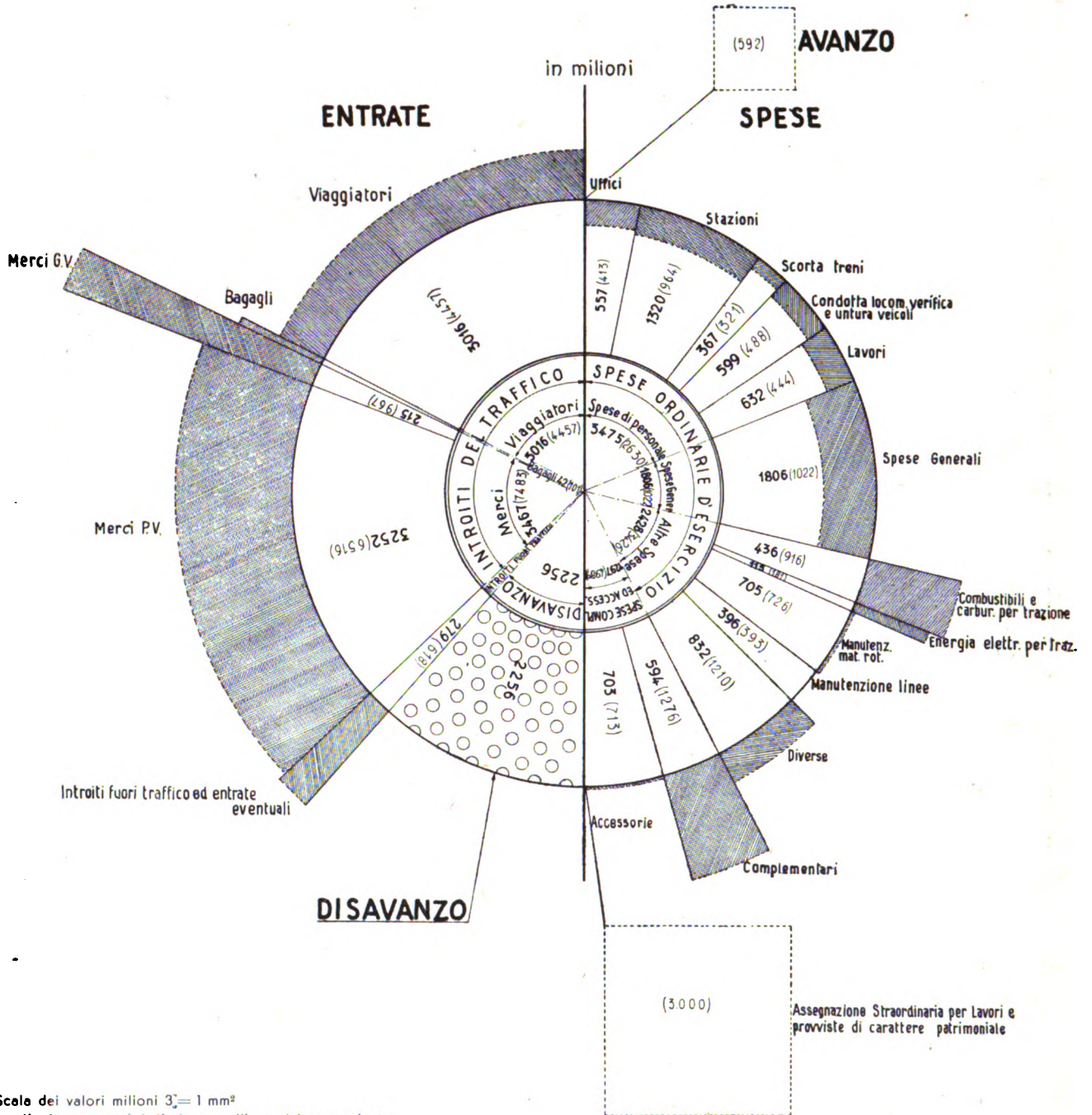
Si osserva che le diminuzioni dei prodotti per viaggiatori e bagagli ammontanti a milioni **1.499,9** e dei prodotti per servizio merci ammontanti a milioni **4.015,4** sono dovute esclusivamente a minore traffico per lo stato delle linee, degli impianti, dei mezzi di esercizio per le condizioni del Paese sconvolto e per lo sconvolgimento della sua economia in conseguenza degli eventi bellici.

La minore contrazione dei prodotti per viaggiatori rispetto a quelli per merci, trova la sua ragione nella circostanza che sui pochi treni in circolazione continua l'afflusso enorme dei sinistrati, sfollati, sbandati per allontanarsi dai luoghi più bersagliati dalle azioni di guerra, per ricostituire in zone più tranquille le unità familiari disperse, per sopperire ai bisogni dell'alimentazione.

ENTRATE E SPESE DELL'AZIENDA NEGLI ESERCIZI 1943-44 E 1942-43

— Linea relativa all'esercizio 1943-44

- - - - - Linea relativa all'esercizio 1942-43

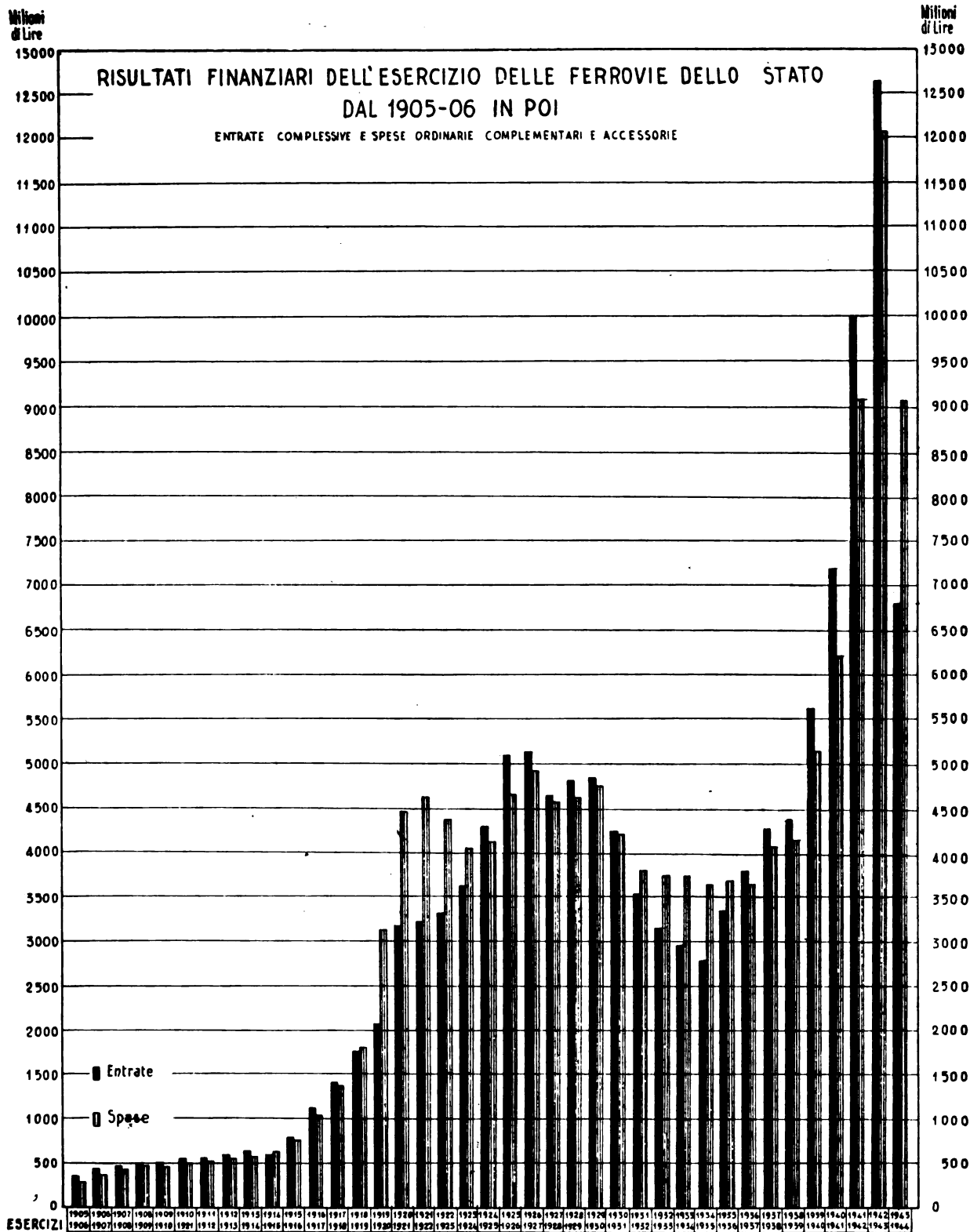


Scala dei valori milioni 3^o = 1 mm²
 Le cifre fra parentesi si riferiscono all'esercizio precedente
 Le aree tratteggiate rappresentano i valori delle differenze fra i due esercizi

Coefficiente d'esercizio 123,3

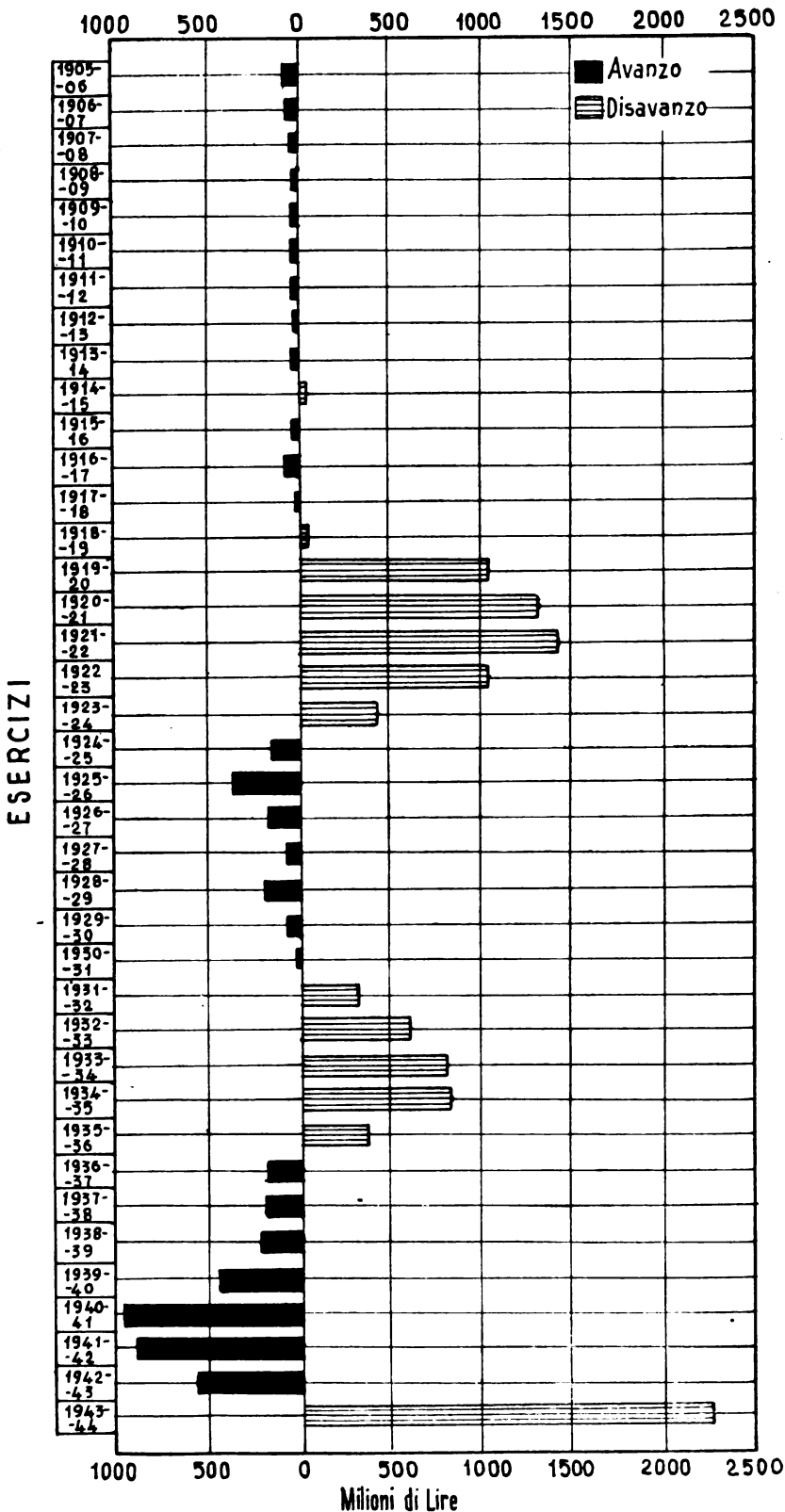
	1943-44	1942-43
Totale entrate	6.804 mil.	42.659 mil.
» spese	9.061 »	(9.067 »)
Avanzo		(3.000 »)
Disavanzo	2.256 »	592 »

(*) Assegnazione Straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale



Gli introiti diversi hanno subito una non lieve falcidia determinata prevalentemente dal minore gettito per corrispettivi di esercizio dei binari di raccordo e concessioni speciali

AVANZO O DISAVANZO



e per nolo materiali diversi, in dipendenza della sempre più ristretta attività industriale e commerciale del Paese, e della contrazione dell'esercizio in tutte le sue manifestazioni.

Le spese hanno subito delle riduzioni ma non certo proporzionali a quelle che hanno inciso sulle entrate: in effetti sono diminuite sensibilmente quelle complementari ed accessorie in conseguenza del diminuito ritmo dei lavori di carattere patrimoniale, di rinnovamento della parte metallica dell'armamento e del materiale rotabile, ma quelle ordinarie di esercizio, nelle quali la parte preminente è assorbita dalle spese di personale e generali, sono aumentate rispetto a quelle dell'esercizio precedente.

Alla maggiore spesa di milioni 844,6 pari al 32,12% rispetto all'esercizio precedente, per paghe e competenze accessorie del personale, hanno concorso in minore misura l'aumentata consistenza del personale (si è registrato l'aumento di 1.212 unità alla fine dell'esercizio rispetto alla consistenza registrata alla fine dell'esercizio precedente) ed in misura maggiore, i vari provvedimenti riguardanti le maggiori compe-

tenze da corrispondersi al personale e di cui si dirà dettagliatamente nel capitolo III° (Personale) della Parte seconda.

Per il combustibile, carburanti ecc., l'economia di milioni **544,9** è dovuta al minor consumo di carbone per milioni **466**, dipendente esclusivamente dalla ridotta attività dei mezzi di esercizio. Altrettanto dicasi per l'economia realizzata nei consumi di energia elettrica, milioni **68**.

Per le forniture, spese diverse, indennizzi e servizi secondari si è avuta una diminuzione di milioni **45,2** così ripartiti:

a) — un minor onere di milioni **70** per le forniture diverse dei servizi, dovuto prevalentemente alla diminuzione dei servizi in appalto;

b) — un maggior onere per indennizzi che è passato da milioni **31,8** a milioni **57,4**, dovuto alle eccezionali condizioni di svolgimento del servizio ferroviario;

c) — un minor onere per i noli passivi del materiale rotabile passati da milioni **92,3** a milioni **91,5**, dovuto alla diminuzione degli scambi con le altre ferrovie a contatto.

Per la manutenzione del materiale rotabile erano stati assegnati milioni **705**, con lieve riduzione sugli stanziamenti dell'esercizio precedente (milioni **725,8**) per tenere conto delle condizioni di lavoro delle Officine dell'Amministrazione e private. Le spese effettive sono ammontate a milioni **761,9** in confronto a milioni **609,9** del precedente esercizio; la maggiorazione verificatasi trova la sua ragione negli aumenti dei prezzi e dei salari.

Per la manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di trazione elettrica era stata preventivata una spesa di milioni **396,5** contro milioni **392,8** dell'esercizio precedente.

Le spese effettivamente sostenute sono ascese a milioni **423,1** (al lordo) contro **351,3** dell'esercizio precedente. Anche qui la maggior spesa sostenuta trova la sua giustificazione negli aumenti dei prezzi e dei salari, la cui incidenza non appare nella sua reale misura in quanto, per le note condizioni in cui sono venute a trovarsi le linee e gli impianti di cui si tratta, la manutenzione è stata forzatamente limitata a pochi tronchi.

Le spese generali diverse hanno subito una notevole riduzione, da milioni **468,1** nell'esercizio precedente a milioni **182,7** prevalentemente per la contrazione dei servizi a sussidio delle ferrovie e per la limitazione delle riparazioni dei danni di guerra, rese impossibili per lo sviluppo delle azioni belliche.

Per le spese accessorie che variano da milioni **3.713,4** dell'esercizio precedente a milioni **703** va considerato che per l'esercizio 1943-1944 è venuta a mancare qualsiasi assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale che nell'esercizio precedente aveva raggiunto la cospicua cifra di milioni **3.000**.

Il coefficiente di esercizio è risultato nel 1943-44 del **123,34** % di fronte a **67,29** % del 1942-43 per il fatto che le entrate del traffico ed introiti diversi sono diminuiti del **45,4** %, mentre le spese di esercizio ordinarie e complementari hanno subito un aumento del **0,05** %.

La situazione patrimoniale al 30 giugno 1944, cioè il valore del patrimonio di natura industriale dell'Azienda, ha avuto un incremento complessivo di milioni **738**, come specificato in appresso ed ha raggiunto quindi alla fine dell'esercizio considerato il valore di **51.745** milioni contro **51.007** dell'esercizio precedente.

	1943-44	1942-43	Differenza	
	milioni			
Linee, impianti e fabbricati	37.584	37.240	+	344
Materiale rotabile	10.269	10.190	+	79
Natanti	75	75	—	
Materiale d'esercizio	1.235	1.098	+	137
Scorte di magazzino	2.071	1.900	+	171
Case dei ferrovieri e sede Dopolavoro di Roma	511	504	+	7
TOTALE	51.745	51.007	+	738

PARTE SECONDA

I SERVIZI
E LE GESTIONI SPECIALI

CAPO I.

ORDINAMENTO ED ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA

1. **Provvedimenti legislativi.** — I principali provvedimenti legislativi e ministeriali disposti durante l'esercizio 1943-44 sono elencati nell'allegato 1. Dei più importanti di essi si dà speciale notizia, a seconda della materia, nei diversi capi di questa Relazione.

2. **Cariche ed organi supremi dell'Amministrazione.** — Durante l'esercizio 1943-1944 si sono avute le seguenti variazioni nelle cariche ed organi supremi dell'Amministrazione :

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.

Alla data del 1° luglio 1943 il Consiglio di Amministrazione risultava così composto :

Presidente:

Vittorio CINI, Ministro delle Comunicazioni.

Sostituto del Presidente:

Dr. Ing. Giuseppe PEVERELLI, Sottosegretario di Stato per le Comunicazioni.

Consiglieri:

in rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato :

Dr. Ing. Luigi VELANI, Direttore Generale F. S.

Dr. Ing. Felice FIORI, Capo Servizio P.le F. S.

Dr. Ing. Enrico PONTICELLI, Capo Servizio P.le F. S.

Dr. Ing. Luigi GIGLI, Capo Servizio P.le F. S.

in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici :

Dott. Ing. Domenico DE SIMONE, Presidente a riposo del Consiglio Superiore dei LL. PP.

in rappresentanza del Ministero delle Finanze :

Dott. Ettore CAMBI, Ragioniere Generale dello Stato.

in rappresentanza dell'Avvocatura dello Stato :

Avv. Giuseppe BRONZINI, Sostituto Avvocato Generale dello Stato.

in rappresentanza della categoria dei privati cittadini di alta capacità tecnica ed amministrativa :

Prof. Ing. Basilio FOCACCIA, Professore dell'Università di Roma.

Dr. Ing. Paolo NAPOLI.

Dr. Ing. Cesare SCARELLI.

Dr. Ing. Rodolfo VECCHINI.

in rappresentanza del Ministero della Guerra :

Generale Dr. Ing. Giovanni DI RAIMONDO.

Segretario:

Dr. Ing. Nestore GIOVENE, Capo Servizio P.le F. S.

In seguito agli avvenimenti del 25 luglio 1943 viene nominato Ministro delle Comunicazioni il Generale Federico AMOROSO e soppressa la carica di Sottosegretario.

Con ordinanza n. 3 del 14 settembre 1943, emanata dal Comando della Città Aperta di Roma, il Dott. Ing. Luigi VELANI viene nominato Commissario e poi Segretario Generale, rimanendo in tale carica fino al 31 ottobre 1943.

Il Governo legittimo trasferitosi a Brindisi l'8 settembre 1943, dà inizio alla sua attività il 16 novembre 1943, mentre al nord si costituisce altro Governo di fatto della « Repubblica Sociale Italiana ».

I due Governi provvedono con decreti ed ordinanze a disciplinare l'ordinamento e l'attività dell'Amministrazione ferroviaria nei limiti del territorio controllato, situato a sud e a nord della linea di battaglia svolgentesi in un primo tempo da Salerno alla bassa Puglia, successivamente dal Garigliano al territorio Sannitico.

Con l'arrivo a Roma delle Forze Alleate, avvenuto il 4 giugno 1944, la linea stessa si sposta in tappe successive fino a nord di Firenze, in corrispondenza del crinale dell'Appennino Tosco-Emiliano.

L'attività dei due Governi, sempre per quanto attiene alle variazioni nelle alte cariche dell'Amministrazione, si manifesta con i seguenti provvedimenti, emanati nelle date per ciascuno di essi indicate:

Governo del Sud :

R. Decreto 16-18 novembre 1943: Nomina del Generale Dr. Ing. Giovanni DI RAIMONDO a Sottosegretario di Stato per le Ferrovie, la Motorizzazione Civile ed i Trasporti in concessione.

Governo del Nord:

Con decreto del 24 settembre 1943 l'Ing. Giuseppe PEVERELLI viene nominato Ministro delle Comunicazioni.

Con determinazione del 6 ottobre 1943, n. 755, viene riconfermato per un altro triennio dal 1° novembre 1943 nella carica di Consigliere d'Amministrazione il Dr. Ing. Enrico PONTICELLI.

Con decreto 7 ottobre 1943 viene nominato Sottosegretario di Stato delle Comunicazioni Augusto LIVERANI, che con successivo decreto del Governo Repubblicano in data 5 novembre 1943 è elevato al grado di Ministro delle Comunicazioni.

Intanto con decreto n. 902 del 10 dicembre 1943 viene nominato Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato l'Ing. Bartolomeo NOBILI e con lo stesso decreto viene disposto l'esonero dell'ex Direttore Generale Ing. Luigi VELANI.

Con D. M. n. 2020 del 20 dicembre 1943 viene nominato Segretario del Consiglio d'Amministrazione il Capo Servizio P.le Vittorio RAFFALDI, in sostituzione del Capo Servizio P.le Ing. Nestore GIOVENE.

Con decreto n. 1944 del 30 dicembre 1943 viene disposto l'esonero dalla carica di Consiglieri d'Amministrazione degli Ingegneri Enrico PONTICELLI e Luigi GIGLI.

Con D. M. n. 1945 del 30 dicembre 1943 viene disposto l'esonero dalla carica di Consigliere d'Amministrazione dell'Ing. Felice FIORI.

Con D. M. n. 1946 del 30 dicembre 1943 viene disposto l'esonero dalla carica di Consigliere d'Amministrazione dell'Ing. Rodolfo VECCHINI.

Con D. M. n. 2023 del 30 dicembre 1943 vengono esonerati dalla carica di Consiglieri d'Amministrazione l'Ing. Domenico DE SIMONE e l'Avv. Giuseppe BRONZINI.

Con D. M. n. 2023 del 30 dicembre 1943 vengono nominati Consiglieri di Amministrazione il Capo Servizio P.le Ing. Leonzio MADDALENA e il Capo Compartimento di 1ª classe Ing. Emilio RIZZO.

Con D. M. n. 2024 del 30 dicembre 1943 viene nominato Consigliere d'Amministrazione l'Ing. Paolo SALATINO.

Con D. M. n. 2025 del 30 dicembre 1943 viene nominato Consigliere d'Amministrazione l'Avv. Pio FURLANELLI.

Con D. M. n. 2026 del 30 dicembre 1943 viene nominato Consigliere d'Amministrazione il Dott. Franco MANCUSO.

L'Ing. Prof. Basilio FOCACCIA, l'Ing. Paolo NAPOLI e l'Ing. Cesare SCARELLI cessano il 31 dicembre 1943 di far parte del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie per compiuto sessennio.

Con D. M. n. 2030 del 31 dicembre 1943 viene nominato Consigliere d'Amministrazione l'Ing. Prof. Giovanni SOMEDA.

Con D. M. n. 2032 del 31 dicembre 1943 viene nominato Consigliere d'Amministrazione l'Ing. Ennio MONTESSORO.

Pertanto al 30 giugno 1944 il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie risulta così composto :

Presidente:

Augusto LIVERANI, Ministro delle Comunicazioni.

Consiglieri:

in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato:

Dr. Ing. Bartolomeo NOBILI, Direttore Generale F. S.
 Dr. Ing. Leonzio MADDALENA, Capo Servizio P.le F. S.
 Dr. Ing. Emilio RIZZO, Capo Compartimento di 1^a classe.

in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici.

Dr. Ing. Paolo SALATINO, Presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP.

in rappresentanza del Ministero delle Finanze:

Dott. Ettore CAMBI, Ragioniere dello Stato.

in rappresentanza dell'Avvocatura Generale dello Stato:

Avv. Pio FURLANELLI, Sostituto Avvocato Generale dello Stato.

in rappresentanza della categoria dei privati cittadini:

Dr. Ing. Prof. Giovanni SOMEDA, Professore di Elettrotecnica dell'Univ. di Padova.
 Dott. Franco MANCUSO.
 Dr. Ing. Ennio MONTESSORO.

Segretario:

Vittorio RAFFALDI, Capo Servizio P.le F. S.

Il Consiglio d'Amministrazione ha tenuto le sue sedute dal 1° luglio 1943 al 30 dicembre 1943 a Roma (dalla 1^a alla 23^a seduta) e dal 1° aprile 1944 al 30 giugno 1944 a Verona (dalla 24^a alla 30^a seduta).

Sono state presentate al suo esame, dalla Direzione Generale, n. 2888 proposte; di esse n. 2868 hanno riportato parere favorevole e interessavano:

— affari di personale	1.395
— forniture e provviste in genere.	625
— forniture di materiale rotabile	5
— lavori	332
— modifiche alle tariffe.	2
— varie.	509

3. Contratti. — Durante l'esercizio 1943-1944 i contratti presentati ed approvati sono stati 1337, oltre a numerosi schemi di contratti, di atti di espropriazione, di cessione, di permuta di terreni, ecc.

4. Partecipazione a congressi, conferenze e riunioni nazionali e internazionali. — Per le contingenze belliche non si sono tenute conferenze, riunioni, ecc.

5. Partecipazione ad esposizioni, mostre, e fiere nazionali e internazionali. — Per il motivo di cui sopra, non ha avuto luogo alcuna esposizione, mostra, ecc.

6. Propaganda turistica. — Sempre per le ragioni di cui sopra, è stata sospesa qualsiasi propaganda turistica.

CAPO II.

LINEE ED IMPIANTI

LUNGHEZZA DELLA RETE

1. **Lunghezza reale della rete esercitata dalle Ferrovie dello Stato.** — La lunghezza reale complessiva delle linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato era, al 30 giugno 1943, di km. 17.177,031 di cui 16.581,429 a scartamento normale e 595,602 a scartamento ridotto

Sia al Nord che al Sud, ma particolarmente nelle regioni meridionali, le linee e gli impianti hanno subito successivamente gravi distruzioni e interruzioni. Durante l'esercizio 1943-44 il fronte di guerra si è via via spostato dalla Sicilia (luglio 1943) alla Toscana (luglio 1944), determinando quindi nell'Italia meridionale e centrale una paralisi più o meno completa dell'esercizio su tutte le linee per lunghi periodi di tempo. Inoltre l'intera rete, per tutto l'esercizio, ha subito interruzioni e danni gravi a causa di bombardamenti aerei e azioni belliche in genere.

Al 30 giugno 1944 la situazione era la seguente:

	Linee esercitate				Linee non esercitate	
	Binario doppio		Binario semplice		interrotte	efficienti
	T. E.	T. V.	T. E.	T. V.		
	Chilometri					
SCARTAMENTO NORMALE	⁽¹⁾ 1.459,6	1.348,9	1.968,3	7.488,-	4.117,9	271,8
	2.808,5		9.456,3		4.389,7	
	12.264,8					
SCARTAMENTO RIDOTTO	—	—	—	301,3	43,4	246,7
			301,3		290,1	
TOTALE GENERALE	⁽¹⁾ 1.459,6	1.348,9	1.968,3	7.789,3	4.161,3	518,5
	2.808,5		9.757,6		4.679,8	
	12.566,1					
Linee marittime	Km. 15				Km. 8	

⁽¹⁾ di cui Km. 11,1 con un solo binario elettrificato.

Nella cartina schematica, allegato n. 18, sono indicate le linee a semplice e a doppio binario, a trazione elettrica e a vapore, in esercizio e interrotte, alla data del 30 giugno 1944; nel prospetto allegato n. 19 la situazione delle varie linee, alla stessa data, è messa a confronto con la situazione precedente alle distruzioni di guerra. In detto prospetto si fa riferimento alle giurisdizioni compartimentali normali, senza tener conto delle molteplici varianti provvisorie intervenute in dipendenza di interruzioni di linee o per altri motivi dipendenti dallo stato di guerra.

2. Linee esercitate con Dirigente Centrale e con Dirigente Unico. — Durante il 1943-44 il sistema di esercizio con D. C. è stato soppresso sulla linea Bari-Brindisi (Km. 111) e sospeso sulle seguenti linee per interruzioni dovute a cause belliche:

Bologna-Rimini	Km.	111
Prato-Firenze S. M. N.	,	16
Firenze Rifredi-Firenze Campo Marte	,	5
Firenze S. M. N.-Chiusi Bagni di Chianciano.	,	150
Grosseto-Livorno Centrale	,	128
Fidenza-Sarzana	,	116
Ancona-Rimini	,	93
Ancona-Pescara	,	146
Ancona-Orte	,	212
Chiusi B. C.-Roma Termini	,	164
Grosseto-Roma Termini	,	188
Roma Termini-Formia	,	128
Formia-Napoli Centrale	,	86
Raccordi di Roma.	,	38
Messina C.-Catania	,	95
Messina C.-Cefalù.	,	165
Napoli C.-Caserta (via Canello)	,	33
	Totale	Km. 1.874

Il sistema di esercizio con D. C. è stato invece attivato sulle seguenti linee:

Savona-Ceva	Km.	46
Udine-Monfalcone.	,	56
	Totale	Km. 102

Pertanto la lunghezza delle linee esercitate con D. C., che al 30 giugno 1943 era di Km. 8.086, risulta, al 30 giugno 1944, di Km. **6.203** con una diminuzione di Km. 1.883.

Il sistema di esercizio con D. U. è stato soppresso sulle seguenti linee:

Taranto-Brindisi	Km.	69
Foggia-Manfredonia	,	36
Margherita di Savoia-Margherita di Savoia Ofantino	,	4
	Totale	Km. 109

e sospeso, per interruzioni dovute a cause belliche, sulle seguenti linee:

Firenze-Faenza.	Km.	101
Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	'	33
Empoli-Asciano-Chiusi Bagni di Chianciano	'	152
Asciano-Montepescali	'	84
Lucca-Piazza al Serchio	'	57
Lucca-Pontedera	'	25
Aulla-Minucciano Casola	'	22
Cecina-Volterra.	'	38
Albacina-Civitanova Marche.	'	87
Fabriano-Urbino	'	79
Fermignano-Fano.	'	44
Terni-L'Aquila-Sulmona	'	164
Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno	'	28
Giulianova-Teramo	'	25
Roma-Viterbo-Attigliano Bomarzo	'	135
Orte-Civitavecchia	'	86
Sulmona-Vairano Caianello	'	174
Avezzano-Roccasecca	'	79
Velletri-Terracina.	'	81
Velletri-Colleferro Segni	'	23
Codola-Cancello	'	35
Avellino-Rocchetta S. A.	'	119
Avellino-Benevento	'	30
Cancello-Torre Annunziata	'	31
Benevento-Termoli	'	172
Carpinone-Campobasso.	'	47
Sparanise-Minturno Scauri	'	40

Totale Km. 1.991

Cosicchè la lunghezza complessiva delle linee esercitate con D. U., che al 30 giugno 1943 era di Km. 5.008, risulta, al 30 giugno 1944, di Km. 2.908 con una diminuzione di Km. 2.100.

3. **Linee a doppio binario.** — Le linee a doppio binario, che al 30 giugno 1943 erano di Km. 4.623 si sono ridotte, al 30 giugno 1944, a Km. 2.808,5 come risulta anche dall'allegato N. 19.

ELETTRIFICAZIONE — PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

4. **Lunghezza delle linee elettrificate.** — La rete elettrificata ed esercitata a trazione elettrica, che al 30 giugno 1943 risultava di km. 5.576,5, al 30 giugno 1944 si contraeva a km. 3.427,9 per le distruzioni successivamente intervenute, nel corso dell'esercizio per gli eventi bellici, nelle linee di contatto, in quelle di trasporto di energia, nelle centrali e sottostazioni.

**LINEE ELETTRIFICATE ED ESERCITATE A TRAZIONE ELETTRICA
SECONDO I VARI SISTEMI AL 30 GIUGNO 1944**

LINEE	A binario		TOTALE	LINEE	A binario		TOTALE
	doppio	semp.			doppio	semp.	
	Km.	Km.	Km.		Km.	Km.	Km.
<i>A corrente trifase a 3600 V., 16,7 periodi:</i>				<i>Totale riportato . . .</i>	626,6	960,4	1587,-
Modane-Bussoleno	—	59,3	59,3	<i>A corrente continua a 650 V., a 3ª rotaia:</i>			
Collegno-Torino P. N.	2,5	7,3	9,8	Milano P. N.-Gallarate	39,6	—	39,6
Torino P. N.-Alessandria	90,1	—	90,1	Gallarate-Varese-Porto Ceresio	18,7	14,2	32,9
Torino P. N.-Torino Dora	7,3	—	7,3	Gallarate-Parco-Bivio-Parco	2,3	—	2,3
Trofarello-Cuneo-Vernante	53,6	41,2	94,8	TOTALE	60,6	14,2	74,8
S. Dalmazzo di Tenda-Bevera	—	36 -	36 -				
Asti-Acqui	—	45,5	45,5	<i>A corrente continua a 800 V., filo aereo:</i>			
Alessandria-S. Giuseppe di C.	7,5	74,7	82,2	Brunico Campo Tures	—	15,2	15,2
Trofarello-Chieri	—	8,6	8,6				
Bivio Sangone-Torre Pellice	0,7	46,5	47,2	<i>A corrente continua a 3000 V., filo aereo:</i>			
Bricherasio-Barge	—	11,7	11,7	Prè St. Didier-Aosta	—	31,4	31,4
Bivio Madonna Olmo-Cuneo Gesso	—	3,1	3,1	Milano C.-Milano Certosa	8,7	—	8,7
Carmagnola-Farigliano	—	45,5	45,5	Milano C.-Chiasso	50,8	—	50,8
Carrù-Ceva	—	20,5	20,5	Milano C.-Milano Rogoredo	9,6	—	9,6
Sale Langhe-Savona Letimbro	—	40 -	40 -	Milano C.-Voghera	63,5	—	63,5
Fossano-Ceva	38,1	—	38,1	Milano Lambr.-Milano P. Rom.	7 -	—	7 -
Ceva-Ormea	—	35,4	35,4	Raccordi di Milano	39,9	1,1	41 -
Cuneo Gesso-Borgo S. Dalmazzo	—	12,1	12,1	Pavia-Scalo-Bivio Scalo	2 -	—	2 -
Raccordi di Torino	8,3	—	8,3	Verona P. N.-Verona P. Vescovo	2,9	—	2,9
Raccordi di Alessandria	3,8	—	3,8	Trento-Verona P. N.	91,4	—	91,4
Savona L.-Savona Marittima	—	1,7	1,7	Raccordi di Verona	5,6	0,8	6,4
Voghera-Alessandria	38,1	—	38,1	Trieste C.-Cervignano Friuli	43,7	—	43,7
Tortona-Novi Ligure	18,5	—	18,5	Bivio Galleria-Postumia Grotte	67,6	—	67,6
Monza-Sondrio	6,9	109,7	116,6	Bivio d'Aurisina-Bivio Viadotto	0,8	—	0,8
Colico-Chiavenna	—	26,3	26,3	S. Pietro del Carso-Fiume	—	55,5	55,5
Voghera-Parco-Bivio Officine	1,4	—	1,4	Udine-Tarvisio Centrale	—	93,6	93,6
Brennero-Trento	144,8	—	144,8	Udine-Monfalcone	40,2	15,3	55,5
Bolzano-Merano	—	31,3	31,3	Trieste C. M.-Poggioreale del C.	—	15,6	15,6
Bolzano Bivio-Zona Industriale	0,5	—	0,5	Raccordi di Udine	—	3,8	3,8
Alessandria-Isola del Cantone	43,1	—	43,1	Gemona-Scalo-Bivio Scalo	—	1,4	1,4
Bivio Busalla-Genova P. P.	28,8	—	28,8	Trieste C. Scalo-Barcola	—	1,7	1,7
Ronco-Bivio Ronco	0,9	—	0,9	Raccordi di Ronchi dei Leg.	—	5,9	5,9
Genova P. P.-Pieve Ligure	13,7	1,3	15 -	Poggior. del C.-Poggior.Camp.	—	2 -	2 -
Tortona-Stazzano	20,9	—	20,9	Piacenza-Bologna Centrale	146,8	—	146,8
Arquata S.-Genova Samp.	35 -	—	35 -	Bologna C.-Monzuno Vado	—	25,4	25,4
Genova Samp.-Borgio	11 -	53,5	64,5	Verona P. N.-S. Giovanni Pers.	3,9	89,6	93,5
Pietraligure-Cervo	8,9	20,4	29,3	Bologna C.-S. Arcangelo R.	101,3	—	101,3
Diano-S. Remo	—	31,7	31,7	Bologna C.-Castelmaggiore	9,8	—	9,8
Acqui-Genova Sampierdarena	—	55,1	55,1	Fidenza-Salsomaggiore	—	9 -	9 -
Alessandria-Ovada	—	33,5	33,5	Bologna C.-Ponte Venturina	4,9	57 -	61,9
Bivio Rossiglione-Bivio Ovada Nord	—	0,4	0,4	Raccordi di Bologna	40,9	2,7	43,6
Vado-Vado Marittima	—	1,5	1,5	Fornovo-Fidenza	—	24,7	24,7
Savona Letimbro-Savona For- naci	—	1,7	1,7	Fornovo-Parma	—	23 -	23 -
Raccordi di Novi Ligure	2,2	—	2,2	Nocera Inferiore-Salerno	—	17 -	17 -
Raccordi di Genova	18,7	7,9	26,6	Villa Literno-Napoli P. G.	11,3	24,6	35,9
La Spezia-Sarzana	—	15 -	15 -	Benevento-Cervaro	—	92,8	92,8
Sarzana-Fornovo	17,9	73,7	91,6	Cervaro-Foggia	8,7	—	8,7
Vezzano-S. Stefano di Magra	—	4,2	4,2	Battipaglia-Gioia Tauro	—	349,4	349,4
Raccordi di La Spezia	3,4	4,1	7,5	Taureana-Reggio C. Centrale	—	45,4	45,4
				Reggio C. Lido-Reggio C.M.	—	0,9	0,9
TOTALE	626,6	960,4	1587,-	TOTALE	761,3	989,6	1750,9
<i>Totale a riportare</i>	626,6	960,4	1587,-	TOTALE GENERALE	⁽¹⁾ 1448,5	⁽²⁾ 1979,4	3427,9

(1) I due totali generali per binario doppio e semplice differiscono da quelli del prospetto a pag. 29 e dall'Allegato 19, per il diverso criterio di attribuzione di Km 11,1 di linea a doppio binario di cui uno solo elettrificato.

5. **Linee in corso di elettrificazione.** — Tutti i lavori di elettrificazione in corso nell'esercizio precedente sono stati sospesi, ad eccezione di quelli relativi alla elettrificazione di alcuni binari della stazione di Bologna S. Donato (nuova stazione di smistamento).

I lavori sospesi riguardavano in particolare la elettrificazione delle seguenti linee: Domodossola-Milano Certosa; Firenze Rifredi-Empoli-Pisa; Ciampino-Velletri; Ciampino-Albano; Castelmaggiore-Venezia; Venezia Mestre-Cervignano; Codola-Mercato S. Severino-Salerno e Aurelia-Orte.

6. **Linee primarie entrate in funzione nell'esercizio 1943-44.** — Durante l'esercizio sono state ultimate e poste in servizio le seguenti condutture elettriche primarie: raddoppio terna già esistente Trento-Bolzano (km. 55,2) a 130 KV (19 luglio 1943); Larderello-Cascina (km. 56,6) 2ª terna a 130 KV (aprile 1944); Verona-Padova-Ferrara (km. 149,6) a semplice terna 130 KV (giugno 1944).

7. **Linee primarie in corso di esecuzione al 30 giugno 1944.** — Al 30 giugno 1944 erano in costruzione le seguenti condutture primarie di completamento della rete elettrica ferroviaria e per il trasporto dell'energia: Castelnuovo Val di Cecina-Chiusi (km. 91,2) a semplice terna 130 KV; Bologna-Firenze Rifredi (km. 87,5) a semplice terna 130 KV; Padova-Mestre (km. 32) a doppia terna 130 KV.

8. **Consistenza degli impianti per la trazione elettrica al 30 giugno 1944, indipendentemente dalle distruzioni di guerra:**

a) impianti di proprietà dell'Amministrazione e da essa esercitati:

	Unità di misura	LINEE ELETRIFICATE COL SISTEMA				
		Trifase 3700 V. 16,7 Hz	Trifase 10.000 V. 45 Hz	Corrente continua 3.000 V.	Corrente continua a 3ª rotaia 750 V.	Complessivamente
Lunghezza delle linee	Km.	1870,6	118,2	3458,8	72,6	5550,2
Sviluppo dei binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni)	»	3622	164,5	8019,1	167,7	11978,8
Condutture di alimentazione	»	181	33	2142,3	1,5	2957,8
Condutture primarie per il trasporto dell'energia	»	2601,3	198,7	6059	113,1	8972,1
Sottostazioni di trasformazione fisse	N.	72	4	83	8	167
Potenza installata nelle sottostazioni fisse	KVA o KW	332820	25200	360900	24700	748620
Sottostazioni di trasformazione ambulanti	N.	16	1	27	—	44
Potenza complessiva delle sottostazioni ambulanti	KVA o KW	34180	2250	54000	—	90480

Per la consistenza complessiva degli impianti di trazione elettrica col sistema trifase 3700 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 (Domodossola-Iselle):

— Lunghezza della linea esercitata	Km.	19,066
— Sviluppo dei binari elettrificati, compresi quelli delle stazioni	»	50,548
— Condutture di alimentazione	»	10,—

c) impianti di proprietà privata esercitati dall'Amministrazione nel Trentino (Brunico-Campo Tures):

— Lunghezza della linea esercitata	Km.	15,300
— Sviluppo dei binari elettrificati, compresi quelli delle stazioni	»	16,500
— Condutture primarie per il trasporto dell'energia	»	1,080
— Sottostazioni di conversione a corrente continua	N.	1
— Potenza installata nella suddetta sottostazione	KW	240

d) impianti costruiti e gestiti da Società elettriche per conto dell'Amministrazione per l'esercizio della rete trifase 3700 V. 16,7 Hz:

Km. 994 di condutture primarie, dei quali, alla scadenza dei contratti in vigore, Km. 619 passeranno in proprietà dell'Amministrazione e Km. 375 resteranno in 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 in proprietà delle Società.

9. Centrali elettriche. — Le fonti che hanno fornito l'energia per le linee elettrificate durante l'esercizio 1943-44 sono state **35** delle quali 2 di riserva, con una potenza installata per il servizio delle Ferrovie dello Stato di **680.860** KW.

Una parte di queste fonti e precisamente **9** sono di proprietà dell'Amministrazione. Fra esse sono comprese anche quelle di Bressanone e Rio Valles, la produzione delle quali è in gran parte venduta per usi industriali alla Società Montecatini.

L'Amministrazione gestisce direttamente le proprie centrali eccettuate Bressanone e Rio Valles, l'esercizio delle quali è provvisoriamente affidato alla stessa Società Montecatini.

Le predette nove fonti 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 a singoli contratti.

Sempre a causa degli eventi bellici nel corso dell'esercizio si è ridotto o sospeso il ritiro di energia elettrica dalle seguenti fonti:

delle Ferrovie dello Stato:

Centrale del Sagittario, dal mese di dicembre 1943, per danni alle condutture elettriche di trasporto e dal 7 giugno 1944 per la distruzione della stessa centrale.

delle Società elettriche:

- Centrali varie della Società Meridionale di Elettricità dal mese di agosto 1943;
- Centrale di Ceprano della Società Romana di Elettricità dal mese di gennaio 1944;
- Centrale di Galleto della Società Terni dal mese di maggio 1944;
- Centrali di Larderello e Castelnuovo della Società Larderello dal mese di aprile 1944.

10. **Energia elettrica.** — L'energia elettrica prodotta dalle Centrali dell'Amministrazione F. S. e quella fornita dalle Società elettriche nell'esercizio 1943-44 per la trazione elettrica e per le altre utilizzazioni è stata complessivamente la seguente:

PROVENIENZA dell'energia	ESERCIZIO 1943-44				ESERCIZIO 1942-43			
	Energia impiegata per la T. E.	Energia venduta e ceduta a terzi	Energia consumata per servizi ausiliari nelle centrali	TOTALE energia	Energia impiegata per la T. E.	Energia venduta e ceduta a terzi	Energia consumata per servizi ausiliari nelle centrali	TOTALE energia
	K W h				K W h			
Centrali delle Ferrovie dello Stato	187.575.187	892.867.749	17.043.892 ⁽¹⁾	597.486.828	99.866.908	462.551.022	18.276.953	780.694.883
Centrali delle Società elettri- che private .	579.704.781	832.411.864	—	962.116.145	1.296.053.280	340.732.753	—	1.636.786.033
TOTALE .	767.279.968	775.279.118	17.043.892	1.559.602.973	1.595.920.188	803.283.775	18.276.953	2.417.480.916

(1) di cui circa KWh 4.490.000 afferenti alla utilizzazione per T. E.

La minore produzione di energia delle Centrali dell'Amministrazione e la minore fornitura delle Società Elettriche nell'esercizio 1943-44 rispetto a quello precedente sono di peso esclusivamente dalle vicende belliche.

a) *Energia impiegata per la trazione elettrica.* — Come risulta dal prospetto, in totale sono stati impiegati per la trazione elettrica Kwh **767.279.968**; la relativa spesa complessiva sostenuta è stata di L. **100.631.827**.

I costi medi dell'energia impiegata per la trazione elettrica sono stati di cent. **18,15** per l'energia fornita dalle centrali dell'Amministrazione e di cent. **11,49** per quella fornita dalle Società Elettriche. Il costo medio complessivo è risultato di cent. **13,12** per KWh rispetto a quello di cent. **10,31** avutosi nel precedente esercizio.

b) *Ceduta a terzi.* — L'Amministrazione ha ceduto parte dell'energia prodotta dalle proprie centrali ai seguenti utenti:

— Società Montecatini	KWh	379.521.965
— Azienda Elettrica Comunale di Bressanone	»	12.319.984
— Società Ferrovie Alta Valtellina per l'esercizio della ferrovia Sondrio-Tirano.	»	1.025.800
	Totale KWh	392.867.749

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

Tramvia di Viggiù	KWh	121.911
Alimentazione dello Stabilimento di Livorno dell'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili	»	2.509.440
Alimentazione della zona industriale di Apuania (36 utenze)	»	137.480.380
Cessione in servizio scambio:		
Alle Acciaierie e Ferriere Lombarde	»	27.250.950
Alla Società Industria Nazionale Alluminio.	»	55.155.038
Alla Società Selt-Valdarno	»	1.286.400
Alla Società Idroelettrica Piemonte	»	13.900.000
Alla Società Montecatini	»	2.797.594
ed ha infine ceduto l'energia di supero della rete ferroviaria dell'Italia Centrale alla Società Terni per complessivi	»	141.243.651
	Totale KWh	382.411.364

c) *Trasportata per conto di terzi.* — Nell'esercizio 1943-44 l'Amministrazione oltre ad aver provveduto al ritiro, al trasporto e alla distribuzione dell'energia 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:

dalla sottostazione di Rogoredo dell'Amministrazione alla Centrale di Galletto della Società Terni (Km. 566) per conto di quest'ultima KWh **19.777.468.**

dalla Centrale di Cardano della Società Idroelettrica Piemonte alla Centrale di Galletto della Società Terni (Km. 622) per conto di quest'ultima KWh **13.540.000.**

2) a carattere continuativo, in parallelo con il servizio ferroviario:

— per conto della Società Meridionale di Elettricità:

dalla cabina di Feroletto alla sottostazione di Reggio Calabria Gallico (Km. 122) KWh **1.530.286.**

dalla cabina di Benevento alla sottostazione di Foggia e viceversa (Km. 92) KWh **3.737.270.**

— per conto della Società Edison:

dalla Centrale di Prati a quella di Mezzocorona (Km. 110) KWh **5.961.586.**

(in questi due ultimi casi le Società, pur dovendo pagare i canoni annui minimi fissati, hanno fatto trasportare quantitativi di energia inferiori a quelli minimi consentiti dai relativi contratti).

— per conto della Società Montecatini:

dalla Centrale di Bressanone a Ferrara (Km. 302) KWh **8.182.596.**

dalla Centrale di Bressanone a Mori (Km. 120) KWh **138.902.**

Inoltre l'Amministrazione nell'esercizio 1943-44 ha continuato la cessione in uso di alcuni tratti delle proprie condutture elettriche primarie, che non interessano direttamente il servizio ferroviario, alle seguenti Società elettriche:

— Morbegno-Cologna Monzese (Km. 97) 2^a terna 60 KV, alla Società Acciaierie e Ferriere Lombarde;

— Poggioreale Campagna-Abbazia (Km. 70) 2^a terna a 130 KV, 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, 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 L. **2.884.633,75.**

L'introito per tutte le forniture, trasporti di energia e cessione in uso d'impianti di cui sopra, è stato complessivamente, durante l'esercizio 1943-1944 di L. **44.435.615,30.**

11. Nuovi contratti. — I nuovi contratti stipulati nell'esercizio 1943-44 per acquisto di energia elettrica per luce e forza motrice sono stati n. **104** per una spesa annua di esercizio di L. **1.165.000.**

DANNI DI GUERRA

12. Linee e stazioni distrutte o danneggiate. — La rete dell'Italia Settentrionale durante l'esercizio 1943-44 ha subito numerosi danni in seguito alle incursioni aeree.

La situazione della rete dell'Italia Meridionale durante l'esercizio è indicata nella cartina, allegato n. 20. In essa, la rappresentazione grafica va riferita allo sviluppo delle operazioni belliche, cioè la situazione delle linee della Sicilia e Calabria si riferisce al luglio 1943, quella delle linee delle Puglie, Basilicata e Campania all'agosto 1943, quella delle linee del Lazio e Abruzzo al maggio 1944 e quella delle Marche al giugno 1944.

Le stazioni più o meno gravemente danneggiate sono state le seguenti:

Compartimento di Palermo: Trapani, Salemi, Canicattì, Caltanissetta Xirbi, Dittaino, Motta S. Anastasia, Catania, Messina.

Compartimento di Reggio Calabria: Villa S. Giovanni, Gioia Tauro, Rosarno, S. Eufemia Lamezia, Paola, Scalea, Sapri, Casalvelino, Albanella, S. Nicola Varco, Cosenza, Catanzaro Sala, Catanzaro Marina, Sibari, Thurio, Crotona.

Compartimento di Bari: Foggia (totalmente distrutta), Termoli, Ramitello, Maresca, Radicosa, S. Severo, Triolo, Rignano Garganico, Bivio Cervaro, Barletta, Bivio Incoronata, Rocchetta S. Antonio, Potenza Inferiore, Taranto, Poggiorsini, Minervino, Cervaro.

Compartimento di Napoli: Napoli Centrale, Napoli Smistamento, Napoli Marittima, Napoli Mergellina, Napoli Via Gianturco (distrutta), Caserta, Cancellò, Maddaloni Inferiore, S. Maria Capua Vetere, Pignataro, Sparanise, Teano, Riardo, Vairano, Tora Prezensano, Mignano, Rocca d'Evandro, Acerra, Casalnuovo di Napoli, Montecalvo, Apice, Benevento, S. Lorenzo, Maddaloni Superiore, Valle di Maddaloni, Gricignano Teverola, Giugliano Qualiano, Aversa, Villa Literno, Minturno, Sessa Aurunca, Rocca Monfina, Falciano, Cancellò Arnone, Maiorisi, Carinola, Cascano, Sessa Superiore, Cellole Fasani, Castelforte Suio, Boscoreale, Marigliano, Ottaviano, S. Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Castellammare Cantieri, Eboli, Battipaglia, Montecorvino, Salerno, Scafati, Angri, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Marittima, Torre del Greco, Portici, Napoli S. Giovanni Barra, Nola, Palma, Sarno, Codola, Castel S. Giorgio, Mercato S. Severino, Avellino, Montoro Superiore, Fisciano, Altavilla, Chianche, Conza Andretta. Inoltre le Officine di Pietrarsa hanno subito gravi danni. Le linee Benevento-Campobasso e Bivio Bosco Redole-Carpinone hanno subito danni gravissimi all'armamento, alle opere d'arte e ai fabbricati.

Compartimento di Roma: Viterbo Porta Fiorentina, Fiumicino, Formia, Palombara, Scurcola Marsicana, Cappelle Magliano, Avezzano, Piediluco, L'Aquila, Paganica, Molina, Casabianca, Sonnino, Terracina, Celano, Frascati, Maccarese, Civitavecchia, Montalto, Rivisondoli, S. Ilario Sangro, Castel di Sangro, S. Pietro Avellana, Pescolanciano, Isernia, Macchia, Monteroduni, Pozzilli, Venafro, Capriati, Sesto Campano, Prezensano, Aprilia, Campo di Carne, Ferentino, Frosinone, Ceccano, Isoletta, Roccasecca, Aquino, Piedimonte, Cassino. Piazzali e fabbricati viaggiatori sono stati pressochè completamente distrutti.

Compartimento di Ancona: Francavilla a Mare, Tollo Canosa, S. Vito Lanciano, Vignola, Terni, Baiano, Spoleto, Foligno, Ancona Marittima, Ancona Centrale, Castelplanio, Fabriano. Anche queste stazioni hanno subito danni gravissimi nei piazzali e nei fabbricati.

Per il Compartimento di Palermo si ha inoltre notizia dei seguenti danni di guerra:

COMPARTIMENTO DI PALERMO LINEA	FATTI CHE HANNO DETERMINATO IL DANNO	DURATA DELL'INTERRUZIONE DEL SERVIZIO
Palermo-Messina	Ostruzione galleria Peloritana in seguito a brillamento mine.	56 giorni
Messina C.-Messina Marittima e Messina Scalo	Incursioni aeree del 30-31 gennaio 1943 e successive fino al 13 luglio 1943.	75 giorni per i binari di corsa e quelli secondari di maggiore importanza.
Bicocca-Messina	Ostruzione galleria Capo Scaletta in seguito a brillamento mine.	280 giorni
» »	Ostruzione galleria Capo d'Alì — come sopra.	313 giorni
» »	Ostruzione galleria d'Alì — come sopra.	313 giorni
Roccapalumba-Aragona	Galleria del Ferro tra Campofranco e Comitini (ingombro della galleria e crollo delle murature di rivestimento per ml. 75 circa).	330 giorni
Palermo-Cinisi	Galleria Sferracavallo — danni ai piedritti per brillamento mine.	51 giorni

13. **Smontaggio impianti T. E. in dipendenza delle azioni belliche.** — Sono stati smontati: gli impianti principali di 3 sottostazioni della linea Roma-Livorno, di 3 sottostazioni della Roma-Firenze e di 2 sottostazioni della Orte-Falconara, di 4 sottostazioni

della Roma-Firenze e 2 della Orte-Falconara già precedentemente colpite da incursioni. Solo alcune parti del materiale sono state recuperate.

È stato pure avviato ma non compiuto lo smontaggio delle condutture T. E. della linea Roma-Napoli, di parte della Roma-Sulmona e di un binario fra Roma e Grosseto.

I macchinari e materiali recuperati sono stati in gran parte accantonati presso altri impianti simili dell'Italia Settentrionale.

14. Danni agli impianti della trazione. — Nelle tre cartine, allegati 21, 22, 23, sono contrassegnate le Officine di grande riparazione, le Squadre di Rialzo e i Depositi Locomotive, che hanno subito danni in conseguenza degli eventi bellici, con la indicazione della gravità dei danni stessi.

DANNI DI FORZA MAGGIORE

15. Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio delle linee.

COMPARTIMENTO E LINEA	FATTI CHE HANNO DETERMINATO IL DANNO	DURATA DELL'INTERRUZIONE DEL SERVIZIO
VENEZIA		
Treviso-Calalzo	Caduta massi al Km. 118 + 200 presso la stazione di Perarolo.	Non precisata
» »	Caduta massi al Km. 118 + 730 presso Perarolo.	Non precisata
» »	Lavine di neve a Perarolo.	Non precisata
BOLOGNA		
Pistoia-Bivio Lavino	Temporale del 7 e 8 luglio 1943 tra Molino del Pallone e Porretta Terme.	Nessuna
Bologna-Padova	Bufera di vento del 5 marzo 1944 tra Arquà e Monselice.	Nessuna
Rovigo-Chioggia	Bufera di vento del 5 marzo 1944 lungo la linea.	Nessuna
PALERMO		
Palermo-Bicocca	Ostruzione con materiale alluvionale della galleria Misericordia fra le stazioni di Enna e Villarosa.	3 giorni
» »	Alluvione dal 5 al 6 dicembre 1943 tra le stazioni di Villalba ed Enna con scalzamento di massicciata, asportazione tratti di binario ed interramenti.	6 giorni
Caltanissetta Xirbi-Canicatti	Alluvione dal 5 al 6 dicembre 1943 tra le stazioni di Caltanissetta Xirbi e Serradifalco con scalzamento di massicciata e interrimento.	Nessuna
» »	Ingombro di materiali alluvionali presso lo sbocco della galleria Caltanissetta.	Nessuna
» »	Interramenti delle vasche di raccolta dell'impianto di captazione sorgive di Ramilia nell'aprile del 1944, in seguito a maltempo.	Nessuna
Canicatti-Siracusa	Smottamenti di scarpate, asportazione di massicciata e interramenti tra le stazioni di Ragusa Ibla e Scicli in seguito a ciclone manifestatosi il 6 novembre 1943.	10 ore
Roccapalumba-P. Empedocle	Scalzamento di massicciata e interramenti fra le stazioni di Caldare e Porto Empedocle, nel mese di dicembre 1943 in conseguenza di alluvione.	Nessuna
» »	Scoscendimento di massa verificatosi il 28 febbraio 1944 al km. 135 + 240 tra Agrigento Bassa e Agrigento C.	4 giorni
» »	Scoscendimento fra i km. 136 + 724 e 136 + 828 fra Agrigento Bassa e Porto Empedocle.	Nessuna

SORVEGLIANZA DELLE LINEE

16. **Vigilanza delle linee.** — Alla vigilanza delle linee si è provveduto sia con il personale dell'Amministrazione Ferroviaria che con prestazioni di terzi, come di consueto.

Nel Piemonte, dato lo stato di emergenza, dal settembre 1943 la vigilanza delle linee è stata effettuata soltanto dove si è manifestata assolutamente indispensabile, eseguendo una sorveglianza speciale nei punti ove era presumibile potessero verificarsi inconvenienti di esercizio, specie in corrispondenza di ponti, durante le piene o frane in conseguenza di forti perturbazioni atmosferiche.

Negli altri Compartimenti si è continuato a provvedere nei limiti del possibile e con i modi d'uso nel passato.

La custodia dei P. L., la vigilanza dei punti franosi e di caduta di massi, il presentimento degli scambi in piena linea, la posa dei petardi e l'accudienza dei segnali, sono stati, come di consueto, affidati a privati (assuntori) coadiuvati da propri dipendenti.

È stata poi mantenuta la soppressione della vigilanza notturna dei segnali sulle linee di minore importanza.

La spesa sostenuta, nell'esercizio 1943-44, per il personale di organico addetto alla sorveglianza delle linee è stata di L. **42.468.000**, mentre la spesa sostenuta per gli assuntori ammonta a L. **52.083.600** (nell'esercizio precedente rispettivamente L. 33.354.451,74 e L. 32.405.501,22).

17. **Passaggi a livello.** — Non è possibile dare alcuna indicazione circa la situazione dei passaggi a livello, date le condizioni di assoluta anormalità in cui si è svolto l'esercizio.

MANUTENZIONE

18. **Spese per la manutenzione.** — Per la manutenzione ordinaria delle linee e fabbricati e opere inerenti la spesa complessiva effettivamente consunta nel 1943-44 ammonta a L. **390.535.900**,— con un aumento di circa milioni **81,8** rispetto alla somma erogata per tale titolo nell'esercizio precedente.

Per la manutenzione straordinaria (lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore) sono state consunte al lordo L. **34.741.900**,— contro L. 30.195.900,— dell'esercizio precedente.

19. **Manutenzione in appalto dell'armamento.** — Durante l'esercizio 1943-44 si è continuato nel sistema di dare in appalto la manutenzione dell'armamento.

20. **Revisione dell'armamento e ripassatura.** — Nell'esercizio sono stati revisionati complessivamente metri lineari **1.014.981** di binario di fronte a ml. 3.453.238 dell'esercizio precedente, con una spesa media di lire **19,65** al metro lineare, di fronte alla spesa media di L. 10,56 del precedente esercizio.

Ad integrazione della revisione si è continuato là dove è stato possibile a provvedere alla manutenzione dell'armamento col sistema della ripassatura sistematica che ha permesso di mantenere le linee nella voluta efficienza.

È stata così eseguita la ripassatura di ml. **6.161.258** di binario di fronte a ml. 6.928.103 dell'esercizio precedente con una spesa media di L. **13,10** al metro lineare, di fronte alla spesa media di L. 7,60 del precedente esercizio.

Gli aumenti del costo a metro lineare della revisione e della ripassatura sono dovuti a rincari della mano d'opera derivanti dallo stato di guerra.

21. **Massicciata.** — Durante l'esercizio 1943-1944 sono stati eseguiti risanamenti della massicciata per una estesa di metri lineari **18.262** di binario, di fronte a ml. 70.790 eseguiti nel precedente esercizio, e ricarichi e rialzamenti del binario per ml. **89.227** di fronte a ml. 439.009 del precedente esercizio.

Il minor lavoro eseguito è dipeso dalla mancata disponibilità dei carri ferroviari da utilizzare per il trasporto del pietrisco e dalle crescenti difficoltà della circolazione derivanti dallo stato di guerra.

22. **Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni.** — Durante uno dei bombardamenti degli Scali di Roma avvenuti nell'agosto 1943 è stato pressochè completamente distrutto il treno appositamente attrezzato per il diserbamento chimico delle linee, cosicchè nell'esercizio 1943-1944 non è stato provveduto a tale lavoro.

Non essendo stato possibile approvvigionare, dato lo stato di guerra, il clorato sodico, non si è provveduto neppure al diserbamento chimico dei piazzali di stazione.

23. **Rinnovamenti e rafforzamenti di binario.** — Nell'esercizio 1943-1944 è stato eseguito il rinnovamento: di ml. **19.402** di binario con rotaie nuove dei modelli pesanti; di ml. **5.772** di binario con rotaie usate dei modelli medesimi; e di **25** deviatoi.

Una parte di questi lavori, e precisamente il rinnovamento di ml. 4.186 di binario e di n. 6 deviatoi è stato eseguito in dipendenza della elettrificazione.

La spesa consunta durante l'esercizio è stata di L. **9.073.600** in conto spese complementari per rinnovamenti e rifacimenti, di lire **13.272.500** per ricambi saltuari, e di circa L. **4.073.000** in conto patrimoniale per maggior valore del materiale impiegato rispetto a quello tolto d'opera; cioè complessivamente circa lire **26.419.100** di fronte a lire 63.658.700 consuete nell'esercizio precedente.

24. **Programma generale di sistemazione degli armamenti.** — Tale programma stabilito nel 1935, precisa quale tipo di armamento debbano avere le singole linee.

Nell'esercizio 1943-44 il programma ha avuto una sola variazione, di lieve entità, nel 3° gruppo, come risulta dal seguente quadro, che indica la situazione di ogni gruppo (indipendentemente dalla parte realizzata o da realizzare) al 30 giugno 1943 e al 30 giugno 1944.

PROGRAMMA GENERALE DI SISTEMAZIONE DEGLI ARMAMENTI

Approvato con D. M. N. 525 in data 27 agosto 1935

Gruppi di linee	DENOMINAZIONE DEI GRUPPI	SITUAZIONE AL	
		30 giugno 1944	30 giugno 1943
1°	<i>Linee principali:</i> armamento coi modelli pesanti, e rinnovamento anticipato con rotaie nuove dei modelli medesimi . Km. di binario	10.920	10.920
2°	<i>Linee di media importanza:</i> armamento con rotaie usate servibili dei modelli pesanti »	5.342	5.342
3°	<i>Linee di minore importanza:</i> armamento con rotaie usate servibili dei modelli da kg. 36 a ml. fino ad esaurimento, e successivamente con rotaie usate servibili dei modelli pesanti »	4.449	4.445
4°	<i>Linee a scartamento ridotto:</i> armamento con rotaie usate servibili dei modelli da kg. 36 a ml. e di peso inferiore . . »	595	595

Lo stato di realizzazione del programma, limitatamente al complesso del 1° e del 2° gruppo, è invece indicato nel seguente prospetto.

STATO DI CONSISTENZA DEGLI ARMAMENTI PESANTI

LINEE DEL 1° E DEL 2° GRUPPO	ESTESA AL	
	30 giugno 1944	30 giugno 1943
Sviluppo dei binari armati e da armarsi con modelli pesanti . . . km.	(1)	16.262
Sviluppo dei binari già armati come sopra »	(1)	10.803
Sviluppo dei binari ancora da armare »	(1)	5.459

(1) Poichè nell'esercizio 1943-44 erano in atto le demolizioni dei binari e le asportazioni dei relativi materiali da parte delle truppe tedesche, nonchè i danneggiamenti conseguenti alle operazioni belliche, non è possibile fornire al riguardo dati precisi al 30 giugno 1944 e fare il confronto con quelli al 30 giugno 1943.

25. Saldatura delle rotaie. — Nessuna saldatura di rotaie è stata eseguita nell'esercizio 1943-1944, cosicchè le giunzioni saldate restano **64.822**.

È da notare però che molte rotaie saldate sulle linee dell'Italia Meridionale e Centrale sono state tolte d'opera in seguito ai disfacimenti ordinati dalle Autorità Germaniche.

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

26. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti. — La spesa complessiva effettivamente consunta, durante l'esercizio 1943-1944, è stata di lire **232.456.000** per lavori in genere eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio, più lire **30.638.000** circa per lavori di elettrificazione. Le corrispondenti spese dell'esercizio precedente furono rispettivamente di lire 441.389.000 e di lire 165.131.700.

Qui di seguito si indica il dettaglio delle spese per lavori in genere, mettendo per ciascun titolo a confronto i dati del 1943-1944 con quelli del 1942-1943.

	1943-1944	1942-1943
Aumento peso o rinforzo armamento L.	4.073.000	3.387.000
Massicciata »	63.000	914.000
Raddoppiamenti e quadruplicamenti binari »	5.735.000	19.268.000
Sistemazioni e miglioramenti alle linee, alle opere d'arte ed ai ponti metallici »	50.192.000	75.613.000
Ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate »	111.069.000	254.484.000
Ampliamento e sistemazione dei Magazzini, Officine, Depositi locomotive, Depositi combustibili, Squadre rialzo ed impianti affini compreso l'acquisto dei macchinari »	11.074.000	8.672.000
Impianti di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento treni, depositi di infiammabili »	1.614.000	1.075.000
<i>Totale da riportare L.</i>	183.820.000	363.413.000

	<i>Riporto</i> . . .	L. 183.820.000	363.413.000
Impianti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, di sicurezza	›	35.743.000	59.611.000
Impianti telegrafici e telefonici	›	5.098.000	1.996.000
Fabbricati diversi per alloggi	›	6.147.000	12.513.000
Illuminazione	›	1.538.000	3.615.500
Fabbricati per Dopolavoro ferroviario	›	110.000	241.000
	TOTALE . . .	L. 232.456.000	441.389.000

I lavori ultimati sono elencati negli allegati 24, 25, 26, 27, 28 e 29.

NUOVI IMPIANTI E SISTEMAZIONE DI IMPIANTI DI APPARATI CENTRALI, DI BLOCCO, E DI SEGNALAMENTO

27. — A causa delle circostanze eccezionali verificatesi durante l'esercizio 1943-1944 quasi tutti i lavori relativi a nuovi impianti, ampliamenti e sistemazioni di impianti esistenti di Apparati Centrali, di blocco e di segnalamento sono stati di massima sospesi dovendosi invece continuamente provvedere a riparare ed a sostituire con impianti provvisori quelli che giornalmente venivano danneggiati o distrutti da azioni belliche.

È stata fatta eccezione per alcuni impianti il cui stato di avanzamento dei lavori permetteva di contare su una prossima attivazione; di tali impianti durante l'esercizio in esame sono stati attivati: Pavia Scalo, Bivio Seveso, Bivio Musocco, Bivio Gravellone, Ospedaletto Valsugana, Raddoppio Fontevecchia, Osimo Castelfidardo, Tollo Canosa Sannita, Crevalcore; in totale N. 10 apparati elettrici per N. 160 leve, tutte del tipo F. S.

È stato inoltre attivato il blocco sui seguenti tratti di linea: Poggioreale del Carso-Poggioreale Campagna; Sesana-Poggioreale; Ronchi Nord-Ronchi Sud; Mola-Monopoli; in totale circa km. 30 con 8 nuovi posti di blocco anche questi tutti del tipo F. S.

Fra gli impianti provvisori sono da segnalare quelli per i raccordi interni a Verona fra le linee di Modena e del Brennero; a Udine fra le linee Udine-Tarvisio e Udine-Gorizia; a Bolzano fra Bivio Pie' di Virgolo e Bivio Cardano; a Bologna in corrispondenza di Bivio Lavino fra le linee Bologna-Verona e Piacenza-Pistoia, nonché numerosi altri in corrispondenza di posti sinistrati.

Sono stati messi in opera circa 100 segnali in sostituzione di altri.

Dal prospetto seguente risulta la consistenza degli impianti in parola rimasti in efficienza al 30 giugno 1944 in confronto alla consistenza al 30 giugno 1943.

INDICAZIONE DEGLI IMPIANTI		SITUAZIONE		
		AL		
		30-6-1943	30-6-1944	
Apparati elettrici	{ Apparati n.	425	209	
	{ Leve »	14.831	10.488	
Manovre elettriche di segnali a mezzo di leve unitarie - Istrumenti di blocco - Istrumenti a maniglie, a bottoni, a chiavi ecc.	{ Complessi n.	735	505	
	{ Leve »	6.826	4.641	
Apparati idrodinamici	{ Apparati n.	399	256	
	{ Leve »	10.345	8.096	
Apparati elettrodinamici	{ Apparati n.	57	68	
	{ Leve »	2.090	2.156	
Apparati Saxby	{ Apparati n.	112	91	
	{ Leve »	987	815	
Apparati a filo {	Semplice { Apparati n.	260	166	
		{ Leve »	1.910	1.654
	Doppio {	Apparati »	110	119
		Leve »	1.400	1.448
TOTALE MANOVRE CENTRALIZZATE		2.038	1.579	
		37.889	29.288	
Manovre di segnali con	Manovelle equilibrate . n.	862	628	
	Leve tipo A »	1.955	1.455	
	» » P. L. M. »	833	184	
	» » vario »	230	851	
	TOTALE n.	3.880	2.618	
Blocco automatico	{ Posti di blocco n.	111	88	
	{ Sviluppo linea Km.	399	96	
Blocco semiautomatico	{ Posti { con istrum. Cardani . n.	660	490	
		{ » » F. S. »	410	228
	{ Sviluppo linea Km.	4.238	3.064	
Blocco a settori	{ Posti di blocco n.	56	62	
	{ Sviluppo linea Km.	155	186	
TOTALE IMPIANTI DI BLOCCO		1.237	822	
		4.792	3.386	

POTENZIALITÀ COMPLESSIVA DELLE STAZIONI E FERMAE, AGLI EFFETTI DEL SERVIZIO MERCI

28. — In seguito agli eventi bellici tale potenzialità, al 30 giugno 1944, per quanto si è potuto assodare (archivi distrutti, personale disperso, ecc.) risulta la seguente, notevolmente ridotta rispetto a quella al 30 giugno 1943:

	al 30 giugno 1944	al 30 giugno 1943
	N. dei carri	N. dei carri
1) Fronti di magazzini e tettoie	7.640	13.228
2) Fronti di piani caricatori scoperti	18.000	21.765
3) Fronti di binari per carico e scarico diretto.	57.000	91.738
4) Binari per deposito veicoli	122.000	242.215
5) Binari di manovra	204.000	238.809
	metri quadrati	metri quadrati
6) Aree coperte per deposito	291.020	818.297
7) Aree scoperte per deposito	1.517.320	1.915.524

IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE

29. **Illuminazione degli Uffici e delle Stazioni.** -- Le spese sostenute nell'esercizio 1943-44 per l'illuminazione elettrica degli Uffici e delle Stazioni (energia e tasse, materiali di manutenzione e mano d'opera) ammontano in cifra tonda a L. **10.940.000** (comprese le spese per la Direzione di Verona), esclusi i ricuperi, contro L. 21.395.000 dell'esercizio precedente. Quest'ultima cifra però non comprende i Compartimenti di Reggio C., Palermo e Cagliari.

La spesa media complessiva annua per ogni Watt di potenza delle lampade installate è risultata, per l'esercizio 1943-44, di L. **6,20** mentre nell'esercizio precedente era stata di L. 2.

Le somme approvate in Conto patrimoniale e in Conto migliorie per impianti d'illuminazione e forza motrice ammontano rispettivamente a L. **164.000** e a L. **325.000**, contro L. 330.000 e L. 836.450 nell'esercizio precedente.

Le Stazioni ed Uffici illuminati elettricamente al 30 giugno 1944, limitatamente ai Compartimenti Centro-Meridionali, in quanto non è stato possibile avere i dati statistici per i Compartimenti del Nord che nemmeno la ex Direzione di Verona ha potuto raccogliere, erano **1.196** con **46.414** lampade ad incandescenza funzionanti.

La potenza complessiva degli impianti in funzione al 30 giugno 1944 risulta di Watt **1.568.000**.

Per gli impianti ad inondazione di luce al 30 giugno 1944 si hanno dati soltanto per i Compartimenti di Roma e di Napoli. Essi risultano **18**. Tali impianti, peraltro, hanno funzionato nell'esercizio 1943-44 solo in parte, in conseguenza dei danni derivati da azioni belliche.

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza al 30/6/44 e al 30/6/43 degli impianti di illuminazione funzionanti nelle Stazioni ed Uffici:

	al 30 giugno 1944	al 30 giugno 1943
— Stazioni ed Uffici illuminati elettricamente	N. 1.196	2.647
— Lampade ad incandescenza	46.414	225.300
— Potenza complessiva	Watt. 1.568.000	10.678.100
— Stazioni illuminate a petrolio.	N. 258	159
— Lumi a petrolio	1.489	860

30. **Illuminazione dei treni e delle locomotive.** -- La consistenza delle batterie accumulatori al 30 giugno 1944 per l'illuminazione elettrica dei veicoli ferroviari e per i servizi accessori sui locomotori elettrici a corrente continua a 3.000 Volt si è ridotta approssimativamente a **43.300** batterie di cui circa 5.000 per i servizi accessori.

Gli impianti di carica della sola rete centro-meridionale erano 37 di cui 5 più o meno danneggiati dalla guerra e 14 altri impianti inutilizzabili perchè completamente distrutti o col macchinario asportato.

Sono state rifornite di energia circa 325.000 batterie utilizzando 754.000 KWh.

Le percorrenze dei veicoli a luce elettrica con batterie trasportabili non sono state accertate.

Le spese di esercizio ammontano nel 1943-44 a circa L. 40 milioni.

Le locomotive a vapore ed elettriche trifasi munite di impianto d'illuminazione elettrica a batterie trasportabili al 30 giugno 1944 erano circa 300.

31. **Illuminazione elettrica dei segnali.** — Alla fine dell'esercizio 1943-44 si avevano n. 452 località dotate di illuminazione elettrica dei segnali, con un totale di n. 2.181 segnali illuminati elettricamente. In questi non sono compresi i segnali permanentemente luminosi.

IMPIANTI DIVERSI

32. **Impianti telegrafici e telefonici.** — Nell'esercizio 1943-44 non sono stati eseguiti nuovi lavori. Sono stati soltanto eseguiti lavori di ripristino di impianti danneggiati da azioni belliche.

Dal prospetto qui appresso riportato risulta la consistenza degli impianti telegrafici al 30 giugno 1944 in confronto di quella al 30 giugno 1943.

DENOMINAZIONE DEGLI IMPIANTI		SITUAZIONE AL 30-6-1943	SITUAZIONE AL 30-6-1944
Lunghezza delle linee telegrafiche Km.		17.414	12.590
Circuiti aerei { sviluppo conduttori {	per telegrafi »	36.096	18.846
	» telefoni »	38.667	19.216
	» blocco e segnalamento »	17.534	9.142
	» altri usi e di scorta »	—	—
Cavi multipli telegrafici comprendenti eventualmente circuiti di blocco e segnalamento {	Lunghezza dei cavi »	5.535	2.291
	di cui comprendenti circuiti Pupinizzati . . . »	3.683	1.624
	Sviluppo coppie »	122.590	50.684
	di cui Pupinizzate »	46.938	21.422
	Bobine Pupin n.	17.141	9.158
Canapi ad un conduttore (in galleria) Km.		190	80
Cavi mult. per segnalam. e appar. centr. {	Lunghezza dei cavi »	7.396	2.270
	Sviluppo coppie »	85.550	28.800
Centralini telegrafici n.		12	7
Telescrittori »		66	49
Gruppi telegrafici Morse »		6.545	1.986
Centralini telefonici {	Automatici »	62	45
	Manuali »	775	820
Apparecchi telefonici singoli {	Ordinari, tipo normale »	8.076	7.101
	Automatici »	7.028	1.656
	A chiamata selettiva »	9.569	2.510
Posti telefonici di lavoro a più linee {	con linee ordinarie e selettive »	1.258	890
	con sole linee ordinarie »	454	220

33. **Impianti di diffusione sonora.** — Nell'esercizio 1943-44 non sono stati eseguiti impianti di diffusione sonora.

34. **Impianto meccanismi speciali.** — Durante l'esercizio 1943-44 non si sono eseguiti impianti di ascensori e montacarichi, arganelli elettrici per alaggio carri, carrelli trattori, carri trasbordatori, ecc.

35. **Orologi, stadere e bilance.** — Dai due prospetti seguenti risulta la situazione di tali apparecchi in opera al 30 giugno 1944 e al 30 giugno 1943.

OROLOGI

TIPO	Quantità al 30 giugno 1943 (mancano i dati per i Compartimenti di Reggio Calabria, Palermo e Cagliari)	Quantità al 30 giugno 1944 (per i Compartimenti del Nord mancano vari dati)	Spesa per canone di manutenzione ordinaria Lire	Spesa per riparazioni straordinarie Lire
Da torre	115	42		
Regolatori.	108	82		
A più mostre	455	281		
Secondari elettrici da torre	51	14		
Secondari elettrici a più mostre	181	54	214.019	8.512
Secondari elettrici ad una mostra	933	240		
Da tasca	5.509	2.920	222.531	
Di controllo per la presenza del personale	199	97		
Di controllo per la guardia notturna	559	186		
A bilanciere per cabine di blocco	484	275		
Da ufficio a pendolo con o senza suoneria	8.292	2.985		

STRUMENTI METRICI

TIPO	Quantità al 30 giugno 1943 (mancano i dati per i Compartimenti di Reggio Calabria, Palermo e Cagliari)	Quantità al 30 giugno 1944 (per i Compartimenti del Nord mancano vari dati)	Spesa per canone di manutenzione ordinaria Lire	Spesa per riparazioni straordinarie Lire
Stadere a ponte bilico	1.777	980		
» portatili	5.182	2.520		
Bilancie a sospensione inferiore	3.380	1.680	115.758	318.301
Bilancie a sospensione semplice e per monete	1.317	701	434.059	
Stadere e bilancie automatiche	214	49		

OFFICINE E CANTIERI DEL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

36. **Officina del materiale fisso di Pontassieve.** — Nel 1943-44 l'Officina di Pontassieve non ha eseguito lavori essendo stata completamente distrutta per cause belliche.

37. **Attività dei Cantieri iniezione legnami di Livorno e Reggio Calabria.** — Il Cantiere di Livorno non ha potuto lavorare per cause belliche. Il treno cantiere proveniente da Reggio Calabria è stato trasportato a Foligno nell'aprile 1943 ed ha lavorato da luglio a ottobre impregnando complessivamente **40.343** traverse. Nel novembre è stato spostato dai tedeschi verso nord, sostando ad Ospedaletto Bresciano e infine a Cittadella.

38. **Accettazione materiale d'armamento.** — Nel periodo luglio 1943-gennaio 1944 sono state collaudate complessivamente n. **78.373** traverse.

NOTIZIE VARIE

39. **Appalti e contratti.** — Per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria delle linee, dei fabbricati e delle opere inerenti si è provveduto in gran parte mediante gare interne annuali, stipulando poi convenzioni di cottimo, o lettere commerciali, o commettendo i lavori a mezzo ordinativo.

Invece per detti lavori inerenti alle opere metalliche (travate, pensiline e coperture) si è provveduto a mezzo della squadra ponti in ferro.

Per la restante parte di detti lavori di ordinaria manutenzione ed in particolare per quelli di manutenzione dell'armamento e della sede stradale, a cui non si è potuto far fronte con le squadre cantonieri, data la deficienza di personale, si è provveduto mediante gare a licitazione privata, stipulando poi i relativi contratti.

Per i lavori in conto speciale, cioè di carattere patrimoniale, o per riparazione di danni di guerra e di forza maggiore, si è seguito come d'uso, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo nei casi in cui, per precedenti impegni e per peculiari condizioni, è stato adottato l'appalto a trattativa privata.

Il numero delle gare a licitazione privata tenute nei diversi Compartimenti è stato di **64** per un ammontare di L. **40.616.854**, tali gare sono state tutte aggiudicate.

Sono stati presentati alla superiore approvazione ed approvati n. **107** contratti stipulati in seguito a licitazione privata per un importo di L. **99.751.835**.

Sono stati stipulati ed inviati all'approvazione n. **36** atti addizionali per L. **1.179.783**.

Sono state inoltre stipulate dalle diverse Sezioni Lavori n. **243** tariffe suppletorie per L. **15.360.753**.

40. **Controversie con gli appaltatori.** — Durante l'esercizio 1943-44 sono stati presentati dagli appaltatori n. **221** memoriali per compensi, di cui 35 non specificavano l'importo delle richieste e gli altri 186 riguardavano compensi per l'ammontare complessivo di L. **20.653.478** e condoni di multe per l'ammontare di L. **738.173**.

Di tali vertenze, n. 14, per le quali era stata chiesta la somma di L. 188.019, sono state risolte con il pagamento della somma di L. 83.801 ivi comprese L. 46.400 per condono di multe.

Altre 18 vertenze per le quali era stata chiesta una somma imprecisata, riguardando la maggior parte revisione dei prezzi, sono state risolte con il pagamento della somma di L. 573.353 di cui L. 215.983 per condono multe.

Sono continuate inoltre le trattative per la definizione di vertenze aperte negli esercizi precedenti; di esse ne sono state amichevolmente composte n. 187 relative a richieste per L. 18.067.257, accordando compensi per L. 6.429.802 ivi comprese L. 126.415 per condono multe.

Altre 34 vertenze sono state definite respingendo le domande di compensi che ammontavano a L. 1.045.990.

Complessivamente quindi nell'esercizio 1943-44 sono state definite n. 253 vertenze per le quali era stata richiesta (per quanto riguarda gli importi precisati) la somma complessiva di L. 19.301.266.

Per dette vertenze sono stati pagati compensi per L. 7.086.956 corrispondenti ad una quota inferiore al 36%, circa delle somme richieste, tenuto conto che per alcuni memoriali non sono state precisate dalle Imprese le somme richieste.

41. Liquidazione di lavori in conto spese complementari, e in conto spese patrimoniali. — Per tali lavori eseguiti sono state approvate 222 liquidazioni finali per un importo di L. 127.734.072,01 ed inoltre 7 proposte di annullamento di impegno per L. 775.400,— e 3 proposte di riduzione di impegno per L. 393.525,—.

42. Espropriazioni ed asservimenti. — Per nuovi impianti sulle linee in esercizio, sono stati approvati progetti richiedenti la espropriazione di circa mq. 1.048.200 di terreno per un importo complessivo presunto di L. 670.880.

Per le espropriazioni e per gli asservimenti relativi a progetti approvati nell'esercizio ferroviario 1942-43 e nei precedenti, si sono effettuati depositi per la somma di L. 3.988.279 riferentisi ad una superficie espropriata di mq. 2.251.464.

43. Incendi attribuiti al passaggio delle locomotive. — Gli incendi nelle proprietà limitrofe alla ferrovia, denunciati come attribuibili al passaggio delle locomotive, sono stati complessivamente n. 310 per un danno presunto di L. 918.567.

Nella maggior parte dei casi la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria non è stata, peraltro, riconosciuta.

Gli indennizzi liquidati nell'esercizio 1943-44 per incendi avvenuti sia in detto esercizio che nei precedenti, in via amichevole o a seguito di giudizio, ammontano complessivamente a L. 13.000 per 3 sinistri.

44. Concessioni diverse. — Sono state concluse n. 212 convenzioni, di cui n. 164 per concessioni di attraversamenti elettrici, n. 11 attraversamenti con condutture d'acqua, n. 12 per impianti a distanza ridotta e n. 25 per attraversamenti diversi.

Per altre 420 domande di concessioni del genere erano in corso le istruttorie al 30 giugno 1944.

45. Vendite, permutate ed acquisti. — Si è proceduto a 15 vendite di terreni non necessari all'esercizio ferroviario, per una superficie complessiva di mq. 41.118 e per il prezzo complessivo di L. 178.007.

Si sono effettuate 2 permutate di terreni con terzi nelle quali l'Amministrazione ferroviaria ha ceduto mq. 558 di terreno ricevendone in cambio mq. 558 più un conguaglio di L. 3.920.

Sono stati inoltre acquistati con 1 contratto di libera compravendita, mq. 616 di terreno per L. 2.000.

46. Consegna di piazzali esterni e delle strade d'accesso alle stazioni. — Sono state stipulate, nell'anno finanziario 1943-44, 16 convenzioni per consegna a Comuni di piazzali esterni e strade d'accesso a stazioni ferroviarie; e al 30 giugno 1944 erano in corso 2 trattative per altre consegne del genere.

47. Affitti attivi e passivi. — Al 30 giugno 1944 erano in corso 8.313 contratti per la concessione in locazione a terzi di terreni e fabbricati di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria, per canoni ammontanti a L. 3.211.900.

A tale epoca erano altresì in corso 209 contratti per l'affitto di fabbricati e terreni, di proprietà di terzi, per canoni ammontanti a L. 2.641.463.

Inoltre al 30 giugno 1944 erano in corso 12.062 concessioni di alloggio al personale in fabbricati dell'Amministrazione escluse le Case economiche che costituiscono una gestione a sè (vedasi pagina 73), per canoni ammontanti complessivamente a L. 7.623.440.

48. Proventi diversi. — Durante l'esercizio è stato complessivamente ricavato dagli sfalci d'erba e dallo scalvo siepi delle scarpate ferroviarie un provento di L. 569.693.

PROGETTI E LAVORI ESEGUITI
PER CONTO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E TELEGRAFI
(per i dettagli vedasi l'allegato n. 31)

49. Progetti e costruzioni di nuovi edifici postali e telegrafici.

Potenza. — Costruzione di un nuovo edificio per le Poste e Telegrafi (sospeso il completamento per l'avvenuta occupazione da parte di sinistrati di guerra).

50. Case economiche per postelegrafonici (nuovi fabbricati). — All'inizio dell'esercizio non vi erano da eseguire lavori di costruzione o di ultimazione di nuovi fabbricati, nè si sono iniziati nuovi lavori.

51. Impianti elettrici ed elettromeccanici. — Durante l'esercizio 1943-44 sono stati eseguiti vari impianti per conto dell'Amministrazione delle PP. TT. e precisamente: illuminazione, forza motrice, suonerie, orologi elettrici, telefoni interni, serrature elettriche, ecc. per un importo di L. **203.180.**

Si è provveduto inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione elettrica (circa **35.000** 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 L. **94.000.**

CAPO III.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE

DOTAZIONE DI MATERIALE ROTABILE

1. Variazioni nella consistenza del parco rotabili (scartamento normale e ridotto).

— Non essendo possibile tenere conto nemmeno in modo approssimativo delle variazioni intervenute in maggio e in giugno 1944, si espone nel prospetto allegato 32 la consistenza del parco rotabili al 30 aprile 1944. In tale prospetto però non si tiene conto dei veicoli distrutti, danneggiati gravemente, asportati in conseguenza degli eventi bellici.

Al 30 giugno 1944 già buona parte del materiale F. S. trovavasi fuori Rete, trattato da altri Paesi o inviato in Germania d'ordine delle forze militari tedesche; in contrapposto altro materiale estero, sia pure in misura ridotta, è affluito sulla Rete per le esigenze delle truppe combattenti.

Una ripartizione approssimata, soltanto per le locomotive ed automotrici, delle unità atte al servizio e fuori servizio, può desumersi dai dati raccolti nel prospetto allegato num. 33.

PERCORRENZE E CONSUMI

2. **Percorrenze reali dei treni.** — Nell'esercizio 1943-1944 i treni-chilometri effettuati complessivamente si possono valutare in circa milioni 83,9 per tutta la rete: tale cifra è stata determinata in base ai dati parziali che è stato possibile raccogliere, integrati con valutazioni approssimative per i dati in cui era mancata la rilevazione.

Di fatto, a causa delle vicende belliche alcuni Compartimenti, per diversi mesi dell'esercizio, hanno potuto fornire soltanto notizie approssimate, senza alcuna attendibile distinzione fra treni-chilometri percorsi per servizio viaggiatori, servizio merci, servizio interno dell'Amministrazione.

Nel prospetto allegato n. 34 sono riportati i dati in parola raccolti dalla ex Direzione Generale di Verona, ma per essi non è possibile fare una approssimata ripartizione per mese; i treni-chilometri che figurano percorsi nei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze possono ritenersi attendibili mentre quelli afferenti agli altri Compartimenti sono indubbiamente inferiori a quelli realmente effettuati. Così dicasi per le percorrenze dei veicoli risultanti dallo stesso prospetto.

Nel prospetto allegato n. 35 sono esposti per le percorrenze dei treni dati più completi; in esso figurano infatti gli stessi dati che per i Compartimenti del nord risultano

nel prospetto precedente, integrati da quelli che per i Compartimenti del centro, del sud e delle isole si sono potuti successivamente raccogliere localmente o ritenere come effettuati durante l'esercizio.

Risultano da tale prospetto come effettuati **73.467.049** treni-chilometri per scartamento normale e scartamento ridotto. Se si tiene conto di una certa aliquota corrispondente ai periodi nei quali, Compartimento per Compartimento, l'esercizio di diversi tronchi di linea sfuggiva ad ogni azione di vigilanza e di controllo degli uffici superiori e diversi treni venivano effettuati direttamente dalle forze militari contrapposte, si giunge alla cifra attendibile di milioni **83,9** dianzi esposta.

Gli **83,9** milioni di treni-chilometri effettuati complessivamente nell'esercizio in esame si possono considerare ripartiti a seconda del sistema di trazione in :

milioni 39,7 con trazione a vapore scartamento normale ;
 milioni 0,1 con trazione a vapore scartamento ridotto ;
 milioni 42,2 con trazione elettrica ;
 milioni 1,9 con automotrici a carburante (benzina, nafta o metano).

Si ha così che, ragguagliate a cento le percorrenze in parola, quelle a vapore sono state del **47,44 %**, quelle elettriche del **50,30 %** e quelle a carburante del **2,26 %**.

3. Percorrenze dei treni e delle locomotive. — Le percorrenze dei treni e delle locomotive, in corsa ed in manovra, raffrontate con quelle di alcuni esercizi precedenti, possono riepilogarsi come nel prospetto a pag. 55.

4. Percorrenze virtuali delle locomotive, tonnellate-chilometri reali, virtuali, rimorchiate, e di treno completo. — Con le avvertenze e le limitazioni di cui si è detto nei paragrafi precedenti, si sono raggruppati i dati in parola nel prospetto che segue (v. pag. 56). Per gli opportuni raffronti sono anche esposti quelli similari dell'esercizio 1938-1939 e degli esercizi del periodo bellico 1941-42 e 1942-43.

5. 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 in tonnellate	1938-39	1941-42	1942-43	1943-44 (1)
Per locomotiva a vapore	249,1	302,8	322,3	365,2
» » elettrica (esclusi elettrotreni ed elettromotrici)	326,8	391,5	422,6	367,9
Per treno a vapore	383,—	339,1	360,7	394,—
» » elettrico (esclusi elettrotreni ed elettromotrici)	382,6	467,6	511,3	461,2

N. B. — Le medie su esposte sono ricavate sulla base delle Tonn-Km virtuali rimorchiate e delle percorrenze virtuali.

(1) *Peso medio a tutto febbraio.* Nel mese di luglio mancano i dati delle Sezioni Trazione di Napoli, Reggio C., Palermo e Cagliari. Nel mese di agosto quelli di Milano, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Nel mese di settembre quelli di Genova, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da ottobre a febbraio quelli di Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da marzo a giugno mancano tutte le Sezioni.

PERCORRENZE VIRTUALI DELLE LOCOMOTIVE E TONN.-KM. REALI E VIRTUALI RIMORCHIATE E DI TRENO COMPLETO

N.B. — I dati del presente prospetto non sono sempre confrontabili con quelli corrispondenti del prospetto alla pagina precedente, perchè derivano da rilevazioni diversamente incomplete, come risulta dalle annotazioni.

	1938-1939		1941-1942		1942-1943 (1)		1943-1944 (2)	
		%		%		%		%
<i>Km. locomotive virtuali</i>								
A trazione a vapore carbone Km.	113.712.966	48,70	133.211.597	45,58	120.468.979	43,36	98.745.807	38,78
A trazione elettrica »	119.789.108	51,30	159.072.992	54,42	157.350.245	56,64	45.877.590	61,22
IN COMPLESSO . . . Km.	233.502.074	100,—	292.284.589	100,—	277.819.224	100,—	74.128.487	100,—
<i>Tonn-Km. virtuali rimorchiate</i>								
A trazione a vapore carbone . . . Tonn-Km.	28.324.099.000	44,13	38.027.241.000	41,36	36.347.538.300	39,31	9.497.011.900	40,09
A trazione elettrica »	35.865.616.400	55,87	53.921.362.000	58,64	56.104.629.100	60,69	14.191.782.100	59,91
IN COMPLESSO . . . Tonn-Km.	64.189.715.400	100,—	91.948.603.000	100,—	92.452.167.400	100,—	23.688.794.000	100,—
<i>Tonn-Km. reali rimorchiate</i>								
A trazione a vapore carbone . . . Tonn-Km.	24.730.159.200	46,26	32.395.696.100	42,55	31.514.412.200	40,23	8.624.486.800	48,15
A trazione elettrica »	28.734.328.400	53,74	44.542.875.100	57,45	46.811.548.400	59,77	11.862.217.700	56,85
IN COMPLESSO . . . Tonn-Km.	53.464.487.600	100,—	77.938.571.200	100,—	78.325.960.600	100,—	19.986.704.000	100,—
<i>Tonn-Km. virtuali di treno completo</i>								
A trazione a vapore carbone . . . Tonn-Km.	47.460.002.800	50,42	60.505.409.200	46,99	56.736.382.200	44,68	14.832.709.700	44,15
A trazione elettrica »	46.667.092.400	49,58	68.266.682.300	53,01	70.255.882.900	55,32	18.180.908.100	55,56
IN COMPLESSO . . . Tonn-Km.	94.127.095.200	100,—	128.772.091.500	100,—	126.992.265.100	100,—	32.468.617.800	100,—
<i>Tonn-Km. reali di treno completo</i>								
A trazione a vapore carbone . . . Tonn-Km.	40.447.776.600	52,17	50.799.070.700	47,68	47.641.937.400	45,13	12.787.649.000	47,12
A trazione elettrica »	37.083.803.500	47,83	55.738.038.100	52,32	57.924.755.500	54,87	14.849.881.400	52,88
IN COMPLESSO . . . Tonn-Km.	77.531.580.100	100,—	106.527.108.800	100,—	105.566.692.900	100,—	27.137.080.700	100,—

(1) Per la Delegazione di Cagliari (da febbraio a giugno) e per la Sezione Trazione di Palermo (mese di giugno), mancando i dati; si sono presi per base quelli corrispondenti dell'esercizio precedente. — (2) Nel mese di luglio mancano i dati delle Sezioni di Napoli, Reggio C., Cagliari e Palermo; nel mese di agosto quelli di Milano, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari; nel mese di settembre quelli di Genova, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari; nei mesi di ottobre, novembre, dicembre, gennaio e febbraio mancano i dati di Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari; dal mese di marzo a giugno mancano tutte le Sezioni.

6. **Utilizzazione dei mezzi di trazione.** — Non si conoscono i dati relativi alla trazione a vapore ed elettrica.

Trazione con motori a combustione interna. — La utilizzazione delle automotrici con motori a combustione interna dal 1942 al 1944 risulta dal seguente prospetto:

D A T A	NUMERO DEI TURNI			NUMERO DELLE AUTOMOTRICI IN TURNO			Percentuale automotrici a doppio agente rispetto al totale delle automotrici in turno	Percorrenza media giornaliera delle automotrici in turno
	Semplice agente	Doppio agente	Totale	Semplice agente	Doppio agente	Totale		
30 giugno 1942	2	1	3	6	7	13	53,8	187
30 » 1943	3	4	7	7	39	46	84,8	212
30 » 1944	6	2	8	20	12	32	87,5	180

7. **Consumo di carbone.** — Il consumo di carbone ragguagliato a litantrace, nell'esercizio 1943-44, è risultato di tonn. **1.240.202**. Mancano però i dati dei mesi di maggio e giugno del Compartimento di Firenze, da agosto a giugno di Roma, da ottobre a giugno di Ancona, da settembre a giugno di Napoli, di luglio di Bari, e da luglio a ottobre di Palermo.

8. **Consumo di combustibili, lubrificanti e olio per illuminazione, per la trazione a vapore.** — I dati parziali mensili che si sono potuti raccogliere sono quelli esposti nei prospetti allegati 36 e 37.

Per le sole linee a scartamento ridotto della Sicilia, i consumi di combustibile, ragguagliato a litantrace, e quello delle materie grasse, ragguagliato ad olio per cilindri, risultano dal seguente prospetto in cui sono paragonati agli esercizi precedenti:

	1938-39	1941-42	1942-43	1943-44
Combustibili Tonn.	17.524	24.365	27.922	4.057
Materie grasse Kg.	25.158	34.693	36.321	7.161

9. **Consumo di energia elettrica, lubrificanti e olio per illuminazione, per la trazione elettrica.** — Il consumo di energia per la trazione elettrica nell'esercizio 1943-1944 è risultato di KWh **767.279.968** per l'intera rete, di fronte ad un consumo di KWh 1.595.920.188 dell'esercizio precedente.

Nel detto consumo di KWh **767.279.968** sono compresi anche circa KWh 5.000.000 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 rilievo del consumo medio di energia per tonnellata-chilometro virtuale di treno completo non si è potuto fare a causa dell'incompletezza dei dati relativi alle tonnellate-chilometri.

La notevole riduzione del consumo complessivo di energia per la trazione elettrica verificatasi nell'esercizio 1943-44 di fronte al corrispondente consumo dell'esercizio precedente, è dovuta agli eventi bellici i quali, nel periodo dal settembre 1943 alla fine di giugno 1944, provocavano gravissime distruzioni e danni ingenti agli impianti ferroviari, specialmente nell'Italia Centrale e Meridionale.

I dati parziali mensili relativi al consumo di lubrificanti e olio per illuminazione per la trazione elettrica, che si sono potuti raccogliere, risultano dal prospetto allegato 38.

10. Consumo di combustibili, lubrificanti ed olio per illuminazione, per le automotrici con motori a combustione interna. — I consumi di combustibile complessivi per il servizio delle automotrici con motori a combustione interna negli esercizi dal 1941-42 in poi risultano dal prospetto seguente :

	1941-42	1942-43	1943-44
Benzina colorata Kg.	35.241	16.235	897.072 (1)
Nafta »	388.266	62.823	
Metano. m ³	98.708	871.801	918.159

(1) Mancano i dati dei mesi da luglio ad ottobre, febbraio, maggio e giugno del Compartimento di Firenze, tutto l'esercizio di Roma e Ancona, da settembre a giugno di Napoli, di agosto e settembre di Bari, da luglio ad ottobre di Reggio C., di luglio e agosto di Palermo.

N. B. — Mancano i dati omogenei per il calcolo dei consumi unitari.

I dati parziali mensili che si sono potuti raccogliere sono quelli esposti nei prospetti allegati 39 e 40.

Rispetto a un consumo totale rilevato di nafta e benzina di Kg. 897.072, si è avuto in Sardegna un consumo di nafta di Kg. 462.378, con un percorso di treni-km. 635.600, e quindi con un consumo medio per treno-km di Kg. 0,73.

Negli esercizi precedenti, il consumo medio generale di nafta per treno-km e per tutta la rete era stato di Kg. 0,6117 nel 1942-43, di Kg. 0,9453 nel 1941-42 e di Kg. 0,6141 nel 1940-41.

11. Consumi unitari di lubrificanti. — Si sono potuti raccogliere dati parziali per valutare il consumo unitario di lubrificanti per Km.-locomotiva e per Km.-automotrice. Il confronto con gli esercizi precedenti risulta dal seguente prospetto :

Consumo unitario di lubrificanti per Km. -locomotiva e per Km. -automotrice	1941-42	1942-43	1943-44 (1)
Trazione a vapore (carbone) Kg.	0,0156	0,0146	0,0192
Trazione elettrica (compresi elettrotreni ed elettromotrici). »	0,0068	0,0060	0,0086
Trazione con motori a combustione inter- na (automotrici) »	0,0339	0,0116	0,0096

(1) Consumo unitario a tutto febbraio. Nel mese di luglio mancano i dati delle Sezioni Trazione di Napoli, Reggio C., Palermo e Cagliari. Di agosto mancano quelli di Milano, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Di settembre mancano quelli di Genova, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da ottobre a febbraio mancano quelli di Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Dal mese di marzo a giugno mancano i dati di tutte le Sezioni.

12. **Ore di manovra e consumi combustibili.** — Le ore di manovra e i consumi di combustibile verificatisi negli esercizi dal 1941-1942 in poi, risultano dal seguente prospetto:

	1941-42	1942-43	1943-44 (¹)
<i>Ore di manovra</i>			
Trazione a vapore carbone	4.767.266	4.928.945	1.581.410
Trazione elettrica	363.478	382.808	174.848
<i>Combustibile (carbone) Tonn.</i>	333.058	347.333	118.886
(1) — Dati mancanti: mese di luglio: Sezioni Trazione di Napoli, Reggio C., Palermo e Cagliari. mese di agosto: » » » Milano, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. mese di settembre: » » » Genova, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. mesi da ottobre a febbraio: » » » Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. mesi da marzo a giugno: » » » tutte.			

13. **Economie di carbone conseguite con la elettrificazione.** — Il prospetto alla pagina seguente mette in evidenza i dati relativi agli esercizi dal 1938-1939 in poi.

14. **Vendita delle scorie:**

Anno	Carbone consumato in complesso Tonn.	CARBONELLA RACCOLTA IN COMPLESSO		Importo realizzato dalla vendita delle scorie L.
		Tonn.	% rispetto al 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	1.302.114
1940	1.842.950	7.573 (⁴)	0,42 (⁴)	3.102.498
1941	2.408.134	14.204	0,59	8.007.315
1942	2.257.074 (¹)	15.459 (¹)	0,67 (¹)	14.363.182 (¹)
1943	1.673.853 (²)	1.300	—	5.000.000
1944	148.156 (³)	1.400	— } (⁵)	1.500.000
(1) Sono esclusi i dati relativi alla Sardegna, non pervenuti. — (2) Da gennaio a maggio mancano i dati della Sezione Trazione di Cagliari. Nel mese di giugno quelli di Palermo e Cagliari. In luglio di Napoli, Reggio C., Palermo e Cagliari. In agosto di Milano, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. In settembre di Genova, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da ottobre a dicembre di Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. — (3) Riferibili ai soli mesi di gennaio e febbraio. Mancano i dati delle Sezioni Trazione di Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. — (4) Rettificati i dati relativi al 1940 con la inclusione del prodotto della raccolta della carbonellina iniziatosi nell'anno 1940 medesimo. — (5) Non si indicano le percentuali per diversa incompletezza dei dati relativi agli anni 1943 e 1944.				

ECONOMIA DI CARBONE CONSEGUITA CON LA BLETTRIFICAZIONE

O I N I C I S S I	T R A Z I O N E A V A P O R E				T R A Z I O N E E L E T T R I C A				La trazione elettrica nel complesso ha sostituito un consumo di carbone per		Ogni KWh consumato per la trazione elettrica ha sostituito un consumo di carbone per
	T. K. V. T. C.	T. K. V. R.	Consumo di carbone		TKVTC TKVR	T. K. V. T. C.	T. K. V. R.	Consumo di energia in KWh		Tonn.	Kg
			Completivo	Per 1000 T. K. V. R.				Completivo	Per 1000 T. K. V. R.		
	In migliaia	In migliaia	Tonn.	Kg.	In migliaia	KWh	KWh	Tonn.	Kg		
2	3	4 = $\frac{2}{3}$	5	6 = $\frac{5}{3}$	7	8	9 = $\frac{7}{8}$	10	11 = $\frac{10}{8}$	12 = 6 x 8	13 = $\frac{6 \times 8}{10} = \frac{6}{11}$
1938-39	47.460.002	28.324.099	1,67	1.522.641	53,7	46.667.092	35.865.616	1,30	1.068.600.720	1.925.984	1,80
1939-40	46.277.191	28.106.945	1,62	1.459.655	51 —	57.638.006	44.774.369	1,29	1.322.725.910	2.283.493	1,73
1940-41	55.974.838	35.258.663	1,59	1.870.788	53 —	64.333.117	50.679.222	1,27	1.461.808.781	2.685.999	1,84
1941-42	60.505.409	38.027.241	1,59	2.061.026	54,2	68.266.682	53.921.362	1,27	1.569.299.648	2.922.538	1,86
1942-43 (1)	56.736.382	36.347.538	1,56	2.036.000	56 —	70.255.883	56.104.629	1,25	1.595.920.188	3.141.859	1,97
1943-44 (2)	14.332.710	9.497.012	1,51	543.208	57,2	18.180.908	14.191.782	1,28	762.279.968 (3)	811.770	(3) —

T. K. V. T. C. = Tonnellate — chilometri virtuali di treno completo. | Se le elettromotrici e gli elettrotreni, pur offrendo posti utili, non hanno rimorchi, le relative tonn-km. figurano soltanto
T. K. V. R. = Tonnellate — chilometri virtuali rimorchiate. | nella colonna 7 e non nella col. 8.

(1) Per la Delegazione di Cagliari (da febbraio a giugno) e per la Sezione Trazione di Palermo (mese di giugno), mancando i dati, si sono presi per base quelli corrispondenti dell'esercizio precedente.
(2) Per le colonne da 2 a 9 e per la colonna 12, nel mese di luglio mancano i dati delle Sezioni Trazione di Napoli, Reggio C., Palermo e Cagliari. In agosto mancano Milano, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. In settembre Genova, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da ottobre a febbraio mancano Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da marzo a giugno mancano tutte le Sezioni.

(3) Il dato della colonna 10 si riferisce al consumo dell'intera rete, e per il modo con cui è stato rilevato non è possibile indicarne la sola parte che si riferisce alle tonnellate-chilometri del presente prospetto, le quali non sono complete quanto a linee e a mesi dell'esercizio; perciò non si indicano le medie delle colonne 11 e 13.

15. **Manovre con locomotive elettriche.** -- Si è continuato a seguire il criterio di utilizzare la trazione elettrica anche per le manovre nei limiti del possibile, allo scopo di ridurre il consumo del carbone. Nel seguente prospetto sono messe in evidenza le ore di manovra eseguite con locomotive elettriche.

ESERCIZIO	Ore di manovra eseguite con le locomotive elettriche		
	Permanenti	Eventuali	TOTALI
1934-1935	—	—	50.871
1935-1936	26.100	52.517	78.617
1936-1937	46.833	71.049	117.682
1937-1938	60.736	83.204	143.940
1938-1939	54.596	130.404	185.000
1939-1940	63.226	228.121	291.347
1940-1941	68.868	255.917	324.785
1941-1942	106.370	257.108	363.478
1942-1943	124.890	257.918	382.808
1943-1944	61.764	112.579	174.343⁽¹⁾

(1) Nel mese di luglio mancano i dati delle Sezioni Trazione di Napoli, Reggio C., Palermo e Cagliari. In agosto di Milano, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. In settembre di Genova, Roma, Bari, Napoli, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da ottobre a febbraio di Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari. Da marzo a giugno mancano tutte le Sezioni.

16. **Rigenerazione lubrificanti usati.** — La rigenerazione degli oli ricuperati dalle boccole dei veicoli è proseguita nell'impianto di Sampierdarena. L'olio minerale scuro rigenerato durante l'esercizio 1943-44 è risultato di Kg. **73.264** contro Kg. 246.681 dell'esercizio precedente.

17. **Riutilizzazione guancialetti felpati e otturatori di feltro per boccole di veicoli.** — Il prospetto seguente indica i risultati dell'esercizio 1943-44 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente:

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.
1942-1943	79.294	3.031	19.322	2.660	54.655	29.837	4.810	4.560
1943-1944	24.867	2.494	—	6.054	20.760	11.699	4.780	4.148

RIPARAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

Per l'esercizio 1943-44 i dati sulle riparazioni del materiale rotabile sono molto incompleti. Vengono pertanto esposti solamente i dati che si sono potuti rilevare e che si ritiene siano attendibili.

18. Riparazione delle unità di trazione nei Depositi.

A) *Trazione a vapore.* — La percorrenza media delle locomotive a vapore di tutta la rete fra due riparazioni cicliche con rialzo per gli esercizi dal 1941-42 è stata la seguente:

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
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
1941-1942	118.021	104.998	82.978	80.568	73.657	27.582	92.259
1942-1943	118.102	104.698	81.608	83.102	73.389	30.679	92.751
1943-1944	99.148	94.898	82.474	79.487	71.709	—	86.002

19. Riparazione delle unità di trazione nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione.

A) RIPARAZIONE MATERIALE A VAPORE (Unità effettive)

	1941-42	1942-43	1943-44 ⁽³⁾
Locomotive riparate N.	723 ⁽¹⁾	805	786
Caldaie sciolte riparate »	37	18	8
Carri riscaldatori riparati »	56	24	12
Locomotive di privati riparate »	1	1	1
Locomotive germaniche riparate »	1	14 ⁽²⁾	—
Locomotive croate riparate »	—	4 ⁽²⁾	—
Percentuali delle locomotive alle quali è stata effettuata la grande riparazione rispetto al totale delle locomotive riparate %	79,69	84,47	89,82
Giacenza media in riparazione delle locomotive di grande riparazione giorni	36	37	48

(1) Di cui 31 unità riparate dal deposito di Cagliari.
 (2) Già comprese nelle 805 riparate in totale.
 (3) La produzione dell'esercizio 1943-44 è stata principalmente di piccole riparazioni e riordini; i dati esposti si riferiscono all'intero esercizio.

B) RIPARAZIONE MATERIALE ELETTRICO

(Unità effettive)

	1941-42	1942-43	1943-44
a) Locomotive trifasi N.	172	114	114
b) Locomotive a corrente continua »	171	171	848
TOTALE LOCOMOTIVE ELETTRICHE . . . N.	343	285	457
Percentuale delle locomotive di grande riparazione rispetto al totale delle locomotive riparate %	65,88	49,82	17,04
Giacenza media in riparazione delle locomotive di grande riparazione:			
a) Locomotive trifasi giorni	35	41	61
b) Locomotive a corrente continua »	27	35	42

N. B. — La produzione dell'esercizio 1943-44 è stata principalmente di piccole riparazioni e riordini; i dati esposti si riferiscono all'intero esercizio.

C) RIPARAZIONE AUTOMOTRICI A COMBUSTIONE INTERNA

Durante l'esercizio 1943-44 sono state effettuate 8 grandi revisioni di carrelli motori nell'Officina Motori di Firenze Romito e 74 grandi revisioni di casse nelle Officine Veicoli. Oltre le grandi revisioni di cui sopra, sono state effettuate altre riparazioni. Altri dati parziali sono indicati al punto 21.

20. Riparazione delle unità di trazione nelle officine private.

	1941-42	1942-43	1943-44 (1)
Locomotive a vapore riparate:			
unità effettive N.	80	75	85
unità virtuali (2) »	380	359	111
Durata media della giacenza in officina Giorni	114	121	—
Caldie sciolte riparate N.	—	5	—
Locomotive elettriche riparate:			
unità effettive »	—	—	—
unità virtuali »	—	—	—
Automotrici ALb 56 e ALn 556 trasformate per renderle atte a funzionare a gas metano »	—	11	25

(1) I dati di questo esercizio, in seguito ai noti eventi bellici, sono incompleti.
(2) Si assume come unità virtuale quella corrispondente ad un impiego di 1.000 ore di mano d'opera.

21. Riparazione dei veicoli e delle automotrici nelle officine di grande riparazione dell'Amministrazione. (Unità effettive).

	1941-42	1942-43	1943-44 ⁽¹⁾
Carrozze N.	4.350 ⁽²⁾	5.044 ⁽³⁾	1.948 ⁽⁴⁾
Automotrici »	167	311	96
Bagagliai, postali, cellulari »	876	947	220
Carri »	5.057	5.964	1.869
TOTALE VEICOLI »	10.450	12.266	3.633

(1) Solo officine di Torino, Voghera, Vicenza, Bologna e Firenze. — (2) Di cui 4.233 a carrelli. — (3) Di cui 4.787 a carrelli. — (4) Di cui 1.872 a carrelli.

22. Riparazione dei veicoli nelle officine private.

	1941-42	1942-43	1943-44 ⁽¹⁾
<i>Veicoli riparati:</i>			
Carrozze — Unità effettive	2.582	2.650	1.291
Bagagliai — Unità effettive	2.503	1.986	1.137
Carri — Unità effettive	23.865	28.386	12.007
TOTALE — Unità effettive . . .	28.950	33.022	14.435
» — » virtuali ⁽²⁾ . . .	5.696	5.687	2.878
Veicoli germanici riparati	—	—	85
Carri croati riparati	—	85 ⁽²⁾	10 ⁽³⁾
<i>Veicoli trasformati</i>	947	139	23

(1) Solo i primi nove mesi — (2) Compresi nei 28.386 carri riparati. — (3) Compresi nei 12.007 carri riparati.
 (2) Il lavoro di riparazione dei veicoli viene valutato assumendo come unità virtuale quella corrispondente ad una unità fittizia per la riparazione della quale occorre un impiego di 1.000 ore di mano d'opera. Nel calcolo di queste unità virtuali si è tenuto conto, oltre che dei lavori di riparazione, anche di quelli dei veicoli allestiti per conto dell'Autorità Militare (carri cucina-dispensa, carrozze ristoro, carrozze e carri dormitorio, carri ritirata, ecc.)

23. Riparazione dei tachimetri per locomotive. — Al 30 giugno 1943 i tachimetri unificati erano 2.594. Negli anni 1943 e 1944 è proseguita la trasformazione e la costruzione dei tachimetri presso l'Officina di Bologna con ritmo vario secondo le contingenze. Questa Officina, in seguito ai pericoli delle offese aeree, è stata trasportata nei locali dell'Istituto dei Ciechi di Bologna.

24. Esperimenti di esercizio su materiale rotabile. — Nel settembre 1943 le carrozze sperimentali dinamometrica ed oscillografica venivano ricoverate al Nord, dopo un fortunoso viaggio, e da tale epoca rimanevano giacenti in località appartate del Piemonte.

La carrozza per prove sui freni trovavasi in Germania all'atto dell'armistizio, requisita da un Comando militare tedesco; ricondotta in Italia, subiva gravi danni a tutti gli addobbi interni non asportabili ed alle apparecchiature.

CAPO IV.

PERSONALE

1. **Consistenza effettiva del personale.** — Come già indicato nella Parte Prima, la consistenza numerica totale del personale per l'intera rete risulta al 30 giugno 1944, di **201.468** agenti così suddivisi per categoria :

— di ruolo	106.837	con variazione di	— 5.508	} rispetto alla consistenza al 30 giugno 1943.
— sussidiari	43.497	»	+ 2.338	
— aspiranti sussidiari	30.700	»	+ 8.254	
— contrattisti	9.390	»	— 477	
— straordinari	2.280	»	+ 757	
— pensionati riutilizzati	5.674	»	— 1.004	
— donne assunte per determinate mansioni del personale esecutivo	3.090	»	— 3.148	
TOTALE	201.468	»	+ 1.212	

Durante l'esercizio sono entrati a far parte del personale di ruolo **27** agenti quali invalidi di guerra, **1.036** per nomine in prova e **2** per nomine a stabile ammesse dall'art. 20 del Regolamento del Personale per alcune categorie di sussidiari con 10 anni di servizio e 3000 giornate di effettivo servizio.

Sono cessati invece dal servizio **6.573** agenti di ruolo tra morti ed esonerati.

2. **Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1943-44.** — Dati gli avvenimenti bellici, che hanno interessato via via tutto il territorio nazionale, con larghe e forzate astensioni dal lavoro, spostamenti notevoli di personale, ecc., non è possibile fornire dati di assoluta esattezza.

Tuttavia, tenuto conto della somma globale erogata nell'esercizio per spese di personale, divisa per la retribuzione media annua per agente, si può ritenere attendibile che il quantitativo medio di personale nell'esercizio si sia aggirato intorno alle **200.000** unità.

3. Assunzioni, nomine in prova ed a stabile. — Per i Compartimenti del Nord, la Direzione Generale di Verona ha assunto in servizio **11.108** agenti non di ruolo, oltre ad altri **118** pure non di ruolo, assunti quali mutilati ed invalidi di guerra.

Per i Compartimenti del Sud:

a) anteriormente alla occupazione di Roma non si sono effettuate di massima assunzioni.

b) dopo l'occupazione di Roma, in base all'art. 22 della Convenzione con il Ministero della Guerra, relativa agli ex militari del Reggimento Genio Ferrovieri, sono stati assunti come straordinari **10** alunni d'ordine, **8** conduttori, **15** aiuto macchinisti, **2** frenatori e **35** manovali. Dei mutilati ed invalidi di guerra, la cui assunzione era già stata autorizzata prima dell'8 settembre 1943, ne sono stati assunti **53** a posti non di ruolo e **27** a posti di ruolo.

Durante l'esercizio 1943-44 si è provveduto:

<i>a)</i> all'inquadramento a sussidiari, in base al R. D. L. 1785/1938 e art. 16 R. P. (Regolamento del Personale), di agenti	N.	3.614
<i>b)</i> all'inquadramento a contrattisti, in base all'art. 21 R. P., di agenti	»	1.215
<i>c)</i> al passaggio a ruolo complessivamente di 1.038 agenti dei quali 1.036 mediante nomina in prova e 2 (passaggio a stabile) in base all'art. 20 R. P.	»	1.038
<i>d)</i> alla nomina a stabile, ai sensi dell'art. 26 R. P. (norme per il passaggio a stabile di agenti in prova), di agenti	»	224

Sono stati invece licenziati **477** contrattisti, **1.004** pensionati riutilizzati e **3.148** donne che erano state assunte per determinate mansioni del personale esecutivo.

4. Avanzamenti e cambi di qualifica. — Durante l'esercizio 1943-44 sono stati deliberati **2.454** provvedimenti di promozione e sistemazione di qualifica, dei quali **390** riguardanti funzionari ed agenti degli uffici e **2.064** riguardanti agenti del ramo esecutivo.

Sono stati pure deliberati **244** provvedimenti di riduzione d'intervallo per l'aumento di stipendio.

5. Aspettative. — Sono state concesse **288** aspettative di cui **2** per motivi privati, **247** per motivi di salute e **39** per servizio militare.

6. Cessazioni dal servizio. — Durante l'esercizio hanno cessato dal servizio **6.573** agenti di ruolo di cui:

— per morte	N.	1.981
— esonerati per dimissioni volontarie	»	2
— esonerati per limiti di età e di servizio	»	3.597
— esonerati per inabilità fisica	»	946
— esonerati per dimissioni d'ufficio (art. 7 e 79 Regolamento del Personale)	»	10
— esonerati per scarso rendimento	»	—
— esonerati per provvedimenti disciplinari:		
destituiti	»	16
revocati	»	16
— esonerati per mancanza di fiducia o per procedimento penale (art. 81 c e d R. P.)	»	5
	TOTALE N.	<u>6.573</u>

7. Provvedimenti disciplinari. — Nella competenza del Ministro sono stati presi i seguenti provvedimenti disciplinari:

a) su proposta del Consiglio di disciplina:

16 destituzioni, **16** revocazioni, **20** degradazioni, **165** sospensioni dal grado e dallo stipendio e **5** multe.

b) su proposta del Direttore Generale:

in base all'art. 31 del Regolamento Sanitario sono state deliberate **3** dispense e **3** censure a carico di medici di Reparto.

Nella competenza del Direttore Generale sono state deliberate **1** degradazione ed **1** censura.

Dai Servizi Centrali sono state deliberate **7** sospensioni.

Dai Capi Compartimento, dai Comitati d'Esercizio, dalle Sezioni Compartimentali, dagli Uffici I. E. S., dagli Uffici Elettificazioni e dalle Officine sono state deliberate **4.376** sospensioni.

Nella competenza del Ministro:

a) sono stati esaminati **37** ricorsi contro punizioni, dei quali **24** respinti, **12** parzialmente accolti e **1** totalmente accolto;

b) sono state accolte **22** domande di reintegrazione nella qualifica precedente, presentate in base all'art. 87, comma 4°, del Regolamento del Personale.

Nella competenza del Direttore Generale:

a) sono stati esaminati **78** ricorsi di agenti stabili contro punizioni, dei quali **52** respinti, **25** accolti parzialmente ed **1** accolto totalmente;

b) sono stati esaminati **35** ricorsi contro punizioni inflitte a personale sussidiario, dei quali **24** respinti, **10** accolti parzialmente e **1** accolto totalmente;

c) non sono stati esaminati ricorsi contro punizioni inflitte a personale in prova;

d) sono state deliberate **10** dimissioni d'ufficio di agenti stabili, in base all'art. 7, comma 2° ed all'art. 79 del Regolamento del Personale;

e) non sono state deliberate dimissioni d'ufficio di agenti in prova e di agenti sussidiari in base all'art. 7, comma 2° ed all'art. 79 del Regolamento del Personale ;

f) sono stati deliberati 40 licenziamenti, in base all'art. 9, comma 2°, del Contratto-tipo, di agenti contrattisti ;

g) sono stati deliberati 26 provvedimenti per allontanamento dal servizio di agenti contrattisti in base all'art. 9 del Contratto-tipo.

8. Sussidi ad agenti e ad Istituti di educazione. — Durante il 1943-44 sono stati accordati sui fondi dell'esercizio, ad agenti ed ex agenti, nonchè a loro parenti bisognosi, sussidi per un importo di L. 6.168.380.

Sono stati inoltre accordati, sul conto « Sussidi e Spese diverse in dipendenza della guerra », sussidi per un importo di L. 15.425.079 a favore di congiunti di agenti deceduti per cause belliche, ad agenti feriti, sinistrati e che comunque abbiano riportato danni alle cose di loro proprietà in conseguenza della guerra.

Date le vicende belliche nessun Istituto educativo è stato sussidiato. Si è provveduto solo al mantenimento di 9 figli di agenti ferroviari nel Convitto Comunale di Veroli.

9. Istruzione professionale. — Nell'esercizio considerato hanno continuato ad essere effettuati corsi di servizio e di addestramento, nonostante lo stato di guerra.

La rivista mensile « La tecnica professionale » che con le sue tre edizioni affiancava i corsi stessi e manteneva aggiornata la cultura professionale degli agenti dei vari servizi, ha cessato le pubblicazioni col dicembre 1943.

Il Servizio Movimento, in rapporto alle contingenze del momento, ha seguito ad effettuare corsi di addestramento pel personale contrattista, per la preparazione agli esami di abilitazione al telegrafo ed al movimento, allo scopo di formare una scorta di agenti da utilizzare al servizio interessante la circolazione dei treni, nonchè altri corsi per la preparazione degli agenti agli esami di idoneità per gli avanzamenti di grado e per l'abilitazione alla scorta dei treni.

Tutti questi corsi hanno dato risultati soddisfacenti.

Il Servizio Materiale e Trazione, nonostante le grandi difficoltà nelle quali si è svolto il servizio ferroviario, ha provveduto nei limiti del possibile, all'istruzione professionale del proprio personale.

10. Laboratorio di psicotecnica. — Nel periodo luglio-settembre 1943 è stato possibile eseguire soltanto 71 esami psicotecnici.

Dopo tale periodo gli esami, già ridotti di numero, sono stati sospesi e l'attività del laboratorio si è limitata forzatamente all'indagine scientifica.

11. Fondo pensioni e sussidi. — La situazione al 30 giugno 1944 delle iscrizioni delle pensioni e dei sussidi continuativi (compresi gli aumenti ai vecchi pensionati) nonchè quella dei caroviveri e dell'assegno supplementare di cui al R. D. L. 646/1941, messa a confronto con quella al 30 giugno 1943, risulta la seguente :

PENSIONI INSCRITTE A CARICO DEL FONDO PENSIONI E SUSSIDI (ESCLUSE LE PENSIONI A CARICO DELL'ESERCIZIO)

	80 giugno 1944 (1)						80 giugno 1948					
	PENSIONI		CAROVIVERI		ASSEGNO SUPPL. R. D. L. 646/1941		PENSIONI		CAROVIVERI		ASSEGNO SUPPL. R. D. L. 646/1941	
	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire
A) Pensioni ordinarie iscritte a carico del Fondo pensioni:												
Ex agenti	64.129	587.276.188	55.269	64.979.854	37.909	188.986.455	64.129	435.791.276	55.269	52.727.400	37.909	24.793.213
Vedove con o senza figli . .	89.587	165.582.856	88.419	82.108.191	34.853	68.708.058	39.587	134.169.165	38.419	26.028.393	34.853	14.477.475
Orfani soli	1.671	8.988.428	1.601	972.272	1.496	2.060.952	1.671	3.029.560	1.601	747.902	1.498	480.886
TOTALI	105.387	706.746.967	95.289	98.059.317	74.260	249.755.465	105.387	572.990.001	95.289	79.503.695	74.260	39.751.574
B) Pensioni al personale proveniente dalle ex gestioni austriache liquidate secondo il Regio Decreto 995 del 1924:												
Ex agenti	1.903	18.897.062	1.406	1.969.980	1.401	4.680.880	1.903	10.693.879	1.408	1.644.608	1.401	942.940
Vedove con o senza figli . .	778	2.762.411	778	502.062	786	1.818.287	778	2.030.722	773	449.742	736	257.592
Orfani soli	41	91.581	41	15.899	39	820.096	41	50.882	41	14.230	39	7.095
TOTALI	2.722	16.251.004	2.222	2.487.961	2.176	6.828.718	2.722	12.775.483	2.222	2.108.580	2.176	1.207.627
TOTALI GENERALI	108.109	722.997.971	97.511	100.547.778	76.486	256.614.178	108.109	585.765.484	97.511	81.612.275	76.486	40.959.201

(1) Il quantitativo numerico delle pensioni, caro-viveri e assegni supplementari è il medesimo di quello indicato al 30 giugno 1943 non essendo stato possibile, dato lo stato di guerra, conoscere le variazioni.

La differenza in più della spesa per le pensioni, risultante al 30 giugno 1944 in confronto di quella al 30 giugno 1943 è dovuta all'applicazione degli aumenti contemplati dai seguenti provvedimenti legislativi:

Decreto n. 610/1943 in vigore dal 1° luglio 1943 per l'intero territorio.

Decreto n. 796/1943 in vigore dal 1° dicembre 1943 per le località a nord della linea ferroviaria Roma-Chieti-Pescara.

Decreto n. 85/1944 in vigore dal 1° febbraio 1944 per le località a sud della suddetta linea.

Nella situazione, oltre alle pensioni a totale carico del Fondo pensioni, sono comprese anche le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex gestioni austriache liquidate con le norme del R. D. L. 23 maggio 1924, n. 995, che in base alla legge 6 luglio 1940, n. 952, debbono ora far carico al Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato, salva la contribuzione del Tesoro secondo i criteri stabiliti nell'art. 2 della legge stessa.

Non sono invece comprese **949** pensioni per l'importo di L. **3.116.518**, liquidate secondo le norme delle cessate gestioni austriache (ex R. A. U.), che fanno carico all'esercizio, salva la contribuzione del Tesoro secondo l'art. 6 della citata legge 952/1940, alle quali è pure annessa l'indennità caroviveri per l'importo di L. **457.625** e l'assegno supplementare di guerra per l'importo di L. **1.796.363**; nonchè altre **927** pensioni, per l'importo di L. **4.485.044** pure facenti carico all'esercizio, liquidate giusta il R. D. L. 21 ottobre 1923, n. 2529, con le norme dell'Equo Trattamento (R. D. 30 settembre 1920, n. 1538), alle quali è pure annesso l'assegno supplementare di guerra per l'importo di L. **2.357.812**.

I risultati finanziari per l'esercizio 1943-44 della Gestione del Fondo pensioni e sussidi si riassumono come segue:

Entrate L. **909.531.526,83**

di cui L. **82.739.790,23** per ritenute al personale; L. **54.014.324,36** per interessi del patrimonio; L. **760.027.361,30** per contributo dell'Amministrazione e L. **12.750.050,94** per entrate diverse.

Spese L. **909.531.526,83**

di cui L. **734.520.287,61** per pagamenti di pensioni ordinarie; L. **17.125.031,46** per pensioni provvisorie ad agenti delle ex Gestioni Austriache ed a quelli provenienti da altre Amministrazioni dello Stato; L. **157.797.335,34** per assegni di caroviveri e L. **88.872,42** per sussidi una volta tanto.

La notevole differenza che si verifica in più rispetto all'esercizio precedente, nell'importo del contributo dell'Amministrazione (L. **760.027.361,30** contro L. 559.888.247,47) dipende quasi esclusivamente dall'entrata in vigore del D. L. 8 luglio 1943 n. 610 che ha aumentato l'assegno temporaneo di guerra del 15 %, del D. L. 8 dicembre 1943 n. 796 che ha aumentato l'importo delle pensioni e degli assegni del 30 % e del D. L. 13 marzo 1944 n. 85 che istituisce l'integrazione temporanea.

La consistenza patrimoniale del Fondo, che al 30 giugno 1943 era di L. 1. 197.036.041,40 è aumentata di L. 133.108,06, cosicchè al 30 giugno 1944, escludendo il Fondo speciale per

lasciti e donazioni di L. 168.504,48 (Donazione Pisa L. 5.804,46, Donazione Brambilla e Bastogi L. 30.505,11 e Fondazione Umberto e Margherita L. 132.194,91), il Fondo stesso ammonta a L. 1.197.169.149,46 ed è così costituito :

— Titoli	L.	630.154.812,75
— Denaro	»	36.833.298,62
— Mutui alle case economiche	»	312.481.456,11
— Mutui alle Cooperative edilizie	»	140.536.219,26
— Mutuo per la costruzione della sede del Dopo- lavoro Ferroviario di Roma	»	7.277.845,68
— Mutui al personale	»	69.885.517,04
TOTALE.	L.	1.197.169.149,46

12. **Opera di previdenza.** — Durante l'esercizio finanziario 1943-44 l'Opera ha approvato le seguenti concessioni di diritto :

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei ad orfani		Assegni finali di L. 500 ad orfani		Assegni alimentari vitalizi		Sussidi alle famiglie per morte dopo l'esonero		
Ad agenti		A famiglie		N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	
N.	Importo Lire	N.	Importo Lire									
(¹)	1029	11.185.694,88	261	1.404.183,57	186	118.400	103	51.500	14	19.500	181	183.021,25
(²)	808	5.495.786,91	280	1.800.969,88	189	119.712	718	359.000	18	16.400	148	106.869,16
(³)	874	2.179.354,70	188	980.769,07	126	94.480	—	—	—	—	87	27.058,—
Totale	2211	18.810.835,90	679	3.685.872,02	501	327.542	821	410.500	32	35.900	361	266.948,41

(¹) Concessioni approvate dalla Direzione Generale di Verona ; (²) Concessioni approvate dall'Opera di Previdenza di Roma ;
(³) Concessioni approvate dal Sottosegretario di Stato di Napoli.

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

Assegni alimentari ad ex agenti ed a congiunti bisognosi		Sussidi temporanei a figli di ex agenti		Ricoveri di orfani e di figli di agenti e di ex agenti in Istituti di educazione e di istruzione		Borse di studio ad orfani ed a figli di agenti ed ex agenti. Anno scolastico 1943-44.	
N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire	N.	Importo Lire
(¹)	21	27.900	—	—	—	942	1.115.800
(²)	51	65.850	—	72	482.000	—	—

(¹) Concessioni approvate dalla Direzione Generale di Verona ; (²) Concessioni approvate dall'Opera di Previdenza di Roma.

In ordine poi all'art. 5 del R. D. L. 7 febbraio 1926 n. 187 modificato dal R. D. L. 28 agosto 1930 n. 1314 sono state erogate L. 94.950 per n. 566 sussidi straordinari a favore di agenti esonerati ed a congiunti bisognosi di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero.

Durante il secondo semestre dell'esercizio gli orfani ricoverati a cura dell'Opera nei vari collegi sono stati restituiti, per quanto è stato possibile, alle rispettive famiglie alle quali è stato corrisposto, a titolo di contributo pel mantenimento, un sussidio mensile di L. 300.

Eccezione fatta delle spese di carattere patrimoniale per l'impianto e l'arredamento degli Istituti di proprietà dell'Opera, la gestione ha dato i seguenti risultati:

Entrate L. 44.615.869,54

di cui Lire 31.892.977,13 per contributo del personale; L. 1.668.414,52 per ritenute assegni di malattia; L. 2.244.621,11 per multe al personale; L. 6.643.136,17 per interessi sul patrimonio; L. 50.000 per canone a carico della gestione rivendita libri e giornali; L. 906.337,48 per utile gestione pubblicità e L. 1.210.383,13 per quote tasse di bollo ed altre entrate diverse.

Spese L. 45.316.620,27

di cui L. 24.500.933,52 per indennità di buonuscita; L. 8.022.742,37 per assegni alimentari e sussidi; L. 5.734.629,04 per assegni giornalieri di malattia; L. 5.038.247,31 per il ricovero degli orfani in Istituti di istruzione; L. 2.012.830 per borse di studio e L. 7.238,03 per rimborsi di ritenute.

La gestione si è chiusa con un disavanzo di L. 700.750,73

Nell'anno precedente si era avuta una entrata di L. 40.041.766,82 e una spesa di L. 39.582.676,47 con un avanzo di L. 459.090,35.

Il disavanzo risultante nel presente esercizio in confronto all'avanzo del precedente, dipende, prevalentemente, dall'aumento della spesa per indennità di buonuscita, in conseguenza di maggiori esoneri.

La consistenza patrimoniale dell'Opera al 30 giugno 1943 e al 30 giugno 1944 risulta la seguente:

Attività finanziaria	30 giugno 1943	30 giugno 1944
Titoli e denaro presso la Cassa Depositi e Prestiti	L. 107.593.014,21	L. 107.593.014,21
Mutuo alle case economiche per ferrovieri (residuo da ammortizzare)	» 10.975.627,09	» 10.857.747,23
Mutui a Cooperative edilizie (residuo da ammortizzare)	» 8.989.721,34	» 8.861.907,40
Totale	L. 127.558.362,64	» 127.312.668,84
Attività immobiliari e mobiliari		
Costruzione e arredamento dei quattro Istituti di proprietà dell'Opera	L. 23.130.235,16	L. 23.215.607,85
IN COMPLESSO.	L. 150.688.597,80	» 150.528.276,69
Passività	L. 59.113.996,27	» 60.100.564,78

Le passività sono costituite dall'importo dei disavanzi dei precedenti esercizi, che al 30 giugno 1943 ammontavano a L. **50.370.687,27** (aumentate al 30 giugno 1944 di L. **700.750,73** costituenti il disavanzo dell'esercizio) e dal debito verso le Ferrovie dello Stato per spese patrimoniali ammontante a L. **9.029.126,78**.

13. Gestione delle colonie climatiche per i figli dei ferrovieri. — Nella gestione delle colonie si è avuta, nell'esercizio 1943-44, una entrata complessiva di L. **3.126.847,77** e una spesa di L. **733.021,28** con un avanzo di L. **2.393.826,49** dovuto alla limitazione del funzionamento delle colonie, imposta dalle note contingenze. L'avanzo stesso è stato accantonato ai residui quale attività disponibile.

Il patrimonio di spettanza della gestione colonie al 30 giugno 1944 è costituito per L. **13.906.643,57** da immobili e materiale di arredamento e per L. **6.527.575,63** dal credito verso le Ferrovie dello Stato per il suddetto avanzo di gestione e per quello residuo nell'esercizio 1942-43, donde una consistenza totale di L. **20.434.219,20**.

14. Fondazione Vittorio Emanuele III. — La fondazione ha avuto un'entrata di L. **242.189,41** e una spesa di L. **31.550,89** con un avanzo di L. **210.638,52** dovuto al mancato funzionamento delle colonie.

Il patrimonio netto della Fondazione è al 30 giugno 1944 di L. **1.505.579,95** compresi gli avanzi di gestione accantonati quali attività disponibili.

15. Case economiche per i ferrovieri. — Al 30 giugno 1943 si aveva una consistenza di 13.782 alloggi con 46.637 vani. Durante l'esercizio sono stati ultimati **93** alloggi per un complesso di **536** vani; cosicchè al 30 giugno 1944 si è raggiunta una consistenza di **13.875** alloggi con **47.173** vani in **127** località. È stata inoltre approvata la costruzione di **238** alloggi per complessivi **897** vani.

Dall'inizio della gestione al 30 giugno 1944:

— gli impegni di spesa assunti per le costruzioni risultano di L. **456.820.122,79**, con un aumento di L. **7.473.627,81** rispetto al 30 giugno 1943.

— le spese erogate ammontano a L. **441.138.352**.

— l'importo complessivo delle somme mutate è restato invariato in L. **434.000.000** mentre quello delle spese ammortizzate è passato da L. **48.225.338,15** a L. **53.215.110,56**.

Per quanto riguarda l'esercizio 1943-1944, i risultati della gestione sono i seguenti:

Entrate L. **19.192.880,92**

di cui L. **16.154.188,85** per canoni di affitto, L. **2.493.218,59** per contributi vari (L. **1.299.817,50** dal Ministero Lavori Pubblici e L. **1.193.401,09** dalle F. S. per le case costruite dal 1919 al 1922), L. **384.139,84** per interessi sul Fondo di riserva e L. **161.333,64** per proventi vari. È da tenere presente che nei dati di cui sopra sono comprese le entrate, relative agli ultimi mesi dell'esercizio 1942-43,

riguardanti le case gestite da 6 Sezioni Lavori che, per difficoltà derivanti dalla guerra, non poterono essere comprese nel precedente esercizio.

Spese L. **34.501.944,95**

di cui L. **18.389.683,29** per interessi sui capitali investiti nelle case, L. **534.102,31** per imposte, L. **3.442.694,86** per amministrazione, custodia e diversi, L. **1.608.704,75** per illuminazione, riscaldamento e acqua, L. **9.734.060,32** per manutenzione e L. **792.699,42** per versamenti al Fondo Riserva.

Anche nelle spese sono comprese, per le ragioni anzidette, i dati di alcuni mesi riguardanti sei Sezioni Lavori.

Il disavanzo di L. **15.309.064,03** è stato provvisoriamente accantonato ai « Residui Attivi » in attesa che venga stabilito il modo di pareggiarlo.

La consistenza del Fondo Riserva, risultava al 30 giugno 1944 di L. **9.074.041,72** costituenti l'ammontare delle somme accantonate per la temporanea esenzione di imposte e sovrimeposte, essendo gli altri accantonamenti estinti in seguito ai prelievi fatti per il pareggio dei disavanzi dei decorsi esercizi.

16. Cooperative edilizie. — Nell'esercizio 1943-44 nessun 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 sono state, al 30 giugno 1944, le seguenti :

ENTI CHE HANNO CONCESSO I MUTUI	S O M M E	
	Mutate	Poste in ammortamento
Cassa Depositi e Prestiti	332.240.788,55	331.341.434,66
Fondo Pensioni e Sussidi	151.750.597,86	151.734.211,27
» » » » (già fondo di riserva per i rischi di mare)	11.408.106,87	11.362.779,82
Fondo Pensioni e Sussidi (ulteriore stanziamento di 7 milioni)	6.238.349,49	6.223.500 —
Opera di Previdenza	10.499.250,99	10.477.326,47
Fondo garanzia cessioni stipendio	1.000.000 —	1.000.000 —
Ministero delle Finanze	14.730.000 —	14.730.000 —
	527.857.042,76	526.869.251,72

Al 30 giugno 1944 tutti i **5.362** alloggi sono stati collaudati, n. **316** risultavano distrutti o danneggiati per cause belliche. Inoltre vi sono stati **4.600** soci che hanno ottenuta l'auto-

rizzazione a stipulare i mutui individuali e **1.227** i soci che hanno riscattato i mutui per un complessivo importo di L. **118.008.750,94**.

In dipendenza di tali riscatti, al 30 giugno 1944, sono state riscosse L. **37.465.620,69** più L. **3.497.500** per acconti, delle quali è stato effettuato il versamento alla Cassa Depositi e Prestiti ad estinzione anticipata dei mutui da essa concessi.

17. Mutui al personale. — Le operazioni di credito a favore del personale durante l'esercizio, per mutui concessi dall'Amministrazione sono state **1.901** di cui **1.311** quinquennali e **590** decennali, in confronto a 7.935 (5.621 quinquennali e 2.314 decennali) del precedente esercizio.

L'importo medio unitario dei mutui è risultato di L. **10.334** per i quinquennali e di L. **14.870** per i decennali in confronto rispettivamente, a quello di L. 6.936 e L. 11.350 del precedente esercizio.

Gli introiti in conto capitale, sono ammontati a L. **52.882.814,22** che, aumentati del residuo di L. **1.358.709,43** esistente alla chiusura del precedente esercizio, hanno determinato una disponibilità di L. **54.241.523,65**.

Per la liquidazione dei **1.901** mutui accordati sono state erogate complessivamente L. **22.321.541,94** di cui L. 13.547.994,62 per i quinquennali e L. 8.773.547,32 per i decennali, risultandone ancora un residuo disponibile alla fine dell'esercizio di L. 31.919.981,71.

L'avanzo della gestione accreditato al fondo di garanzia è risultato di L. **980.430,43**.

Le cessioni contratte dal personale con Istituti di credito privati sono diminuite da 1.554 a **176** delle quali 6 quinquennali e 170 decennali.

Tutte le cessioni sono state stipulate con Casse di Risparmio e Istituti di credito e previdenza, fra i quali, in modo particolare, la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde con **177**, l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni di Roma con **50** operazioni, la Cassa di Risparmio di Firenze con **23**.

In complesso le operazioni di credito del personale sono ammontate a **2.077** contro 8.645 dell'esercizio precedente, con una diminuzione quindi di 6.568.

Le cessioni del personale sussidiario non garantite dal fondo, ed effettuate con l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni, in applicazione dell'art. 12 della legge 30 giugno 1908, n. 335, sono state **101** in confronto a 1.045 dell'esercizio 1942-43.

18. Fondo di garanzia per le cessioni. — I risultati della gestione sono i seguenti:

Entrata	L.	14.245.702,68
Spesa	,	5.330.452,80
		<hr/>
Avanzo	L.	8.915.249,88
		<hr/> <hr/>

Detto avanzo, ai sensi dell'art. 1 del Decreto Legge 28 agosto 1930 n. 1314 è stato portato in aumento dei capitali del fondo di garanzia impiegati nella gestione mutui, che ammontano così a L. **120.475.551,09** con corrispondente diminuzione di quelli del fondo pensioni aventi il medesimo impiego, i quali si riducono a L. **69.885.517,04**.

La consistenza dei crediti esigibili, che alla fine dell'esercizio 1942-43 è stata di L. 9.644.034,19 è diminuita a L. **9.598.811,97**.

La diminuzione di L. **45 222,22** è stata determinata dalla differenza tra le riscossioni di crediti per L. **5.202.986,96** e l'accensione di nuovi crediti per riscatti di cessioni per L. **5.157.764,74**.

La consistenza patrimoniale del Fondo, che al 30 giugno 1943 era di L. 154.568.384,94, in conseguenza dell'aumento di L. 8.915.249,88 per l'avanzo del 1943-44 e della diminuzione di L. 45.222,22 pel suddetto minore importo dei crediti, risulta al 30 giugno 1944 di L. **163.438.412,80** così costituita :

Titoli e contante presso la Cassa Depositi e Prestiti	L. 29.125.605,22
Capitali investiti nella gestione mutui	, 120.475.551,09
Capitali investiti in costruzioni per conto dell'Amministrazione e in mutui a cooperative edilizie	, 4.238.444,52
Crediti esigibili	, 9.598.811,97
TOTALE	, <u>163.438.412,80</u>

DOPOLAVORO FERROVIARIO

19. **Notizie generali.** — Nei primi mesi dell'esercizio si è verificato un sensibile aumento nel numero degli aderenti al Dopolavoro Ferroviario, ripartiti in **273** Sezioni. Nell'ottobre 1943 il numero degli iscritti era di **176.823** unità.

La Commissione Centrale non ha tenuto alcuna riunione. Essa è stata poi soppressa, dopo il 16 novembre 1943, dalla Direzione Generale di Verona.

Alcune sedi e locali adibiti a mense e refettori sono state distrutte, altre hanno subito danni notevoli, altre sono state occupate dai Comandi Militari Italiani e tedeschi, ed in conseguenza di ciò, sono state notevolmente limitate le attività dell'Ente.

Comunque, l'Ufficio Centrale, con la fattiva collaborazione dei Capi Compartimento e delle Commissioni Compartimentali, ha continuato attraverso difficoltà, anche molto gravi, a seguire le Istituzioni in attività, curandone con ogni possibile mezzo l'indirizzo finanziario, amministrativo e tecnico.

Particolari disposizioni sono state emanate per l'effettuazione del trasferimento prudente di varie Sedi in località meno esposte alle azioni di guerra, per lo smistamento e ricovero dei materiali di maggior valore, per il ricupero di quelli degli impianti sinistrati, e per gli indennizzi e le denuncie dei danni.

20. **Assistenza ai militari.** — È continuata come nell'esercizio precedente, limitandola alle possibilità, la frequenza dei soldati nei teatri, cinema, mense e refettori delle varie Sedi dei Dopolavoro. Sono stati effettuati spettacoli filodrammatici e d'arte varia in ospedali e convalescenziari, con offerte di doni.

21. Agraria. — L'attività agraria, diretta ad assistere al massimo possibile gli associati ed a vincere le difficoltà di approvvigionamento delle mense e refettori, che aveva raggiunto nell'esercizio precedente il massimo sviluppo, ha subito notevoli danni. Molte zone sono state devastate, altre abbandonate in seguito allo sfollamento dei coltivatori. Allevamenti sociali completamente attrezzati e di notevole importanza hanno subito danni rilevanti, specie nei Compartimenti di Firenze, Ancona, Roma e Napoli.

Nell'impossibilità di fornire concimi chimici, come veniva praticato in precedenza, l'Ufficio Centrale ha autorizzato le Istituzioni ad acquistarli direttamente, rimborsando per intero o parzialmente la spesa, a seconda della maggiore o minore attività agraria delle istituzioni medesime.

Nei Compartimenti a Nord di Roma, perchè più lontani dal fronte di guerra, l'attività si è svolta con maggiore regolarità. Sono aumentate le concessioni di piccoli orti al personale per la coltivazione diretta, razionali opere di dissodamento e concimazione hanno permesso lo sfruttamento di vaste aree con soddisfacenti raccolti di cereali, leguminose, oleaginose, ecc.

In alcune località si sono avute sensibili produzioni di frutta e, in misura ridotta, di olive ed uva.

Modesti risultati si sono conseguiti in apicoltura e bachicoltura.

Compatibilmente col grave problema dei mangimi e col persistere delle malattie epidemiche, si è cercato d'incrementare l'allevamento del coniglio da carne e da pelliccia, dei suini e dei bovini.

In alcuni Dopolavoro si è avuta notevole produzione di latte, che è stato distribuito ai nidi d'infanzia ed alle mense.

22. Mense, refettori, attività assistenziali. — Lo sbarco delle truppe Americane a Salerno prima e ad Anzio successivamente, hanno creato nuovi ed urgenti problemi per l'Amministrazione, che si è trovata a dover provvedere, dall'oggi al domani, all'assistenza di masse di ferrovieri, che con le loro famiglie ripiegavano verso Roma ed il Nord privi di qualsiasi mezzo.

Mense, dormitori, refettori, sono stati potenziati al massimo o creati ex novo sotto l'assillo della necessità.

Difficoltà di trovare ambienti disponibili, le attrezzature relative, la scarsità di viveri, d'indumenti e medicinali, sono state affrontate e risolte con lodevole spirito d'iniziativa dalla Direzione di Roma.

Sussidi in denaro, somministrazioni d'indumenti, effetti lettereci, cibarie sono stati distribuiti con la larghezza che le contingenze hanno richiesto.

Sono stati istituiti pure asili, nidi d'infanzia, doposcuola, ambulatori sanitari e laboratori per confezione d'indumenti per gli sfollati e per i sinistrati.

Le Ferrovie dello Stato hanno attuato un complesso di provvidenze che non ha riscontro in quelle che altre Amministrazioni o Enti hanno tentato di attuare in quel tragico periodo.

23. Educazione e cultura. — Nel campo dell'educazione culturale, le attività si sono svolte su scala limitata.

SERVIZI SANITARI

24. **Personale sanitario.** -- Il numero dei funzionari, degli agenti di ruolo, sussidiari, contrattisti, straordinari e riutilizzati al 30 giugno 1944 è stato di **364**, rispetto a 322 dell'anno precedente, cioè **42** in più.

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

PERSONALE SANITARIO AUSILIARIO

SANITARI AUSILIARI	In servizio al 30 giugno	
	1944	1943
Medici aiuti (ad personam)	2	2
Consulenti	58	51
Specialisti	78	77
Medici di riparto nei grandi centri	279	273
» » » lungo le linee, compresi i provvisori	1.177	1.146
TOTALE	1.589	1.549

Al 30 giugno 1944 risultavano richiamati alle armi **138** medici di riparto ed in servizio provvisorio **323** sanitari.

25. **Visite sanitarie.** — Non è possibile indicare il numero preciso delle visite sanitarie praticate durante l'anno 1943, poichè mancano dati riguardanti vari Ispettorati Sanitari.

Nel seguente prospetto si riportano, a titolo indicativo, alcuni dati sul :

QUANTITATIVO DELLE VISITE SANITARIE

	1943	1942	Differenze
Presso gli Ispettorati Sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisioni e quiescenza	58.988	98.878	— 39.940
Presso gli Ispettorati Sanitari per controllo e altre ragioni	69.011	101.425	— 32.414
Presso l'Ufficio Sanitario Centrale per controllo in sede di appello, revisione di liquidazione d'infortunio, vertenze disciplinari ecc.	182	304	— 122
TOTALE	128.181	200.607	— 72.476

I dati di cui sopra si riferiscono all'anno solare 1943 anzichè a quello finanziario, in relazione al criterio seguito dalla Direzione Generale della Sanità Pubblica.

26. **Morbosità complessiva.** — Non è possibile riferire in merito alla morbosità complessiva verificatasi durante l'anno 1943, sia per le ragioni indicate nella Parte I sub « Personale », sia perchè mancano i dati relativi.

27. **Morbosità da cause comuni.** — Anche per la morbosità da cause comuni per l'anno 1943 non è possibile riferire dati completi e precisi sia per le ragioni sopra indicate, sia perchè numerosi medici di riparto non hanno più i registri degli agenti malati, avendo dovuto sfollare d'urgenza in altre località od avendo avuto distrutte o saccheggiate le proprie abitazioni.

Nel prospetto che segue sono riportati dati statistici approssimativi, ottenuti raggugliando ad anno i dati parziali forniti dagli Ispettorati Sanitari e riguardanti: per gli Ispettorati Sanitari di Ancona, Roma e Bari, l'intero anno; per gli Ispettorati di Torino e Trento, mesi dieci; per gli Ispettorati di Genova e Venezia, mesi nove; per gli Ispettorati di Trieste, Bologna e Firenze, mesi otto; per gli Ispettorati di Milano e Napoli, mesi sei; per l'Ispettorato di Palermo, mesi tre; per l'Ispettorato di Cagliari, mesi uno.

MORBOSITÀ PER CAUSE COMUNI

A N N I	N U M E R O			Numero dei casi su 100 agenti	Durata media	
	degli agenti	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		Per caso	Per agente
1943	192.495	221.472	2.598.152	115,05	11,73	13,50
1942	174.582	179.068	2.140.815	102,57	11,95	12,26
Differenze	+ 17.913	+ 42.404	+ 457.337	+ 12,48	- 0,22	+ 1,24

Le malattie che hanno dato un maggior contributo alla morbosità nell'anno 1943 sono in generale le stesse dell'anno precedente e cioè, in ordine decrescente: l'influenza, le febbri gastro-reumatiche, l'enterite, le malattie dello stomaco, le malattie dell'apparato locomotore, le malattie della bocca tonsille-faringe esofago.

Mancano i dati relativi agli infortuni.

28. **Malaria.** — Anche per questa voce i dati raccolti sono incompleti e riguardano soltanto i Compartimenti di Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari, che tuttavia comprendono la maggior parte delle linee ubicate in zona malarica.

La morbosità per malaria nel personale ferroviario dei suddetti Compartimenti ha avuto un sensibile aumento in confronto al 1942 ed agli anni precedenti e le cause del fenomeno sono da mettersi in rapporto con gli eventi bellici.

MORBOSITÀ PER MALARIA NELLE ZONE MALARICHE

A N N I	Numero degli agenti in zona di malaria	Agenti colpiti da malaria	Numero dei casi di febbre malarica			Numero delle giornate di degenza per malar.	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					
1948	9.888	549	287	568	775	10.588	8,29	13,66	1,13	1
1942	20.862	567	315	362	677	12.970	3,38	19,16	0,62	3
Differenze . .	- 11.524	- 18	- 78	+ 176	+ 98	- 2.382	+ 4,91	- 5,50	+ 0,51	- 2

N. B. — I dati del 1942 si riferiscono alle zone malariche di tutta la rete.

MORBOSITÀ PER MALARIA NEI TERRITORI DELLE CIRCOSCRIZIONI COMPARTIMENTALI DI ANCONA, ROMA, NAPOLI, BARI, REGGIO CALABRIA, IN SICILIA E SARDEGNA

A N N I	N U M E R O				P E R C E N T U A L E		Giornate perdute per ogni agente
	degli agenti	degli agenti colpiti da malaria	dei casi di febbre	delle giornate di malattia	colpiti da malaria	casi di febbre	
1948	68.717	596	875	12.468	0,86	1,27	0,18
1942	174.582	652	794	15.477	0,37	0,45	0,09
Differenze . .	-- 105.865	- 56	+ 81	- 3.009	+ 0,49	+ 0,82	+ 0,09

N. B. — I dati del 1942 si riferiscono a tutta la rete.

Il consumo dei chinacei e degli acridinici a scopo curativo e profilattico ha comportato nel 1943 una spesa di L. **200.599** in confronto di L. 532.201 spese nel 1942 per l'intera rete.

Le protezioni meccaniche dei fabbricati hanno comportato una spesa di L. **92.627** esclusivamente per riparazioni e manutenzione degli impianti esistenti.

La spesa incontrata per la delarvizzazione mediante spargimento di miscela anti-larvale di verde caffaro e polvere di talco è stata di L. **20.685**. Le indennità di malaria solo parzialmente accertate, sono ammontate a L. **809.168**.

29. Quiescenze per inabilità fisica al servizio. — Il numero degli agenti proposti nell'anno solare 1943 per il collocamento in quiescenza, appartenenti ai Compartimenti di Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari, è stato di **380** (dei quali **248** addetti all'esercizio) in confronto — per gli stessi Compartimenti — a **486** dell'anno precedente (dei quali **359** addetti all'esercizio).

Fra le cause che hanno provocato l'inabilità degli agenti suddetti hanno prevalso le malattie dell'apparato circolatorio (**92** casi), e le deficienze visive (**85**). Seguono, in ordine decrescente, le malattie del sistema nervoso (**57**), quelle dell'apparato locomotore (**48**), dell'apparato respiratorio (**35**), dell'apparato digerente (**31**), le ernie incontenibili ed inoperabili (**23**), la tubercolosi (**17**), le malattie del sangue e del sistema linfatico (**14**), gli esiti di infortunio sul lavoro (**12**) e le malattie dell'apparato uro-genitale (**8**).

30. **Igiene e profilassi delle malattie infettive.** — Durante il secondo semestre del 1943 l'attività in questo campo è stata assai limitata.

Nel primo semestre 1944 l'Ufficio Sanitario Centrale, con il personale rimasto ancora in servizio, si è particolarmente interessato dell'igiene e della profilassi delle malattie infettive nei riguardi degli agenti e loro famigliari sinistrati e sfollati, ricoverati nei vari dormitori allestiti in Roma.

Si devono segnalare in modo particolare: la lotta contro la scabbia diffusissima fra gli sfollati e la vaccinazione contro le infezioni tifoidee, praticata su di un gran numero di sfollati allo scopo di evitare l'insorgere di epidemie soprattutto temibili tra persone costrette a vivere in condizioni igieniche assai precarie.

Dalle relazioni degli Ispettorati Sanitari, pervenute all'Ufficio Sanitario Centrale dopo la liberazione di Roma, si rileva che la loro attività nel campo dell'igiene e della profilassi delle malattie infettive è stata fortemente ostacolata da una serie di circostanze sfavorevoli e dalla deficienza dei mezzi richiesti. Ad ogni modo si è cercato, nel limite del possibile, di applicare le norme igieniche e profilattiche prescritte dalla nostra Amministrazione e dalle Autorità Sanitarie locali e di attuare le misure necessarie a salvaguardare la salute degli agenti.

Il laboratorio di igiene dell'Ufficio Sanitario Centrale ha eseguito complessivamente **775** analisi ed esami; di questi, **13** bromatologici, **32** chimici e batteriologici di acqua destinata ad uso potabile, **14** di disinfettanti e medicinali, **18** di sostanze ed oggetti diversi ed, infine, **698** clinici in massima parte per gli agenti sfollati e sinistrati e per i loro famigliari.

31. **Mezzi di soccorso.** — Durante l'esercizio non è stato possibile completare la sistemazione dei mezzi di soccorso nelle stazioni e negli altri impianti della rete perchè le cassette di soccorso, le barelle e le rilevanti scorte di materiale sanitario e di medicinali esistenti presso il magazzino di Roma Tiburtina sono state requisite ed asportate dai tedeschi.

Dei **118** ambulatori medici e stanze di pronto soccorso in funzione nell'intera rete, ben **64** sono stati distrutti in seguito ad operazioni di guerra o completamente saccheggiate; tuttavia, con mezzi di fortuna e con speciali accorgimenti, si è provveduto perchè gli ambulatori stessi potessero funzionare ed assistere il personale ferroviario.

Dai Magazzinetti annessi agli Ispettorati sanitari, durante gli avvenimenti succedutisi dopo l'8 settembre 1943, sono stati asportati quasi tutti i materiali di uso sanitario che vi erano accantonati in notevole quantità per il rifornimento degli ambulatori e delle cassette di soccorso.

Tuttavia la consistenza dei mezzi di soccorso esistenti al 30 giugno 1944, in confronto a quella del 30 giugno 1943, risulta la seguente:

	al 30 giugno 1944	al 30 giugno 1943
Cassette di soccorso	3.384	4.845
Barelle porta-feriti	3.485	4.310
Lettighe a ruote	88	136
Poltrone per trasporto infermi.	40	65
Apparecchi per respirazione artificiale	39	72

32. Assistenza medica, farmaceutica, cure speciali, balneo-termali, forniture protesi. — Le spese contabilizzate per i titoli suindicati dagli Ispettorati Sanitari di Pisa, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Foggia, Bari, Reggio C., Palermo, Catania e Cagliari, ammontano a L. **4.378.344,70**.

Mancano dati completi e precisi in merito alle spese sostenute per gli stessi titoli dagli Ispettorati Sanitari di Torino, Genova, Milano, Trento, Venezia, Trieste e Bologna. Si ha notizia soltanto che per gli Ispettorati Sanitari di Torino, Genova, Milano, Venezia e Bologna durante il primo semestre 1944 la spesa incontrata per gli stessi titoli è ammontata a L. **1.129.752,97**.

In via induttiva, tenuto conto dei dati sopra indicati, nonchè delle spese che in linea approssimativa possono essere state presumibilmente sostenute dagli Ispettorati Sanitari di Trento e Trieste per tutto l'esercizio, dagli Ispettorati Sanitari di Torino, Genova, Milano, Venezia e Bologna nel secondo semestre 1943, si può calcolare la spesa complessiva nella misura di L. **7.309.750,64** in confronto a L. 8.600.932,73 dell'esercizio precedente, con una diminuzione di L. **1.291.182,09**.

CAPO V.

MOVIMENTO E TRAFFICO

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI

1. **Entità del traffico viaggiatori.** — Il quantitativo dei biglietti venduti nell'esercizio 1943-44 raffrontato a quello del 1940-41 ⁽⁴⁾ risulta ripartito come segue:

C L A S S E	1943-44	1940-41	Differenza	Variazioni %
I	177.139	1.313.258	— 1.136.119	— 86
II	6.393.505	9.410.115	— 3.016.610	— 32
III	102.535.325	123.720.172	— 21.184.847	— 17
TOTALE	109.105.969	134.443.545	— 25.337.576	— 18

I dati di cui sopra, come di consueto, non comprendono quelli relativi ai biglietti di abbonamento. Il quantitativo di tali biglietti venduti nell'esercizio 1943-44, è stato di **160.900** contro 243.550 venduti nell'esercizio 1940-41.

La percentuale dei biglietti (esclusi gli abbonamenti) venduti per ciascuna delle tre classi, risulta dal prospetto che segue, nel quale, sono riportati, a titolo di confronto, gli analoghi dati relativi all'esercizio 1940-41.

PERCENTUALI DEI BIGLIETTI DELLE DIVERSE CLASSI

C L A S S E	1943-44	1940-41
I	0,16	0,98
II	5,85	7 —
III	93,99	92,02

⁽⁴⁾ L'esercizio 1940-41 è quello che, non ostante gli eventi bellici, fornisce dati completi sul numero dei biglietti venduti per le singole classi, mentre gli esercizi 1941-1942 e 1942-1943 pongono in evidenza soltanto il numero dei viaggiatori in partenza.

I dati riguardanti i viaggiatori dell'esercizio 1943-1944 sono contenuti nell'allegato 41.

La notevolissima contrazione della percentuale dei biglietti di I^a classe è dovuta, naturalmente, alle anormali condizioni nelle quali si è svolto il servizio ferroviario nell'esercizio.

Il quantitativo totale (compresi gli abbonati) di viaggiatori trasportati nell'esercizio è stato di **217.894.204** contro 391.051.903 dell'esercizio 1942-43 (222.590.286 nel 1940-41).

2. Quantità dei viaggiatori distinti per categorie. — Nel prospetto seguente sono riportati i dati concernenti la ripartizione del quantitativo totale dei viaggiatori secondo le varie specie di biglietti.

	Esercizio 1943-44		Esercizio 1942-43		Differenza	
	Milioni di viaggiatori	% relativo	Milioni di viaggiatori	% relativo	assoluta	%
Differenziali	85,8	16,2	54,3	13,9	— 19,-	— 34,8
Vicinale	56,7	26 -	104,8	26,8	— 48,1	— 46,1
A. R. Ordinari	—	—	—	—	—	—
Riduzioni diverse	84,9	16 -	62,7	16 -	— 27,8	— 44,8
Metropolitana	1,7	0,8	3,3	0,8	— 1,6	— 43,3
Abbonamento sett. e fest.	65,8	80 -	122,2	31,3	— 56,9	— 46,5
Altri abbonamenti	24,0	11 -	43,7	11,2	— 19,7	— 45,7
TOTALE	217,9	100 -	391 -	100 -	— 173,1	— 44,3

I viaggiatori-chilometro sono stati nel 1943-44, **17.291.227.353** contro 31.058.426.959, nell'esercizio 1942-43.

3. Prodotto del servizio viaggiatori. — Il prodotto del traffico viaggiatori al netto dalle tasse (erariale sui trasporti, e di bollo), è risultato nel 1943-44, di L. **3.016.286.795** contro L. 4.456.600.000 nell'esercizio 1942-43.

In tale prodotto sono comprese L. **544.383.742** corrispondenti alle tasse per trasporti militari alleati.

I prodotti del traffico viaggiatori vengono indicati, in dettaglio, nell'allegato n. 41.

Nel prospetto che segue sono esposti i prodotti medi per treno-km. viaggiatori, per asse-km. carrozza e per viaggiatore-km.

	1943-44	1942-43	Differenza	%
Prodotto per treno-chilometro	59,48 ⁽¹⁾	58,98	+	0,85
Prodotto per asse-chilometro carrozza	8,18 ⁽¹⁾	2,001	+	37,10
Prodotto per viaggiatore-chilometro	0,141	0,143	-	0,01

(1) Calcolati sul prodotto complessivo del traffico viaggiatori (compresi i trasporti militari alleati).

4. Entità e prodotto del servizio bagagli. — Le spedizioni di bagagli, effettuate durante l'esercizio finanziario 1943-44, sono state **2.606.250** contro 4.953.179 dell'esercizio precedente con una diminuzione del **47,38 %**. Il prodotto relativo, al netto delle tasse (erariale

sui trasporti e di bollo), è stato di milioni **41,7** di fronte a 101,3 dell'esercizio precedente con una diminuzione del **58,84** %.

In tale prodotto non sono comprese le tasse per depositi bagagli, che durante l'esercizio in esame, ammontano a lire **6.200.000** per 3.116.000 depositi.

5. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — La percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori ordinari ha subito le seguenti varianti:

Situazione percorrenza dei treni viaggiatori ordinari alle varie date	T. V.	T. E.	Automotrici		TOTALE Km. giornaliero	% di riduzione rispetto al 1° 7-43
			elettriche	metano		
1° luglio 1942	114.021	84.607	17.938	1.029	217.596	—
1° luglio 1943	98.801	76.812	17.215	4.996	197.824	—
10 agosto 1943	81.355	69.627	15.473	5.288	171.748	— 15,2
30 giugno 1944	—	—	—	—	88.415	57,8

La diminuzione dal 1° luglio 1943 al 10 agosto 1943 è in relazione alle soppressioni disposte per difficoltà di esercizio.

Dopo il **10 agosto 1943**, il servizio ferroviario si è svolto con la massima irregolarità, sia per le continue interruzioni di linee, causate dai bombardamenti aerei, che per la deficienza delle comunicazioni telegrafiche.

Più che un servizio programmato si è avuto pertanto un servizio ferroviario caotico e parziale, la maggior parte delle volte con treni ad orario libero, tanto per le comunicazioni internazionali che interne, e ciò man mano che la situazione militare è andata aggravandosi.

Al **30 giugno 1944** la percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori è stata di km. **73.658** per le linee del Nord controllate dalla Direzione Generale di Verona e di km. **9.757** per le linee del Sud sotto la sorveglianza del Sottosegretariato per le ferrovie di Napoli.

6. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — La percorrenza delle carrozze cariche nell'esercizio 1943-44 è stata di **887** milioni di assi-km. su tutta la rete a scartamento normale e ridotto, esclusi i Compartimenti del Sud dal giorno in cui detti Compartimenti non hanno avuto più corrispondenza con la Direzione Generale di Verona.

Nell'esercizio precedente sull'intera rete si ebbero 2.228 milioni di assi-km.

Il quantitativo medio di assi-km. carrozze per ogni treno-km. viaggiatori è risultato nel 1943-44 di assi-km. **30,37** rispetto ad assi-km. 29,48 del 1942-43.

7. Principali comunicazioni internazionali ed interne. — Con gli avvenimenti dell'8 settembre 1943 le comunicazioni internazionali ancora esistenti sono state mano a mano soppresse fino a ridursi alle poche comunicazioni con la Germania attraverso i transiti di Brennero, S. Candido, Tarvisio, Piedicolle e Postumia.

Esse alla data del 30 giugno 1944 sono costituite da una coppia di treni per Parigi transito Ventimiglia, una coppia di treni per Monaco transito Brennero, una coppia di treni per la via di S. Candido, una per la via di Tarvisio ed una per la via di Piedicolle.

Le comunicazioni interne, a causa delle vicende belliche, sono andate gradualmente diminuendo. Alla data del 30 giugno 1944 si mantengono attive solo le comunicazioni fra Torino e Trieste attraverso Milano e Venezia, fra Napoli e Potenza, Brindisi e Bari, fra Battipaglia e Reggio Calabria con trasbordo sul ponte Petrace, fra Taranto-Metaponto e Reggio Calabria, fra Olbia e Cagliari, sulle principali linee della Sicilia, con trasbordi in vari punti.

8. Servizi speciali treni straordinari per viaggiatori. — Durante l'esercizio 1943-44 per effetto delle devastazioni di guerra e dell'isolamento con il Sud in un primo tempo, e con il Nord in un secondo, le Sezioni dipendenti hanno comunicato soltanto frammentariamente il quantitativo dei treni straordinari.

Dai dati che è stato possibile raccogliere, risultano effettuati **490** treni straordinari.

9. Servizi con carrozze della Compagnia Internazionale Carrozze Letti. — Nell'esercizio 1943-44 i servizi interni con carrozze letto, affidati alla citata Compagnia, hanno avuto una sensibile diminuzione rispetto all'anno precedente, passando da 15 a 6, svolti saltuariamente.

I servizi interni giornalieri di carrozze ristorante erano già stati soppressi nell'esercizio precedente.

10. Prenotazione posti ordinari nei treni viaggiatori. — I dati relativi alle prenotazioni dei posti ordinari nei treni viaggiatori sono riassunti nelle cifre che seguono:

	1943-1944	1942-1943
Stazioni ammesse alla prenotazione n.	9,—	27,—
Carrozze prenotabili »	38,—	199,—
Posti prenotati 1ª classe »	23.059,—	75.719,—
Posti prenotati 2ª classe »	40.082,—	210.666,—
Introito complessivo L.	222.649,20	1.212.711,60

La diminuzione delle prenotazioni sta in relazione al minor numero dei treni viaggiatori effettuati e delle carrozze prenotabili, nonchè al fatto che il servizio è stato definitivamente sospeso nel settembre 1943.

SERVIZIO MERCI

11. Entità del traffico merci. — Nell'esercizio 1943-44 sono state accettate, per trasporto, tonnellate **35.073.156** di merci di fronte a tonnellate 71.342.468 del 1942-43, con una diminuzione di tonnellate 36.269.312, pari al 50,83 %, come è dimostrato dal prospetto che segue:

R E T E	Tonnellate caricate		Differenza %	Carri caricati		Differenza %	Carico medio per asse-carro in tonnellate (1)		Differenza %
	1943-44	1942-43		1943-44	1942-43		1943-44	1942-43	
<i>A scartamento normale:</i>									
a) per conto del pubblico:									
a carro	82.897.790	64.945.098	— 50,11	2.272.498	4.511.631	— 49,63	7,02	7,09	— 0,98
in collettame	1.069.051	3.289.373	— 67,49	291.928	935.605	— 68,79	2,97	3,26	— 8,89
bestiame	—	—	—	66.577	172.398	— 61,38	—	—	—
TOTALE	88.466.841	68.234.471	— 50,95	2.680.998	5.619.634	— 53,18	6,76	6,71	+ 0,74
b) per conto dell'Amministrazione	1.596.578	2.997.267	— 46,73	107.856	205.545	— 47,77	7,82	7,18	+ 1,94
TOTALE scartamento normale	85.068.419	71.231.738	— 50,77	2.788.854	5.825.179	— 52,99	6,78	6,73	+ 0,74
<i>A scartamento ridotto:</i>									
a) per conto del pubblico:									
a carro	8.276	82.062	— 89,91	704	8.020	— 91,22	8,54	4,72	— 33,33
in collettame	1.026	12.881	— 92,03	279	2.779	— 89,96	1,10	2,36	— 53,38
bestiame	—	—	—	—	64	— 100,—	—	—	—
TOTALE	9.802	94.943	— 90,20	988	10.863	— 90,95	2,85	4,15	— 31,32
b) per conto dell'Amministrazione	485	15.787	— 97,24	47	1.345	— 96,50	2,78	5,52	— 49,63
TOTALE scartamento ridotto	9.787	110.730	— 91,20	1.060	12.208	— 91,56	2,84	4,31	— 34,10
<i>In complesso:</i>									
a) per conto del pubblico:									
a carro	82.406.066	65.027.160	— 50,16	2.278.202	4.519.651	— 49,70	7,01	7,08	— 0,98
in collettame	1.070.077	3.302.254	— 67,59	292.202	938.384	— 68,86	2,96	3,26	— 9,20
bestiame	—	—	—	66.577	172.462	— 61,39	—	—	—
TOTALE	88.476.148	68.329.414	— 51,—	2.681.961	5.630.497	— 53,25	6,75	6,70	+ 0,74
b) per conto dell'Amministrazione	1.597.018	3.013.054	— 46,99	107.408	206.890	— 48,08	7,81	7,17	+ 1,95
TOTALE GENERALE	85.078.156	71.342.468	— 50,83	2.769.864	5.837.387	— 53,07	6,77	6,72	+ 0,74

(1) Per determinare il carico medio per asse si dividono le tonnellate per gli assi dei carri caricati esclusi i carri caricati con bestiame e i carri misti con merci di transito

12. **Ripartizione del traffico merci per provenienza e destinazione.** — I dati relativi alla provenienza e alla destinazione dei trasporti di merci e bestiame effettuati sulle linee a scartamento normale, per conto del pubblico e dell'Amministrazione, nell'esercizio 1943-44 confrontati con quelli del 1942-43, sono esposti nei seguenti specchietti.

PROVENIENZA DEI TRASPORTI

PROVENIENZA	1943-44		1942-43		Differenza			
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	%	Carri	%
Carico nelle stazioni interne	24.204.874	2.008.978	41.849.047	3.848.982	- 17.644.673	- 42,16	- 1.845.004	- 47,93
Carico ai porti	4.181.551	255.148	7.421.397	468.694	- 3.239.746	- 43,65	- 213.551	- 45,56
In arrivo dalle ferrovie confinanti italiane	2.049.287	159.496	3.756.981	315.519	- 1.707.744	- 45,45	- 156.023	- 49,45
In arrivo dalle ferrovie confinanti estere	4.628.257	819.787	18.204.313	1.191.984	- 13.576.056	- 74,77	- 872.247	- 73,17
TOTALI	85.068.419	2.788.854	71.231.738	5.825.179	- 36.168.319	- 50,77	- 3.086.775	- 52,99

DESTINAZIONE DEI TRASPORTI

DESTINAZIONE	1943-44		1942-43		Differenza			
	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	%	Carri	%
Scarico nelle stazioni interne	27.888.789	2.178.718	56.065.077	4.672.056	- 28.176.338	- 50,25	- 2.498.343	- 53,47
Scarico nei porti	3.788.770	265.078	8.064.363	549.718	- 4.280.593	- 53,08	- 284.640	- 51,78
In uscita per le ferrovie confinanti italiane	2.258.826	155.187	3.569.434	285.493	- 1.315.608	- 36,85	- 130.306	- 45,64
In uscita per le ferrovie confinanti estere	1.187.084	144.876	3.532.864	317.912	- 2.395.780	- 67,81	- 173.536	- 54,58
TOTALI	85.068.419	2.788.854	71.231.738	5.825.179	- 36.168.319	- 50,77	- 3.086.775	- 52,99

13. **Percorrenze dei treni merci e dei carri.** — Non è stato possibile, dato lo svolgimento degli eventi bellici, rilevare i dati relativi con sufficiente completezza.

14. **Prodotto del servizio merci.** — Il prodotto del traffico merci nell'esercizio 1943-44 sulle linee a scartamento normale e ridotto, risulta di milioni 3.467 in confronto a milioni 7.482 dell'esercizio precedente con una diminuzione, quindi, di milioni 4.015, pari al 53 % circa.

In tale prodotto sono comprese oltre alle tasse afferenti ai trasporti militari, effettuati in conto corrente per conto delle altre Amministrazioni dello Stato, lire 1.546.799.078 corrispondenti all'ammontare delle tasse inerenti ai trasporti militari alleati.

Si indicano, qui appresso, i prodotti medi del traffico merci riferiti al treno-chilometro, all'asse-chilometro e alla tonnellata-chilometro di merce trasportata.

	1943-44	1942-43
Prodotto per treno-chilometro	126,56	74,46
Prodotto per asse-chilometro di carro (carico e vuoto)	0,95	1,36
Prodotto per tonnellata-chilometro di merce (escluso il bestiame)	0,475	0,268

15. **Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico.** — Nell'allegato N. 45 sono esposti i dati relativi alle voci delle principali merci trasportate a carro completo per conto del pubblico.

Tali dati si riferiscono al solo semestre **1° luglio-31 dicembre 1943**, perchè le anormali condizioni dell'esercizio e le distruzioni di locali e documenti subite dal Controllo Merci di Torino, che elabora i dati di cui si tratta, hanno reso impossibile ogni accertamento per il semestre successivo.

Qui di seguito si indicano i prodotti di alcune categorie di merci, che hanno dato i maggiori introiti.

	Tonnellaggio in milioni		Prodotti in milioni	
	1943-44	1940-41	1943-44	1940-41
Combustibili	3,84	14,18	200,7	752,7
Materiale da costruzione	1,66	8,01	52,2	261,8
Legnami	0,66	2,48	45,8	181,7
Metalli e macchine	1,10	6,90	67,3	510,0
Cereali e farine	0,99	4,49	19,7	274,5
Vino e prodotti agricoli	1,63	5,62	78,5	494,7
Olii, petroli. ecc.	0,54	0,51	122,2	68,0
Bestiame vivo e carni macellate	1,36	2,39	19,3	62,2

Nel prospetto di cui sopra i dati relativi all'esercizio 1943-44 sono stati posti a confronto, con i dati corrispondenti dell'esercizio 1940-41, già assunto come termine di paragone in altri prospetti relativi al traffico viaggiatori.

È appena necessario avvertire che il confronto di cui sopra ha soltanto carattere largamente indicativo dato che, come si è già accennato, i dati relativi all'esercizio 1943-44, comprendono i soli trasporti effettuati nel 1° semestre (1° luglio-31 dicembre 1943) dell'esercizio stesso, mentre quelli ad essi affiancati si riferiscono all'intero anno finanziario 1° luglio 1940-30 giugno 1941.

16. **Traffico ai porti.** — Nel 1943-44 sono state spedite dagli scali marittimi, per ferrovia, le seguenti merci:

		Tonnellate	Percentuale di variazione del 1943-44 rispetto al 1942-43
Per conto del pubblico	1942-43	6.640.349	— 40,16
	1943-44	8.978.050	
Per conto dell'Amministrazione	1942-43	781.048	— 73,30
	1943-44	208.501	
Totale merci caricate	1942-43	7.421.397	— 43,65
	1943-44	4.181.551	
di cui :			
Carbone per il pubblico	1942-43	2.602.660	— 47,83
	1943-44	1.857.682	
Cereali per l'interno e per l'estero	1942-43	427.737	— 92,14
	1943-44	88.615	
Cotoni per l'interno e per l'estero	1942-43	13.058	— 100,—
	1943-44	—	
Fosfati e concimi chimici	1942-43	164.588	— 82,32
	1943-44	29.088	
Olii minerali	1942-43	131.956	— 26,42
	1943-44	97.065	

Per quanto riguarda il carico nei singoli porti, vedasi l'allegato 46 il quale contiene i dati particolareggiati, sia per la qualità sia per la quantità delle merci spedite.

17. **Trasporti derrate.** — Nell'esercizio 1943-44 sono stati caricati **31.381** carri completi di derrate a G. V., di cui **22.045** per la rete nazionale e **9.336** diretti all'estero.

Dal prospetto che segue si rileva la ripartizione del carico per i vari transiti di confine in confronto con l'esercizio precedente:

TRANSITI	Esercizio 1943-44	Esercizio 1942-43	Differenza
Ventimiglia	68	—	+ 68
Breil	—	—	—
Modane	2	170	— 168
Domodossola	185	1.263	— 1.078
Luino	97	134	— 37
Chiasso	1.881	16.687	— 15.356
Brennero	6.122	47.818	— 41.696
S. Candido	178	564	— 391
Tarvisio	761	11.258	— 10.497
Piedicolle	4	8	— 4
Postumia	890	950	— 560
Fiume	208	7	+ 196
Totale estero	9.336	78.859	— 69.523
Totale interno	22.045	138.901	— 116.856
TOTALE GENERALE . . .	31.381	217.760	— 186.379

La notevole differenza in meno rispetto all'esercizio precedente è da attribuirsi sia alla diminuzione di traffico dovuta agli eventi bellici, sia al fatto che la registrazione dei dati relativi all'esercizio 1943-44 è stata forzatamente incompleta a causa del trasferimento degli uffici da Roma a Verona, avvenuto nel mese di novembre 1943.

18. **Utilizzazione dei treni merci.** — Mancano dati sufficientemente dettagliati ed attendibili.

19. **Treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi.** — L'effettuazione dei treni merci rapidi, è stata sospesa nel secondo semestre del 1943.

L'inoltro dei carri completi è stato effettuato per mezzo di treni merci con diverse caratteristiche secondo le possibilità.

20. **Trasporti delle merci a collettame.** — Nell'esercizio 1943-44 i trasporti a collettame si sono effettuati con una certa regolarità e continuità soltanto nei Compartimenti del Nord, mentre in quelli centro-meridionali sono stati quasi completamente sospesi. Durante tale esercizio sono state accettate per la spedizione a collettame **1.069.051** tonnellate di merci, impiegando **154.073** carri.

21. **Trasporto fiori freschi.** — Nell'esercizio 1943-44 sono stati spediti complessivamente dalla Riviera di Ponente kg. **3.557.629** di fiori freschi, con una differenza in meno di kg. 3.164.344 rispetto all'esercizio 1942-43:

per l'interno sono stati spediti	Kg. 3.314.462
e per l'estero	» 243.167

e nei confronti con l'esercizio precedente si è avuto:

per l'interno una diminuzione di	Kg. 1.539.459
per l'estero una diminuzione di	» 1.624.385

Per i transiti di confine sono stati istradati i seguenti quantitativi di trasporti:

	1943-44	1942-43
per Chiasso	Kg. 242.439	1.146.547
per Tarvisio	» 440	214.020
per Mentone	» —	14
per Brennero	» —	86.361
per Postumia	» 140	10.078
per Domodossola	» 98	32.887
per altri transiti minori	» 10	377.675

22. **Impiego delle locomotive di manovra.** — A causa degli eventi bellici i dati seguenti, riguardanti l'impiego delle locomotive di manovra, si riferiscono ai soli Compar-

timenti di: Torino, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Ancona e Roma e limitatamente al periodo dal 1 gennaio al 30 giugno 1944.

Nelle stazioni dei Compartimenti suddetti, le locomotive hanno effettuato complessivamente n. **562.728** ore di lavoro (delle quali 39.644 per conto di terzi) per manovrare n. **5.097.376** veicoli.

Il rendimento medio complessivo per ciascuna ora di manovra è stato pertanto di veicoli **9** contro 8,82 nello scorso esercizio.

Delle accennate **562.728** ore di manovra **68.259** sono state eseguite con locomotive elettriche e **494.469** con locomotive a vapore.

Con i carrelli automotori sono stati manovrati nello stesso semestre **13.134** veicoli in ore **3.312** con un rendimento medio di circa 4 veicoli per ora, contro 5,37 nello scorso esercizio.

Il rendimento medio-orario delle manovre si può considerare soddisfacente in quantochè le manovre stesse sono state effettuate, in maggioranza, in sfavorevoli condizioni tecniche ed ambientali a causa dei bombardamenti aerei.

23. Trasporti merci con treni viaggiatori. — I dati sotto esposti si riferiscono, soltanto per i mesi di luglio ed agosto 1943, a tutte le linee della Rete; per i mesi successivi, i dati stessi risultano frammentari ed incompleti perchè molti registri di stazione dai quali gli stessi si sarebbero dovuti ricavare sono andati distrutti.

Risultano pertanto effettuati a G. V. con acceleramento i seguenti trasporti:

a carro completo

- con treni diretti (sovratassa del 50 %): carri N. **645**
- con treni accelerati (sovratassa del 25 %): carri N. **13.035** } compresi i carri derrate

Dei detti trasporti sono stati destinati all'estero:

- con treni diretti, carri: —
- con treni accelerati, carri: N. **86**

a collettame

- con treni diretti (sovratassa 50 %): colli N. **500.723** per Q.li **250.358**
- con treni accelerati (sovratassa 25 %): » » **159.459** » » **77.627**

24. Trasporti Postali. — Durante l'esercizio, in dipendenza della limitazione nell'accettazione dei pacchi postali, che ne ha ridotto notevolmente il movimento, e della soppressione, sempre più accentuata, dei treni, il trasporto dei pacchi in consegna al personale ferroviario si è effettuato su un limitato numero di treni.

25. Binari di raccordo e carico e scarico in punto determinato. — Durante l'esercizio finanziario sono stati immessi nei 1.469 binari di raccordo in attività **1.079.023** carri.

Rispetto all'esercizio finanziario 1941-42 (ultimo esercizio di cui si hanno dati completi) si è avuto una diminuzione di 308 concessioni attive e di 1.445.078 carri.

Si sono incassate per tali concessioni:

L. **1.754.712** a titolo di canoni

L. **52.529.679** a titolo di tasse di esercizio e di nolo con una diminuzione rispettivamente di L. 304.665 e di L. 9.086.132.

Anche nelle concessioni di carico e scarico in punto determinato si è avuta una sensibile diminuzione. Dai 368.648 carri nell'esercizio 1941-42 si è scesi a **116.673** nel 1943-44 con una differenza in meno di 251.975 unità.

Conseguentemente sono diminuiti gli introiti, perchè si sono incassate:

L. **800.246** per canoni

L. **1.622.672** per tasse di manovra

con una diminuzione rispettivamente di L. 111.610 e di L. 166.681.

Si fa notare che nelle cifre relative all'incasso delle tasse di manovra per queste concessioni è compresa la somma di L. 940.740 incassata dalla Sezione Movimento di Milano per arretrati; e ciò spiega l'apparente aumentato introito rispetto al diminuito movimento dei veicoli.

CAPO VI.

COMMERCIALE

1. SERVIZIO INTERNO VIAGGIATORI E BAGAGLI

a) Tariffe viaggiatori.

Gli avvenimenti bellici svoltisi sul suolo italiano nella seconda metà del 1943 e nella prima dell'anno 1944 hanno determinato, insieme con la scissione del Paese, anche lo spezzettamento della rete ferroviaria, e l'emanazione di provvedimenti da parte di autorità diverse operanti ciascuna nell'ambito della propria giurisdizione. Si precisano, in ordine cronologico, le principali disposizioni adottate, le autorità da cui sono state emanate, ed il loro campo di applicazione.

Periodo *1° luglio-8 settembre 1943*: la Direzione Generale, ancora residente a Roma, emana i seguenti provvedimenti per tutti i Compartimenti della Rete:

- applicazione, a favore dei mutilati ed invalidi del lavoro, della tariffa ridotta del 50 % per i viaggi di corsa semplice da effettuare entro il 1943;
- estensione ai vigili del fuoco del beneficio della Concessione Speciale B (trasporti per conto dello Stato) ammettendo nei casi di urgente necessità di servizio, l'uso dei treni diretti; la stessa facoltà è stata accordata in favore delle guardie zoofile;
- estensione della Concessione Speciale D (Ricevitori Postali e Telegrafonici) anche ai Ricevitori del Lotto e loro famiglie, limitatamente però ad un massimo di otto viaggi annuali di corsa semplice da effettuare isolatamente o collettivamente (ridotti a quattro in virtù del D. M. 2029 del 30 dicembre 1941);
- concessione ai soci dell'Istituto Nazionale per la Guardia d'Onore alle RR. Tombe del Pantheon, domiciliati a Roma ma eventualmente lontani dalla Capitale, di godere della Concessione Speciale III soltanto per far ritorno a Roma, quando spetti il loro turno di guardia, oppure siano chiamati per servizio d'ispezione o per altra ragione di servizio;
- limitazione, col passaggio degli insegnanti elementari al godimento della Concessione C come impiegati dello Stato, della Concessione Speciale VIII a favore dei soli maestri provvisori delle scuole elementari e dei maestri degli asili infantili;
- estensione della Concessione stessa a favore dei Segretari Comunali e Provinciali;

— ammissione dei mutilati ed invalidi di cui al comma *b*) della Concessione Speciale XVII, provvisti di assegno di superinvalidità, al diritto al viaggio gratuito della persona di accompagnamento;

— riconoscimento del diritto alla Concessione Speciale XVIII per i viaggi isolati degli accompagnatori degli invalidi di guerra, quando si rechino presso l'invalido da accompagnare o ritornino dall'accompagnamento;

— concessione che i viaggi gratuiti dei minorenni od interdetti per infermità di mente, effettuati in base alla Concessione Speciale XIX, abbiano luogo anche per la restituzione definitiva degli aventi diritto alle proprie famiglie, oppure per il loro ritorno in seno alle famiglie al termine dell'anno scolastico o dopo una cura climatica, e per essere poi nuovamente restituiti alla sede dei loro studi.

Periodo *9 settembre 1943-30 giugno 1944*. Avviene la scissione della rete: la Direzione Generale F. S. in Roma controlla i Compartimenti del Nord e del Centro, fino a che non si trasferisce a Verona nel novembre 1943.

I Servizi di Roma si trasformano in « Ufficio Stralcio » prima ed in « Nucleo di Collegamento » poi (gennaio 1944). La Direzione F. S. del Governo Badoglio, stabilita la sua sede a Napoli, controlla invece i Compartimenti di Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo fino alla liberazione di Roma (4 giugno 1944). Dopo tale data la Direzione predetta assume giurisdizione anche sulle linee del Compartimento di Roma e su parte di quelle dei Compartimenti di Firenze e Ancona.

La rete Sarda, rimasta in un primo tempo isolata, passa sotto il controllo del Comando FF. AA.

Si espongono, qui di seguito, i principali provvedimenti adottati nel campo tariffario dai tre organi summenzionati:

I. — Il Comando delle FF. AA. della Sardegna emana nell'ottobre 1943, per la rete dell'Isola, i seguenti provvedimenti:

- aumento del 50 % su i prezzi dei biglietti di qualsiasi specie;
- estensione della penalità minima di L. 50, prevista per i viaggi abusivi in treno, anche ai casi in cui il viaggiatore preavvisa il personale di essere sprovvisto di recapito di viaggio;
- limitazione dei biglietti di abbonamento ordinari e ridotti, da rilasciarsi entro 100 km. ai soli impiegati, operai e braccianti, per ragioni di lavoro;
- sospensione degli abbonamenti settimanali e festivi.

Nel marzo 1944, il Comando predetto ha consentito, sulla rete sarda, il rilascio di biglietti di abbonamento ordinari, anche se di percorrenza superiore ai 200 km., limitando però l'agevolazione agli impiegati, operai e braccianti, per i loro viaggi tra il luogo di residenza e quello di lavoro.

Occorre infine ricordare che, nel maggio 1944, l'Autorità Alleata ha ripristinato sulla rete della Sardegna, l'uso, per qualsiasi categoria di persone, dei biglietti di abbonamento ordinari entro 100 km., e revocato il divieto di rilascio degli abbonamenti settimanali e festivi per operai e braccianti.

II. - La Direzione Generale, residente a Napoli, sotto il Governo Badoglio, ha adottato, con D. M. del 16 gennaio 1944, i seguenti provvedimenti:

- sospensione del rilascio dei biglietti a tariffa ordinaria vicinale n. 9 per i viaggi con treni accelerati, omnibus e misti;
- sospensione del rilascio dei biglietti di abbonamento ordinari, oltre i 100 Km., per qualsiasi categoria di persone;
- applicazione della riduzione uniforme del 50 % sulla tariffa n. 14 per i biglietti di abbonamento per studenti, con abolizione delle riduzioni scalari fino al 70 %;
- rilascio degli abbonamenti festivi e settimanali, esclusivamente a favore di operai e braccianti;
- sospensione delle Concessioni Speciali XIV, XX e XXI;
- esclusione della « Legione Volontari d'Italia Giulio Cesare » dal godimento della Concessione speciale E;
- esclusione dalle Concessioni Speciali XVII, XVIII e XIX dei beneficiari per la cosiddetta « Causa nazionale » o per « Servizio militare non isolato all'estero ».

Con R. D. L. 16 dicembre 1943, n. 27-B, è stata data la facoltà al Ministro delle Comunicazioni di emanare provvedimenti intesi ad apportare, fra l'altro, aumenti di carattere generale alle tariffe di trasporto, fino ad un massimo del 100 %. Di tale facoltà, peraltro, non è stato fatto uso nel corso dell'esercizio 1943-44.

Nel mese di maggio 1944, la Commissione Alleata di Controllo ha stabilito, per il servizio di traghetto tra Reggio Calabria marittima e Messina marittima, prezzi provvisori superiori, nel complesso, a quelli derivanti dall'applicazione delle tariffe vigenti sulla Rete.

III. - La Direzione Generale residente a Verona, adotta, a partire dal gennaio 1944, per i Compartimenti da essa dipendenti, i provvedimenti che seguono:

- istituzione della nuova concessione eccezionale a favore dei volontari al combattimento (riduzione del 70 % a pagamento differito);
- ammissione di alcuni Sodalizi al beneficio della Concessione Speciale VI;
- applicazione, per il 1944, a favore degli iscritti all'Associazione mutilati ed invalidi di guerra e dei mutilati del lavoro, della tariffa ridotta del 50 %;
- concessione, ai figli degli Italiani all'Estero, delle seguenti facilitazioni da valere per il 1944:
 - viaggi collettivi, in conto sospeso;
 - viaggi collettivi ed individuali, a pronto pagamento, a prezzo fisso speciale individuale di L. 13,50;
 - viaggi individuali, a pronto pagamento, a tariffa ridotta del 70 %;
- concessione per i viaggi degli organizzati dipendenti dall'Opera Balilla, per tutto l'anno 1944, delle seguenti facilitazioni:
 - riduzione del 30 % e del 70 % per viaggi isolati od in gruppo;
 - riduzioni del 30 % a favore delle famiglie degli istruttori e delle istruttrici;

— autorizzazione a rilasciare a favore dei genitori che si recano una volta all'anno a visitare i propri bambini assistiti nelle colonie di sfollamento dell'Opera Balilla, di biglietti di riduzione di andata e ritorno speciali a tariffa ridotta del 50 %;

— applicazione per i viaggi delle mondariso, durante la stagione risicola 1944, della tariffa ridotta del 70 %;

— concessione della riduzione del 50 %, per il periodo 1° marzo-23 dicembre 1944, per i viaggi dei partecipanti ai corsi di Alta Coltura dell'Università Italiana per Stranieri in Perugia;

— applicazione, fino al 31 dicembre 1944, delle riduzioni del 50 % e del 70 %, agli iscritti al Centro Alpino Italiano, per viaggi individuali e collettivi per partecipare alle gare di preparazione militare alpina;

— concessione per l'anno 1944 a favore degli iscritti all'Associazione Nazionale delle famiglie dei Caduti in guerra inviati alle Case di Riposo di Bordighera e che ne ritornino, di biglietti di corsa semplice a tariffa ridotta del 70 %;

— concessione, per l'anno 1944, della riduzione del 70 % e 50 % per i viaggi collettivi ed individuali dei partecipanti alle gare indette dal C. O. N. I. (Comitato Olimpionico Nazionale Italiano);

— applicazione, a favore degli iscritti all'Unione Italiana Ciechi e dei relativi accompagnatori, della riduzione del 50 % per i viaggi di corsa semplice da effettuarsi entro il 1944;

— concessione di facilitazioni, per il 1944, ai partecipanti ai pellegrinaggi di Loreto organizzati dall'Unione Italiana Trasporti Ammalati a Loreto o Santuari Italiani;

— estensione della riduzione già accordata a favore di Enti pubblici, Confederazioni, ecc. anche alle Agenzie Giornalistiche e Librerie nella misura del 30 % per gli abbonamenti intera rete e del 20 % per gli abbonamenti speciali a percorso limitato;

— concessione, nel caso di rilascio di abbonamenti settimanali e festivi, per percorsi fino a 150 Km. da o per località servita da due stazioni, della facoltà all'abbonato di munirsi di biglietto di congiunzione per una delle stazioni suddette;

— riduzione da cinque a due giorni della validità dei biglietti di doppia corsa per percorrenze fino a 100 km.;

— aumento dei prezzi locali di concorrenza sulle linee del Compartimento di Milano.

L'esame dei tre gruppi di provvedimenti, quali risultano dalla sommaria illustrazione di cui sopra, pone in evidenza che, mentre la Direzione di Verona non ha riscontrato la necessità di porre ulteriori limitazioni e restrizioni al traffico viaggiatori (oltre quelle già da tempo adottate nel corso della guerra), accordando anzi numerose concessioni eccezionali, la Direzione F. S. di Napoli, che ha giurisdizione sui Compartimenti del Sud, non solo non ha concesso alcuna nuova facilitazione, ma ha dovuto altresì emanare una serie di norme limitative per fronteggiare la crescente insufficienza dei mezzi disponibili in confronto con le necessità del pubblico viaggiante.

Anche i provvedimenti adottati dal Comando delle FF. AA. della Sardegna appaiono sostanzialmente, dettati dalle stesse esigenze.

Quanto sopra trova spiegazione nella profonda diversità delle condizioni in cui, nel periodo 8 settembre 1943-30 giugno 1944, si è svolto l'esercizio ferroviario nelle varie

zone del territorio nazionale sulle quali le tre Autorità sopraaccennate hanno esercitato la loro giurisdizione.

Mentre, infatti, nei Compartimenti del settentrione, non ancora attraversati dalle vicende belliche, il servizio ferroviario ha continuato a svolgersi con caratteristiche di relativa normalità, nei territori del mezzogiorno la graduale avanzata degli eserciti alleati e le ripetute azioni aeree dalle quali è stata sempre preceduta, hanno recato gravissimi danni agli impianti e al materiale, ai quali si sono aggiunte le limitazioni molto notevoli imposte al traffico civile dalle esigenze dei trasporti militari anglo-americani, in quella che, almeno a tale riguardo, può essere considerata come la fase più acuta della guerra in Italia.

Meno gravi, sotto questo aspetto, le condizioni della rete Sarda, sulla quale peraltro, l'esercizio ha risentito delle difficoltà derivanti dal prolungato e totale isolamento dal Continente.

Comunque, il complesso dei provvedimenti adottati dal Comando delle FF. AA. della Sardegna, compreso lo stesso aumento del 50 % delle tariffe, sta ad indicare una situazione indubbiamente migliore di quella della rete dell'Italia centro-meridionale, tanto che già nel marzo e nel maggio 1944, il citato Comando e il Governo Militare Alleato hanno disposto un sensibile alleggerimento delle decretate restrizioni, come risulta in particolare dalla illustrazione dei provvedimenti che è stata fatta più sopra.

b) Tariffe bagagli.

Sulla rete della Sardegna, il Comando delle FF. AA. che, come è stato accennato, ne ha assunto temporaneamente il controllo, ha disposto, con decorrenza dal 10 ottobre 1943, l'aumento del 50 % sulle tariffe di trasporto dei bagagli, elevandolo poi al 100 % a partire dal 17 gennaio 1944.

Prescindendo da questo provvedimento di carattere locale ed eccezionale nulla è stato innovato, nell'esercizio finanziario 1943-44, nel campo tariffario del servizio bagagli, essendosi ritenute sufficienti le limitazioni già adottate negli esercizi precedenti.

2. — SERVIZIO INTERNAZIONALE VIAGGIATORI E BAGAGLI

Durante l'esercizio 1943-44, in seguito a modificazioni di prezzi avvenute sulle reti ferroviarie delle Amministrazioni Estere, sono stati aumentati i prezzi dei seguenti servizi:

- Italia-Svizzera ;
- Italia-Germania, via Svizzera ;
- Italia-Ungheria-Slovacchia.

3. — SERVIZIO MERCI INTERNO

Anche nel campo del servizio merci il R. D. L. numero 27-B del 16 dicembre 1943 (di cui si è fatto cenno nel paragrafo delle tariffe viaggiatori), che ha autorizzato il Ministro delle Comunicazioni ad apportare aumenti di tariffe di carattere generale, non ha trovato applicazione nel corso dell'esercizio 1943-44.

In tale esercizio, del resto, e particolarmente nel periodo 8 settembre 1943-30 giugno 1944, i trasporti di merci per conto del pubblico, mentre hanno subito una forte contrazione anche nei Compartimenti del Nord, sottoposti alla Direzione Generale di Verona, sono stati, nei territori del Sud, contenuti entro limiti addirittura ridottissimi, notevolmente inferiori, proporzionalmente, anche a quelli già molto bassi imposti al traffico viaggiatori dalle circostanze di cui si è fatto cenno.

Solo sulla rete della Sardegna, che è stata esercitata in condizioni di relativa autonomia, pur se tra molte difficoltà, sono stati disposti, per i trasporti merci, dal Comando delle FF. AA., gli stessi aumenti già indicati per i bagagli e cioè il 50 % sulle tariffe vigenti al 10 ottobre 1943, elevato poi al 100 % dal successivo gennaio 1944.

Si dà ora notizia di alcuni provvedimenti tariffari, di carattere concessionale, adottati nell'esercizio 1943-44.

Per il 1° semestre dell'esercizio stesso, cioè per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1943, è stata prorogata la validità delle tariffe eccezionali temporanee a PV n. 902 (merci varie), 904 (marmo e alabastro) e 907 (vino, mosti, uve da vino, anche pigiate, di produzione nazionale).

Alla fine del semestre, peraltro, nei territori del sud, controllati dal Governo Badoglio, non è stata concessa alcuna ulteriore proroga delle tariffe stesse, mentre nei Compartimenti del nord, sottoposti alla Direzione di Verona, le tariffe 902 e 907, e cioè solo quelle che interessavano trasporti di derrate, sono state confermate di validità fino al 31 marzo 1944 e, successivamente, fino al 30 giugno dello stesso anno.

4. — SERVIZIO MERCI INTERNAZIONALE

Gli avvenimenti, sia interni che internazionali, verificatisi durante l'anno finanziario 1943-44, hanno portato ad un rapido declino dei traffici merci internazionali. Hanno continuato a mantenere una certa consistenza, per tutto l'esercizio, soltanto i traffici con la Germania, con la Svizzera e con i paesi del sud-est europeo, benchè anche in essi si sia avuta a registrare una forte contrazione. Infatti, nel traffico italo-germanico i trasporti a carro completo sono scesi da carri 844.690 nell'esercizio 1942-43, a carri **478.727** nell'esercizio 1943-44, ferma restando l'assoluta prevalenza, tra le merci trasportate, del carbone fossile di importazione in Italia; nel traffico italo-svizzero i trasporti a carro completo si sono ridotti da carri 74.369 a carri **11.842**; in quello con i paesi del sud-est europeo da carri 130.820 a carri **49.230**, sempre con netta prevalenza, nella composizione del traffico, dei prodotti petroliferi importati in Italia dalla Romania.

E da notare, nel corso dell'esercizio, e precisamente a cominciare dal mese di settembre 1943, la completa cessazione dei traffici adriatici, dei traffici, cioè, eseguiti sotto il regime delle speciali tariffe, denominate appunto adriatiche, tra i porti di Trieste, Fiume, Pola e Rovigno d'Istria da una parte e i paesi del bacino danubiano dall'altra. In seguito a denuncia delle amministrazioni estere partecipanti, le predette tariffe, esclusa quella ungaro-adriatica che, peraltro, pur continuando ad aver vigore, è risultata, dopo il settembre 1943, del tutto inoperante, sono state soppresse, (la slovacco-adriatica, dal 1° dicembre 1943 e quelle germano-adriatica, boemo-moravo-adriatica e sudeti-adriatica, dal 1° gennaio 1944) con l'effetto di annullare così la sistemazione tariffaria faticosamente

raggiunta in lungo volgere di anni per il traffico col retroterra triestino e fiumano. Altre tariffe merci dirette internazionali, soppresse durante l'esercizio, sempre per denuncia delle amministrazioni estere, sono state quella per i trasporti fra gli scali di Venezia e le stazioni del Tirolo e del Vorarlberg, che era già caduta in disuso da lungo tempo, e quella italo-nordica (Danimarca, Svezia e Norvegia); i relativi provvedimenti sono stati attuati con la data, rispettivamente, del 1° novembre 1943 e gennaio 1944. Col 1° novembre 1943 sono state abrogate le tariffe dirette, pubblicate e non pubblicate, contenenti prezzi speciali per il traffico col sud-est europeo, cosicchè tale traffico, dopo la detta data, ha avuto effettuazione con applicazione dei prezzi normali delle tariffe interne dei singoli Stati.

Data la precarietà della situazione, sono stati inoltre sospesi i lavori in corso per la istituzione della tariffa diretta Italo-Romena e di quella Italia-Sud-Est europeo, come pure è stata sospesa la pubblicazione della nuova tariffa diretta italo-slovacca, già in corso di stampa.

Conseguentemente, alla fine dell'esercizio, delle tariffe merci dirette internazionali sono rimaste in vigore soltanto, oltre quella Ungaro-Adriatica di cui si è già fatto cenno, la tariffa Italo-Germanica e le tariffe Italo-Svizzere (via Gottardo e Sempione) via Sondrio-Tirano e con le Poste Svizzere.

5. — SERVIZIO MERCI CUMULATIVO E DI CORRISPONDENZA

Durante l'esercizio 1943-44 sono state approvate, in schema, la V^a appendice alla convenzione di servizio cumulativo con la Società Tranvie ed Industrie Elettriche di Capitanata, esercente la Tranvia Elettrica San Severo-Torremaggiore; la III^a appendice alla convenzione di servizio cumulativo con la Società anonima «**La Ferroviaria Italiana**», concessionaria della Ferrovia Arezzo-Sinalunga; la convenzione di servizio di corrispondenza con la Società Siciliana (ora italiana) di Lavori Pubblici, concessionaria della ferrovia a scartamento ridotto Circumetnea.

Sono stati istituiti biglietti di abbonamento settimanali e festivi in servizio cumulativo con la Ferrovia Val di Fiemme.

È stato provveduto all'aggiornamento, mediante opportune inserzioni nel «**Bollettino Commerciale**», di buona parte dei servizi Cumulativi Italiani per i trasporti delle persone e delle cose, in relazione agli aumenti che le Amministrazioni delle linee concesse hanno apportato alle proprie tariffe dietro autorizzazioni loro date dall'Ispettorato per la Motorizzazione Civile.

6. — SERVIZI DOGANALI

Gli introiti delle Agenzie Doganali per corrispettivi, provvigioni, stampati, ecc. sono stati, nell'esercizio 1943-44, di L. **9.781.020,25**, in confronto a L. 28.925.645 dell'esercizio precedente, con un minore introito di L. 19.144.624,75.

PASSIVITÀ EMERSE DALLE VERTENZE DOGANALI

ESERCIZI	IMPORTO PAGATO Lire	AMMONTARE IN LIRE DEI RECUPERI			RESIDUO PASSIVITÀ
		dalle parti e dalla Intendenza di Finanza	dalle ferrovie corrispondenti	per addebiti al personale	
1948-44	544.057,95	488.558,00	—	275	55.224,85
1942-43	231.398 —	218.952 —	—	190	12.256 —

7. **Contenzioso.** — Le cause riguardanti i contratti di trasporto di persone e di cose, « trattate » durante l'esercizio, ammontano a **14.083** (2.128 di Pretura e 11.695 di Conciliazione), contro 10.825 complessive dell'esercizio precedente, e perciò a 3.258 in più.

Le cause « definite » sono state **5.147** (4.548 di Conciliazione e 599 di Pretura).

Si è avuto, in dipendenza della trattazione e definizione delle cause suddette, un incasso di L. **1.135.796,10** ed un onere di L. 496.919,51; vi è stato pertanto un utile netto di L. **638.876,59**.

Al 30 giugno 1944 sono rimaste pendenti **8.936** cause (7.417 di Conciliazione e 1.519 di Pretura), con una differenza, in più, di 2.676 cause, complessivamente, rispetto al numero (6.414) delle cause che erano pendenti al 30 giugno dell'anno precedente.

N. B. — Negli importi anzidetti sono compresi i dati riguardanti l'ultimo trimestre del 1942-43 della Sezione Commerciale e del Traffico di Palermo; dati che per motivi di forza maggiore la Sezione stessa non poté trasmettere nell'esercizio precedente.

8. **Vertenze ed indennizzi per danni alle persone e alle cose conseguenti ad infortuni.** — Le vertenze definite nel corso dell'esercizio 1943-44 ammontano, in complesso, a **496**, contro 699 dell'esercizio precedente.

L'importo degli indennizzi pagati è di L. **8.274.444,70**, in confronto a L. 15.114.593,52 erogate nel 1942-43.

9. **Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose.** — I diversi indennizzi liquidati nel 1943-44, per irregolarità nel trasporto delle merci, e le variazioni rispetto ai corrispondenti dati dell'esercizio 1942-43, risultano dal seguente prospetto:

OGGETTO DEI RECLAMI	NUMERO DEI RECLAMI (liquidati)		SPESA PER INDENNIZZI (tenuto conto dei recuperi)		SPESA PER 100 TONN. di merce trasportata	
	Esercizio 1943-44	Variazione rispetto al 1942-43	Esercizio 1943-44	Variazione rispetto al 1942-43	1943-44 Lire	1942-43 Lire
Avarie. . .	18.784	— 20.880	12.799.294,26	— 6.109.687,53	56,88	26,50
Furti . . .	7.864	+ 4.298	6.099.622,85	+ 4.250.803,30	81,55	2,59
Mancanze .	12.984	+ 5.278	17.447.187,63	+ 10.220.079,47	77,54	10,13
Ritardi . .	648	— 2.461	235.816,69	— 252.201,32	1,04	0,68
TOTALI .	35.275	— 13.765	36.581.870,98 (1)	+ 8.108.993,98	167,01	39,90

(1) Nel bilancio dell'esercizio 1943-44 la spesa riguarda anche titoli che non hanno una propria relazione con le anomalità nei trasporti delle cose.

Come risulta dai dati del precedente prospetto, mentre nei reclami per avarie e ritardi si nota una diminuzione rispetto ai quantitativi corrispondenti per l'esercizio 1942-43, il contrario si verifica, invece, nei reclami liquidati per furti e mancanze.

Tenuto conto, tuttavia, del minor tonnellaggio trasportato nell'esercizio 1943-44, anche i reclami liquidati e gli indennizzi corrisposti per avarie e ritardi debbono considerarsi proporzionalmente più elevati che non nell'esercizio precedente; tanto che la spesa unitaria sostenuta per ogni 100 tonnellate di merce trasportata (ultime due colonne del prospetto) risulta sensibilmente più elevata, nell'esercizio 1943-44, per tutte le specie di anomalie. Naturalmente, all'incremento degli oneri finanziari sostenuti per indennizzi hanno concorso non soltanto l'aumento nel numero e nell'importanza delle anomalie verificatesi (aumento che è in diretta connessione con le accresciute difficoltà di esercizio per effetto degli eventi bellici degli anni 1943 e 1944) ma anche la progressiva diminuzione del valore della moneta (conseguente al rialzo generale dei prezzi delle merci) che ha determinato, di per sé sola, l'elevarsi della misura dei risarcimenti da corrispondere per la perdita o l'avaria delle cose trasportate.

10. Compagnia Italiana Turismo ed altre Agenzie Viaggiatori in Italia ed all'Estero. — ITALIA. — Le Agenzie Viaggiatori in Italia, autorizzate alla vendita dei biglietti ferroviari e ad espletare gli altri compiti turistici loro assegnati dall'Amministrazione (informazioni al pubblico, distribuzioni di pubblicazioni di propaganda, organizzazione di viaggi di comitiva, ecc.) ammontano, nell'anno 1943, a **164**. In esse sono da comprendere i **65** Uffici Viaggi e Turismo eserciti dalla Compagnia Italiana Turismo (C. I. T.).

L'ammontare complessivo delle vendite biglietti, effettuate durante l'anno solare 1943 dalle Agenzie Viaggiatori in Italia, è stato di L. **307.035.163**. In confronto con le vendite del 1942, si è avuto una diminuzione di L. 55.210.647; minore introito dovuto alle speciali circostanze belliche determinatesi sul territorio Italiano, dopo il mese di luglio 1943, in seguito allo sbarco delle truppe alleate in Sicilia, circostanze che hanno portato alla sospensione o riduzione del traffico ferroviario passeggeri su notevole parte della rete meridionale.

ESTERO. — La concessione di vendita all'estero dei biglietti di viaggio delle F. S., ad eccezione degli Uffici delle organizzazioni Wagons-Lits e American Express Company con le quali le F. S. hanno appositi contratti, è accordata in esclusiva alla Compagnia Italiana Turismo (C. I. T.) la quale l'esercita attraverso i propri Uffici Viaggi a gestione diretta e le Agenzie corrispondenti (circa 370 nel 1943).

L'ammontare delle vendite effettuate durante l'anno solare 1943 è stato di L. 10.000.000; la tenuità di tale importo è spiegata dalle contingenze belliche internazionali.

11. Caffè ristoratori e concessioni varie. — Durante l'esercizio 1943-44 gli eventi bellici hanno determinato la completa disorganizzazione di gran parte degli esercizi e delle concessioni di cui si tratta. Particolarmente nei Compartimenti meridionali la distruzione degli impianti ferroviari ha provocato la chiusura al pubblico degli esercizi di cui sopra (i cui locali sono stati quasi ovunque distrutti o gravemente danneggiati) e la sospensione di ogni attività nel campo delle altre concessioni (vendita biglietti di ingresso, vendita giornali, apparecchi automatici, affitti di aree, pubblicità, ecc.). Il paga-

mento dei relativi canoni è stato, conseguentemente, quasi del tutto sospeso da parte di concessionari deceduti o sfollati o, comunque, non in grado di porsi a contatto con gli uffici ferroviari.

Nei Compartimenti del Nord, viceversa, assai meno colpiti dalle vicende della guerra, l'andamento degli esercizi e delle concessioni di cui si tratta si è mantenuto, pur tra molte difficoltà, relativamente regolare.

Si forniscono pertanto, qui di seguito, i soli dati che è stato possibile accertare e che si riferiscono ai detti compartimenti (Genova, Torino, Milano, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze e Ancona).

Si avverte, peraltro, che per quanto riguarda i compartimenti di Firenze e Ancona deve considerarsi che non più del 50 %, degli esercizi e delle concessioni di cui si tratta sia rimasto in attività durante il periodo 1° luglio 1943-30 giugno 1944.

Caffè ristoratori. — L'importo complessivo dei canoni percepiti per contratti relativi alle concessioni di caffè ristoratori nelle stazioni è stato di L. **8.297.058**.

Rivendite di generi di private. — Sono stati riscossi canoni per L. **862.451**.

Concessioni varie. — (Rivendite fiori, alberghi diurni, uffici cambio-valute, compilazione documenti di trasporto, ecc.). Sono stati introitati canoni per L. **392.064**.

Affitti locali ed aree. — Gli introiti complessivi ammontano a L. **928.955**.

Apparecchi automatici e bilancie. — Sono state percepite L. **163.038**.

Biglietti d'ingresso alle stazioni. — La percentuale spettante alle F. S. è risultata di L. **326.881**.

Rivendite libri e giornali. — La percentuale spettante alle F. S. sugli incassi della Società Servizi Accessori Ferroviari (S. A. F.) concessionaria della rivendita libri e giornali per tutta la rete è risultata di L. **400.000**.

Pubblicità. — Sono stati introitati canoni per L. **135.000**.

12. — **Controllo dei prodotti.** — Gli eventi bellici hanno gravemente ostacolato, nel corso dell'esercizio 1943-44, l'attività dei Controlli di Firenze (Viaggiatori e Bagagli e Cumulativo Merci Italiano) e di Torino (Merci Interno e Internazionale) che hanno subito notevoli danni per bombardamenti, distruzioni e dispersioni di documenti, deportazione di personale, requisizione di locali da parte delle FF. AA. tedesche, ecc.

Malgrado tali vicende, gli Uffici di Controllo hanno continuato ad assolvere, nei limiti del possibile, i loro compiti di riscontro sulle operazioni contabili delle stazioni ed agenzie e sull'applicazione delle tasse, provvedendo, nel corso dell'esercizio 1943-44, all'emissione di rilievi a debito per minori esazioni e di ordini di rimborso per eccedenze di tasse, nei quantitativi e per gli importi risultanti dal prospetto che segue:

UFFICIO	Rilievi emessi		Ordini di rimborso emessi			
	N°	Importo	In sede di revisione		A definizione reclami	
			N°	Importo	N°	Importo
Controllo viag. e bag. di Firenze	28.397	520.863 (1)	—	—	15.728	2.095.697 —
Controllo merci cum. di Firenze	32.784	1.713.448,40	40	11.949,40	3.023	1.469.601,10
Controllo merci int. e internazionale Torino	158.431	41.813.693 —	28	25,635 —	21.361	23.816.524 —

(1) Questo importo si riferisce a soli 8.472 rilievi. Degli altri 19.925 è stato soltanto possibile accertare l'emissione, senza poterne stabilire l'ammontare a causa delle distruzioni di documenti dipendenti dagli eventi bellici.

13. **Concessioni contrattuali per riduzione di tariffa.** — Le concessioni speciali per riduzione di tariffa, in gran parte interessanti i settori dell'industria e dell'agricoltura nazionale, rinnovate nel precedente esercizio per un anno a decorrere dal 1° gennaio 1943, sono rimaste nell'esercizio 1943-44, in vigore nel numero di **248** e per il solo periodo 1° luglio-8 settembre 1943 perchè i trasporti concessionali, in massima parte, sono cessati dopo tale data.

14. **Servizi camionistici.** — I servizi camionistici, istituiti nell'esercizio 1939-40, in sussidio alle Ferrovie per il trasporto delle merci a collettame, hanno conservato, nei primi due mesi dell'esercizio, lo sviluppo di km. **6.762**, raggiunto nel precedente esercizio, effettuando una percorrenza giornaliera di km. **31.105**, ed un trasporto medio giornaliero di circa **1.900** tonnellate. Tali servizi, per la massima parte, sono cessati nel settembre 1943, e solo eccezionalmente hanno continuato dopo tale data su qualche tratta dell'Italia settentrionale.

Gli analoghi servizi istituiti nei grandi centri, per lo scambio delle merci fra gli scali locali, hanno svolto un traffico giornaliero di tonn. **200** circa, contro 400 tonn. del precedente esercizio.

Anche tali servizi sono cessati dopo il settembre 1943, ad eccezione di quello di Genova, che ha continuato a funzionare durante tutto l'esercizio 1943-44.

Nell'esercizio 1943-44 sono state trasportate, complessivamente, con i servizi di linea, tonn. **185.146** di merce in collettame, contro 684.231 dell'esercizio precedente, economizzando **43.663** carri ferroviari, ciclo escluso, in confronto di circa 173.101 carri dell'esercizio precedente; con i servizi interstazionali sono state trasportate tonn. **19.957**, economizzando circa carri **5.157**, ciclo escluso, contro rispettivamente, tonn. 139.874 e carri 36.666 del decorso esercizio.

15. **Trasporti marittimi e fluviali.**

a) *Marittimi.* — I trasporti tra la Sicilia ed il continente sono stati sospesi, nel luglio 1943, per i noti eventi bellici.

b) *Fluviali.* — Durante l'esercizio 1943-44, e fino all'ottobre 1943, è continuato il servizio per il trasporto, col mezzo misto fluviale-camionistico, della cellulosa dallo stabili-

mento di Tor Viscosa, della Snia-Viscosa, agli Stabilimenti della Lombardia (Varedo, Cesano Maderno, Ceriano Laghetto, ecc.) della stessa Società.

Come pel periodo anteriore, i trasporti con barca sono stati limitati ad Ostiglia, dove si è effettuato il trasporto delle merci su autocarri per il loro inoltrò alla località di destinazione.

In senso inverso sono stati utilizzati i mezzi di ritorno per il trasporto di merci varie destinate a località del Veneto.

Nel periodo considerato sono state trasportate tonn. **1.583** di cellulosa, con un'economia di circa 100 carri, ciclo escluso; nei viaggi di ritorno sono state trasportate merci per tonnellate **4.878**, con un'economia di 815 carri circa, senza tener conto del ciclo.

Durante l'intero esercizio è stato proseguito il servizio dei trasporti fluviali, nella Valle Padana e zone adiacenti, istituito l'8 giugno 1942.

Complessivamente sono state trasportate merci per tonn. **318.472**. Valutando ad un terzo e cioè a tonn. 106.157, le merci di pertinenza dell'Amministrazione ferroviaria, si può calcolare sia stata realizzata un'economia di circa **10.615** carri, ciclo escluso.

16. Trasporti di oli minerali con autobotti. — Nei primi mesi dell'esercizio 1943-44, e cioè fino al settembre 1943, il trasporto nell'interno di oli minerali, alcoli per miscele carburanti, ammoniaca, catrame, ecc. è stato ancora prevalentemente disimpegnato dalle autocisterne. Sono state trasportate complessivamente, nel periodo 1° luglio-8 settembre 1943, circa tonn. **67.460** di liquidi, con una media di circa **29.000** tonn. mensili.

Calcolando un carico di 20 tonn. per ogni carro cisterna, si ha un'economia di **3.373** carri, senza tener conto del ciclo.

17. Istituto Nazionale Trasporti. — Nell'esercizio 1943-44 l'I. N. T. ha eseguito trasporti merci, a mezzo delle Ferrovie, ottenendo i seguenti risultati:

Merci varie a carro tonn. 49.079 con un introito di	L. 4.431.584
Merci spedite sotto il regime delle tariffe eccezionali temporanee tonn. 161.422 con un introito di	• 9.672.923
Merci spedite con concessioni occasionali tonn. 4.033 con un introito di	• 691.360

In complesso si hanno tonn. **214.534** di merci trasportate su **26.663** carri, con una utilizzazione media per carro di tonn. 8 e con un introito complessivo di L. **14.795.867**.

Le Agenzie di città in esercizio al 30 giugno 1944 ascendono a **195**, con **64** recapiti in località suburbane.

L'I. N. T. ha continuato la gestione diretta delle Agenzie di Milano, Trieste e Roma.

Le merci spedite a tariffa normale ferroviaria, i bagagli ed i pacchi espressi, per i quali sono state date prestazioni di presa e consegna a domicilio ed altre accessorie, ascendono a circa tonn. **41.050**.

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 sufficiente regolarità.

Il prodotto chilometrico medio, nell'esercizio in esame, è salito da L. 8,43 a L. **12**.

18. Servizi di collegamento per il trasporto delle merci. — Nell'anno 1943-44 le imprese concessionarie di servizi merci di collegamento con le ferrovie hanno effettuato, fra arrivi e spedizioni, il trasporto di **136.715** colli per un peso di q.li **72.426**, in confronto di 715.944 colli per q.li 306.663 dell'esercizio precedente.

La diminuzione di traffico, verificatasi nell'anno finanziario di cui trattasi, è dovuta allo stato di guerra che ha determinato limitazioni e soppressioni di servizi.

Sta di fatto che le località ammesse al servizio merci da 2.320 si sono ridotte a **240**, con una percorrenza stradale di km. **1.100**, contro km. 10.140 dell'anno finanziario precedente.

19. Impiego delle casse mobili. — Nell'esercizio 1943-44 sono state effettuate **1.074** spedizioni, con l'impiego di **1.026** piccole casse mobili e di **48** casse grandi.

Sono state trasportate, complessivamente, tonn. **922** contro 6.084 dell'esercizio precedente, su un percorso totale di km. **246.232**, contro km. 2.726.733, con un incasso di L. **26.172**, contro 309.942, a titolo di «tassa di utilizzazione».

CAPO VII.

APPROVVIGIONAMENTI

1. **Considerazioni generali sul mercato delle forniture.** — Nell'esercizio 1943-44, l'ulteriore inasprimento della guerra, sul nostro territorio, ha profondamente influito sull'andamento dell'attività produttiva e dei traffici, rendendo la situazione dei mercati nazionali ed esteri ancora accessibili, sempre più confusa e caotica, specie nelle zone maggiormente colpite o influenzate dagli eventi bellici.

Gli avvenimenti che si sono susseguiti alla conclusione dell'armistizio con gli Alleati hanno poi avuto ulteriori rilevanti ripercussioni sugli approvvigionamenti, accrescendo le difficoltà di produzione. L'Italia centro-meridionale, rimasta avulsa dai rifornimenti dei maggiori centri industriali nazionali e gravemente danneggiata dalle operazioni belliche, ha dovuto sopportare gravissime difficoltà di approvvigionamento, non potendo fare affidamento per la copertura dei fabbisogni più urgenti altro che su offerte di emergenza provenienti generalmente da recuperi o da storni da altri impieghi meno essenziali.

Nell'Italia settentrionale vi sono state difficoltà meno gravi, ma le condizioni di approvvigionamento sono divenute via via maggiormente preoccupanti per le prospettive di un sempre più ristretto ritmo di produzione, la crescente irregolarità e insufficienza dei trasporti e la forte contrazione delle importazioni.

Tutti i materiali sono stati bloccati dalle autorità germaniche nell'intendimento di stabilirne e vigilarne l'impiego; parimenti a controlli e ad interventi è stata sottoposta l'attività produttiva e distributiva, col risultato però che il funzionamento dell'economia è divenuto più pesante e impacciato, non essendo riuscite le dette autorità a dare assetto stabile e preciso alle loro misure di controllo.

La progressiva rarefazione delle materie prime disponibili, l'aumento delle spese generali di produzione e del costo della mano d'opera, nonchè la diminuita produttività dell'attrezzatura industriale, hanno impresso ai costi di produzione un movimento variamente ma rapidamente ascendente. D'altra parte però, l'andamento dei mercati ha rispecchiato soprattutto il crescente prevalere di una domanda intensa e ansiosa su un'offerta vieppiù scarsa e renitente, al cui rapido assorbimento hanno concorso le requisizioni e gli acquisti dei tedeschi.

I prezzi dei materiali hanno conseguentemente registrato degli aumenti eccezionalmente elevati, con scarti variabili da materiale a materiale e da piazza a piazza, in rela-

zione alla peculiare situazione di ciascuno di essi e alle condizioni del mercato locale. Malgrado l'azione calmieratrice tentata dalle autorità a ciò preposte, in taluni casi gli aumenti hanno superato il 300% dei prezzi base dell'esercizio precedente nell'Italia settentrionale, raggiungendo percentuali di gran lunga più elevate nell'Italia centro-meridionale.

L'ineluttabile forza degli eventi sopraccennati ha gravemente colpito l'organizzazione e il funzionamento degli approvvigionamenti ferroviari e della gestione e custodia delle scorte di magazzino. Per la copertura di fabbisogni buona parte della rete è stata privata dei contatti con l'organismo specifico preposto agli acquisti, al quale è stato reso arduo il compito di esplicare la propria funzione nella restante parte della rete; nel tempo stesso le straordinarie condizioni di emergenza dei mercati hanno reso incompatibili, nella pratica delle contrattazioni, le normali formalità amministrative. Nella gestione delle scorte di magazzino il rapido mutamento delle situazioni per il succedersi dei danni subiti dalle scorte, i frequenti spostamenti non controllabili delle medesime, nonché le interruzioni e le difficoltà dei reciproci contatti degli organi periferici e centrali hanno fortemente ritardato o reso impossibile il normale svolgimento dell'attività, per cui si sono dovuti adottare opportuni provvedimenti organizzativi e funzionali.

Gli approvvigionamenti dell'Amministrazione ferroviaria hanno potuto continuare ad essere svolti nei primi mesi dell'esercizio senza che fosse necessario modificare l'organizzazione degli acquisti.

Successivamente si sono dovuti introdurre mutamenti strutturali e funzionali per mettere in condizione i Compartimenti non più in contatto o in difficili comunicazioni con la Sede centrale, trasferitasi nel novembre 1943 a Verona, di provvedere al soddisfacimento dei propri fabbisogni con i mezzi a disposizione.

Più della metà delle somme impegnate per acquisti dall'Amministrazione è stata erogata dalla Sede di Verona, la quale, oltre che i consumi degli impianti e delle linee, ha dovuto fronteggiare i fabbisogni sorti in conseguenza della situazione eccezionale.

L'Ufficio Approvvigionamenti rimasto a Roma ha avuto apparentemente compiti limitati al soddisfacimento dei fabbisogni compartimentali ed al disbrigo delle pratiche di stralcio, ma in effetti ha avuto la funzione di conservare per quanto possibile salda la struttura del Servizio in vista di una futura ripresa dell'attività.

2. Notizie generali sulle forniture. — Forti diminuzioni sono avvenute nei rifornimenti dei combustibili solidi, carburanti e lubrificanti. Nessuna fornitura di materiale rotabile è stata effettuata nell'esercizio e le spese per pezzi di ricambio per rotabili sono diminuite a meno della metà, nonostante il rialzo dei prezzi. Particolarmente notevole è stata poi la contrazione negli acquisti dei materiali destinati all'armamento e all'attrezzatura degli impianti di linea e delle stazioni, quali rotaie e accessori, materiali per servizio di acqua, meccanismi di segnalamento e sicurezza, traverse, pali ed altri materiali vari. Minori riduzioni, benchè sempre notevoli, si sono avute negli acquisti di materiali elettrici. Sono parimenti diminuiti gli acquisti dei materiali destinati prevalentemente alle officine, come macchinari, attrezzi, materiale metallico e legname da lavoro ecc. Notevole contrazione si è pure avuta negli acquisti di stampati e di cancelleria, nonché di vestiario.

Unica eccezione si è registrata nei « materiali di esercizio e di consumo », che hanno segnato invece un lieve aumento di spese per gli eccezionali e urgenti acquisti dei materiali destinati ai lavori di riattamento provvisorio degli Impianti sinistrati e dei materiali di arredamento e di equipaggiamento occorrenti agli impianti medesimi, o a quelli di nuova formazione in sostituzione dei trasferiti, o per la copertura dei fabbisogni relativi alle numerose provvidenze dovute disporre in favore del personale, per attenuarne i crescenti e forti disagi cui è stato assoggettato durante l'esercizio.

L'Amministrazione è stata costretta ad allontanarsi ulteriormente dalle normali forme procedurali di approvvigionamento. Così sono state del tutto abbandonate le licitazioni private, e le trattative private si sono svolte con ritmo di urgenza, per quanto possibile fra ditte che, per essere già fornitrici dell'Amministrazione ferroviaria, davano sicuro affidamento di eseguire le forniture loro assegnate nel più breve tempo possibile e nel modo migliore consentito dalle circostanze.

L'Amministrazione, d'altra parte, non sempre è stata libera nello scegliere il fornitore, sia perchè questi era l'unico detentore del materiale occorrente, sia perchè la ditta spesso è stata imposta dalle autorità germaniche.

In seguito al trasferimento al Nord della Sede del Servizio, le trattative di acquisto iniziate dalla cessata Sede sono state poi riprese dalla nuova Sede. Dopo l'annullamento di tutte le ordinazioni in corso, disposto dalle autorità tedesche, non si è provveduto al rinnovamento totale dei contratti relativi alle forniture confermate ma si è dato seguito soltanto parzialmente ad essi con criteri di circostanza ed intesi ad esporre il meno possibile i materiali o ad evitare impieghi che favorissero le forze occupanti o dessero possibilità di asportazioni o devastazioni.

Nell'Italia centrale e meridionale, essendo venuta meno nella quasi generalità dei casi, la possibilità di rifornimento dalle vecchie ditte fornitrici, è stato giocoforza ricorrere a ditte delle varie piazze che prima avevano avuto scarsi rapporti con le ferrovie o non ne avevano avuti affatto, perchè non produttrici o per altri motivi; talora, anzi, si è stati costretti a rivolgersi a ditte improvvisate per sfruttare la situazione economica di emergenza.

Nell'esercizio 1943-44 i contratti aperti, quelli cioè per consegne commisurate al fabbisogno ed effettuate direttamente agli Impianti consumatori, hanno avuto, nelle condizioni di mercato sopradescritte, uno svolgimento stentato ed alcuni non hanno potuto avere seguito.

Anche i contratti di trasformazione, che sono di grande utilità per l'Amministrazione, consentendole di utilizzare i propri rottami con le sole spese di lavorazione, e quelli di permuta di rottami e residui contro manufatti, hanno fortemente risentito della situazione generale e del controllo esercitato dalle autorità tedesche sulle disponibilità di materie prime, specie sui metalli ricchi.

I comuni contratti di fornitura hanno parimenti avuto un'esecuzione irregolare per il succedersi delle difficoltà e degli ostacoli da superare.

Le maggiori difficoltà si sono avute nell'ottenere la disponibilità di materie prime, sia per le necessarie pratiche di autorizzazione, sia perchè, una volta ottenuta, sovente è avvenuto che lo stabilimento produttore era impegnato per molti mesi o non era in grado di lavorare, perchè mancante di elementi essenziali per lo svolgimento del processo produttivo. Altri impedimenti alla regolare esecuzione delle forniture sono dipesi dal tra-

sferimento delle materie prime dalle ditte che le tenevano pronte per la lavorazione ad altre ditte, su disposizione delle autorità germaniche.

I materiali approntati che al principio dell'esercizio hanno potuto affluire ai magazzini destinatari con una certa regolarità, successivamente, col crescere della deficienza dei mezzi di trasporto ed il diminuire delle possibilità di ricovero nei nostri Impianti a causa dei danni prodotti dalle azioni belliche ai locali ferroviari destinati a riceverli, si sono dovuti in parte lasciare in deposito fiduciario presso le stesse ditte fornitrici. Sovente i materiali stessi, non appena messi a disposizione dai fornitori e talvolta senza che ne fosse nemmeno effettuato il collaudo, sono stati convogliati dalle autorità germaniche nei propri depositi.

Nell'interesse dell'Amministrazione e allo scopo di indurre le ditte fornitrici, tentate dalla situazione generale ad approvvigionare clienti meno esigenti, a concorrere alle nuove forniture ferroviarie, sono state accordate per le forniture in corso proroghe nei termini di consegna e sanatorie ai ritardi, sempre però nei casi di comprovate difficoltà o impedimenti e nei confronti delle ditte dimostrate più correnti e diligenti.

Notevole mole di lavoro hanno anche richiesto le revisioni dei prezzi contrattuali, revisioni decise dagli Enti corporativi per stimolare gli imprenditori ad attivare il ritmo della produzione e ad assumere nuovi impegni, ritmo di lavorazione che tendeva a languire, anche perchè l'industriale senza tali revisioni avrebbe dovuto far lavorare con margine di convenienza pressochè nullo o addirittura in perdita.

Le somme impegnate negli acquisti sono diminuite, nonostante il forte rialzo dei prezzi, per le minori esigenze del traffico ferroviario in costante contrazione, per la sospensione dei programmi di elettrificazione, di miglioramento degli impianti e di grande manutenzione e in parte anche per la deficienza di materie prime e la carenza della produzione. Hanno inoltre influito sulla diminuzione l'astensione, sempre che si rendesse possibile, da spese che non fossero strettamente legate alle necessità di esercizio, e che, per converso, potessero favorire le forze occupanti. D'altra parte nell'Italia meridionale le forze alleate hanno provveduto generalmente con mezzi propri a riassetare le linee rovinare dalla guerra. Gli acquisti all'estero sono stati pressochè nulli essendosi importato praticamente solo carbone fossile e in quantità limitate.

3. Spese incontrate per gli acquisti. — Nell'esercizio 1943-44 il Servizio Approvvigionamenti ha incontrato una spesa complessiva (non compreso il Monopolio Carboni e Metalli) di lire **1.684.491.378** di cui lire **1.433.586.469** per conto delle Ferrovie dello Stato e lire **250.907.909** per conto della Gestione speciale viveri, di altre Amministrazioni dello Stato e di Enti diversi.

Nel prospetto che segue è indicata la ripartizione per titoli delle spese incontrate per gli approvvigionamenti durante l'esercizio 1943-44 in confronto a quelle dell'esercizio 1942-43.

	1943-44	1942-43
Carboni fossili, ligniti e coke (comprese spese di trasporto, trasbordo e assicurazioni)	L. 471.453.734	789.437.287
Combustibili liquidi, lubrificanti e affini	» 90.576.767	148.504.993
Materiale rotabile	» 295.484.021	648.967.027
Automezzi e ricambi	» 12.865.413	6.043.662
Pezzi di ricambio per rotabili	» 114.325.325	221.848.588
Macchinario di officina	» 12.218.670	9.458.004
Traverse ed altri legnami di armamento	» 30.601.950	67.894.284
Materiali metallici d'armamento	» 36.216.163	101.893.824
Meccanismi di sicurezza e per servizio d'acqua	» 32.550.571	44.325.836
Materiali da lavoro ed altri mezzi diversi	» 105.340.412	181.761.902
Materiali per impianti elettrici	» 96.696.850	125.449.247
Materiali di esercizio e di consumo, vestiario, cancelleria, avvisi, ecc.	» 135.256.593	131.794.713
Materiali e generi diversi per la Gestione speciale viveri	» 236.731.256	296.897.124
Materiali per le Poste e Telegrafi, Ministeri vari e Enti diversi	» 14.176.653	38.771.505
	<u>L. 1.684.494.378</u>	<u>2.813.047.996</u>

4. **Combustibili fossili.** — Gli acquisti di carbone sono avvenuti quasi esclusivamente nell'Italia non ancora liberata, in quanto nell'Italia meridionale scarse sono state le linee in attività e per la maggior parte gestite direttamente dagli Alleati. I rifornimenti di carbone tedesco, praticamente sospesi dal luglio al settembre, hanno avuto uno svolgimento in rapporto ai fabbisogni militari dell'Italia occupata, in aumento per la necessità di ripristinare parzialmente la trazione a vapore e di reintegrare le scorte distrutte dalle azioni aeree.

La situazione confusa che si è venuta a determinare nei ricevimenti, specie dopo l'8 settembre, per la perdita dei documenti, la distruzione dei carri o il loro dirottamento ad altre destinazioni, consente di stabilire, solo in via molto approssimativa, l'entità dei ricevimenti di carbone avvenuti durante l'esercizio.

Si riportano in appresso i dati relativi agli acquisti effettuati nell'esercizio 1943-44:

a) Carbone della Westfalia, Slesia, Karvin e Saar	Tonn. 1.320.531
b) Carbone alleato	» 73.722
c) Carbone nazionale, lignite e coke	» 8.089
d) Carbone per la provincia di Lubiana (Trifail, Kocevje e Slesia)	» 67.927

In complesso Tonn. 1.470.269

Poichè nell'esercizio 1942-43 si approvvigionarono tonnellate 2.822.483 di carbone, si ha per l'esercizio di cui trattasi una diminuzione di tonnellate 1.352.214.

Come negli esercizi passati, gli acquisti di carboni esteri fino alla data dell'armistizio, sono stati disposti e trattati dalla Sede Centrale del Servizio Approvvigionamenti. Gli Uffici all'estero di Essen e di Kattowitz hanno provveduto al ritiro e all'istradamento in Italia per le linee ferroviarie del carbone acquistato. Dopo l'8 settembre gli acquisti sono stati effettuati presso la Delegazione germanica per la distribuzione dei carboni in Italia ed i predetti Uffici all'estero sono stati disciolti.

Gli acquisti di carboni nazionali sono stati limitati a tonnellate **8.089**.

Anche nell'esercizio 1943-44 sono stati ceduti, per tonnellate **384.000**, carboni all'industria privata e ad enti pubblici, prelevandoli sulle scorte ferroviarie dietro disposizioni degli organi statali competenti.

Trasporti. — Come nell'esercizio precedente tutto il carbone è stato importato via terra e dopo l'8 settembre, come sopraccennato, acquistato e ricevuto in Italia. Cessati con la stessa data i rifornimenti di carbone tedesco ai depositi dell'Italia meridionale e insulare e della Dalmazia, sono venuti meno anche i trasporti marittimi, che già erano limitati all'effettuazione di tali rifornimenti. Le agenzie marittime hanno pertanto cessato di funzionare come tali restando soltanto depositarie dei carboni appartenenti al Monopolio Carboni. Per cercare di alleggerire i trasporti ferroviari sono stati fatti tentativi, che non hanno avuto seguito, di utilizzare la navigazione fluviale.

Somministrazione e addebito dei combustibili. — Nell'esercizio 1943-44 le somministrazioni di combustibili solidi, così per la trazione come per gli altri impieghi, sono risultate di tonnellate **1.106.000**.

In confronto dell'esercizio 1942-43 il prezzo medio mensile di addebito applicato ai servizi dell'Amministrazione nelle somministrazioni dei combustibili solidi non ha subito variazioni e cioè è stato di lire **380** a tonnellata per il carbone fossile, di lire **390** a tonnellata per le mattonelle e di lire **490** per il coke metallurgico.

5. Combustibili liquidi, lubrificanti e affini. — Nel seguente prospetto sono indicate le ordinazioni rilasciate durante l'esercizio per i prodotti petroliferi e affini:

MATERIALI	Esercizio 1943-44		Esercizio 1942-43	
	Lire	Tonn.	Lire	Tonn.
Nafta	4.666.445	1.156	6.353.914	4.748
Benzina	6.894.608	658	14.248.546	2.017
Petrolio	4.441.640	508	14.650.000	2.400
Gas metano	2.798.627	(1) 1.806	—	—
Olio minerale scuro	20.204.271	1.606	71.456.541	6.690
Olio per illuminazione	5.566.200	277	18.611.040	900
Olio per motori	4.116.805	123	13.232.290	845
Olio per cilindri	2.999.822	157	18.817.292	1.260
Olio per trasformatori	18.424.000	810	7.473.000	470
Olio di catrame	572.672	692	4.014.140	4.391
Olii e grassi diversi	2.450.815	108	3.333.830	195
Glicerina	—	—	9.447.397	490
Lubrificanti speciali	—	—	1.343.317	85
Materiali vari non specificati	—	—	490.223	—
Olio di lino	825.698	1	2.586.937	148
TOTALI	68.401.098	6.096	186.058.467	24.639

(1) Migliaia di metri cubi.

La maggior parte degli acquisti dei suindicati materiali è stata effettuata dall'ufficio di Verona, per L. 41.740.160, contro 26.660.938 nell'Italia centromeridionale.

La diminuzione della spesa è avvenuta, come si rileva dal prospetto precedente, in quasi tutti i materiali per le sempre minori disponibilità nel mercato nazionale e l'esaurimento delle possibilità di importazione. La diminuzione apparirebbe maggiore, se il costo unitario non fosse risultato notevolmente superiore a quello dell'esercizio precedente, sia per l'aumento dei prezzi di acquisto, sia per la maggiore spesa nei trasporti.

Nell'Italia occupata gli acquisti sono avvenuti su assegnazioni delle autorità tedesche, le quali hanno provveduto direttamente ai rifornimenti dei combustibili liquidi. Le deficienze negli approvvigionamenti sono state affrontate sia attingendo, ove possibile, alle scorte, sia ricorrendo a mezzi di emergenza.

Per l'azionamento delle automotrici è stato utilizzato il gas metano fornito dallo stabilimento di Rovigo della Società Carburanti Italiani Anonima, alla quale partecipa l'Amministrazione ferroviaria.

Nei lubrificanti le maggiori diminuzioni si sono verificate negli olii per cilindri e in quelli per motori. In taluni casi si è dovuto far ricorso all'impiego dei surrogati per superare alla deficienza degli olii normalmente impiegati.

In diminuzione notevole sono stati anche gli acquisti di olio per illuminazione.

Nessun acquisto di glicerina è stato potuto effettuare e anche in questo caso si è dovuto far ricorso a materiale succedaneo, impiegando sostanze anticongelanti.

Nulli, praticamente, sono stati anche gli acquisti di olio di lino. Alle necessità dell'esercizio si è dovuto provvedere adottando programmi di ancora più rigorosa economia nell'impiego di tale prodotto, già divenuto scarso nei precedenti esercizi.

Parimenti nulli sono stati gli acquisti di lubrificanti speciali e dei materiali vari.

Fanno eccezione alle generali diminuzioni gli acquisti di olii per trasformatori, che sono aumentati sensibilmente per i larghi acquisti potuti fare nei primi mesi dell'esercizio.

6. **Materiale rotabile.** — Di tale materiale si sono effettuati approvvigionamenti per i seguenti importi:

	1943-44	1942-43
Materiale rotabile Lire	—	817.613.000
Natanti (navi traghetto) N. 2 »	172.000.000	—
Materiale per rotabili di nuova costruzione . . . »	—	45.593.420
Automezzi »	8.371.973	1.909.870
TOTALE LIRE	180.371.973	865.116.290

Nessun acquisto di materiale rotabile è stato effettuato durante l'esercizio, nonostante i larghi vuoti creati nel parco dei rotabili dalle operazioni belliche. Ciò per un complesso

di ragioni, fra le quali le difficoltà di collocare forniture per nuove costruzioni, sia per la grande riluttanza degli industriali, stante la mancanza di sicurezza per gli aumentati rischi di guerra, ad assumere lavorazioni che impegnavano a lungo gli stabilimenti, sia perchè gli Impianti privati per le costruzioni ferroviarie sono stati maggiormente impegnati nelle riparazioni dei rotabili in circolazione, in seguito alla minorata efficienza delle officine F. S.

Notevolmente aumentate sono, invece, le spese che si sono dovute sostenere per gli automezzi, essendo divenuto necessario dotare molti uffici ed impianti di mezzi di trasporto su strada ordinaria, di fronte alle sempre più irregolari e malsicure comunicazioni ferroviarie e alla necessità di avere a disposizione pronti e solleciti mezzi di trasporto per tempestivi interventi in località sinistrate.

Per conto di altri Enti sono stati acquistati materiali per L. **909.362**.

7. Pezzi di ricambio per materiale rotabile, macchinari d'officina e accessori. —

Le ordinazioni passate per questi materiali sono ammontate ai seguenti importi:

	1943-44	1942-43
Pezzi di ricambio per materiale rotabile Lire	77.877.901	190.926.045
Macchinari e accessori ,	5.609.222	10.627.154
Pezzi di ricambio per automezzi ,	971.136	1.123.599
Pezzi di ricambio per navi traghetto ,	335.912	1.804.149

La diminuzione di spesa, malgrado i più elevati costi, è dovuta al contrarsi dei fabbisogni, sia per le minori necessità di riparazioni per il diminuito numero dei rotabili in circolazione, come per l'impiego di ricambi in buono stato provenienti dalla demolizione del materiale recuperato sinistrato. Ad analoghe ragioni è dovuta la riduzione negli acquisti di macchinari e accessori.

Le suddette spese comprendono anche le ordinazioni passate nell'Italia centromeridionale durante il periodo di separazione, rispettivamente per L. **632.058** per i pezzi di ricambio e per L. **125.560** per i macchinari ed accessori.

8. **Materiali diversi.** — Nell'esercizio 1943-44 gli acquisti effettuati per questo titolo sono ammontati a lire **368.247.113**, con una diminuzione del 48%, nei confronti dell'esercizio precedente, come risulta dal seguente prospetto, nel quale sono riportati i dati relativi a ciascun gruppo di materiali:

MATERIALI DIVERSI	1943-44 — Lire	1942-43 — Lire
Traverse ed altri legnami d'armamento	9.072.002	30.000.000
Pali di legno e di cemento armato per telegrafo e telefono e materiali diversi per linea	172.566	45.008.596
Materiali metallici per armamento	9.028.958	164.062.579
Materiali per servizio d'acqua	8.071.958	16.031.275
Meccanismi fissi delle stazioni, materiale decauville e vario	288.500	5.445.733
Meccanismi di segnalamento e di sicurezza e accessori	14.479.124	30.169.540
Materiali metallici da lavoro	52.145.852	97.429.880
Attrezzi da lavoro e mezzi d'opera	10.711.209	16.975.323
Materiali per impianti elettrici	120.859.782	163.421.016
Materiali di esercizio e di consumo	106.848.282	96.625.093
Legnami da lavoro e compensati vari	15.718.807	21.417.682
Cancelleria e stampati	10.288.071	31.157.752
<i>Gestione vestiario :</i>		
Stoffe per uniforme d'obbligo e di uso privato (1)	5.458.551	6.625.201
Camiciotti e combinazioni (2)	2.889.760	554.892
Cappotti impermeabili gommati neri (1)	1.984.500	338.572
Abiti impermeabili da lavoro (2)	2.281.220	666.471
Indumenti invernali (giubboni, guantoni, calzettoni ecc.) (3)	—	1.120.595
Calzature nuove e cuoio suola macello per riparazioni (4)	8.028.116	5.940.975
<i>Forniture di equipaggiamento della Milizia</i>	580.415	13.416.804
TOTALI	868.247.118	746.407.979
(1) Importo a carico degli agenti con contributo dell'Amministrazione. (2) Importo a carico dell'Amministrazione. (3) Importo recuperato sulle competenze degli agenti. (4) Importo recuperato parzialmente sulle indennità spettanti ai militi.		

Le eccezionali condizioni di esercizio e la situazione generale del Paese hanno influito sensibilmente anche sulla entità degli acquisti dei materiali compresi in questo titolo. La contrazione della spesa rispetto all'esercizio precedente è risultata, però, minore di quella registrata per i precedenti titoli, poichè, se la forte riduzione dei chilometri di linea in esercizio e la sospensione dei lavori in conto patrimoniale hanno decurtato i fabbisogni di molti materiali, la necessità di provvedere ad urgenti riattamenti di impianti o tratti di linea danneggiati o distrutti e di fronteggiare eccezionali esigenze hanno richiesto l'acquisto di ingenti quantitativi di taluni altri materiali. Per sopperire alla insufficienza di materie prime, si è fatto ricorso in molti casi all'impiego di rottami di ricupero e di materiali di deposito avariati o fuori tipo.

Il quantitativo di legnami di armamento acquistato è risultato circa un decimo di quello dell'esercizio precedente; la spesa, tuttavia, è scesa soltanto a poco meno di un terzo, in conseguenza dei più elevati costi. Le difficoltà di approvvigionamento, dovute

anche ai rilevanti prelievi fatti dalle autorità tedesche sulle scarse disponibilità, hanno concorso a ridurre gli acquisti.

Esigui sono stati gli acquisti di materiali metallici di armamento, specie per i minori fabbisogni in dipendenza della riduzione della lunghezza delle linee in esercizio. Per analoghe ragioni sono diminuite fortemente le spese per l'acquisto di materiali per il servizio d'acqua, meccanismi fissi delle stazioni, materiale decauville e vario.

Invece sono stati effettuati importanti acquisti, benchè sempre inferiori a quelli dell'esercizio precedente, di materiali per impianti elettrici, malgrado la sospensione dei lavori di elettrificazione di nuove linee, e ciò per l'impiego sempre più necessario di tali materiali nei lavori di riattivazione dei tratti di linea o degli Impianti colpiti dalle azioni aeree. Cause simili hanno contenuto la contrazione delle spese per l'acquisto dei materiali metallici da lavoro, dei legnami da lavoro, degli attrezzi e mezzi d'opera.

Il lieve aumento di spesa segnato dalla voce « materiali di esercizio e di consumo » è dovuto ad un più intenso impiego di taluni materiali per fronteggiare gli aumentati lavori di riattamento e le eccezionali necessità che sono emerse dal generalizzarsi dello stato di emergenza, nonchè al rialzo dei prezzi. In molti casi però soltanto una parte del materiale venne consegnato, per deficienza di materiale di lavoro.

Fra i materiali acquistati in misura superiore ai fabbisogni normali figurano quelli di arredamento, per la necessità di fronteggiare esigenze di carattere eccezionale emergenti dalla distruzione e dallo spostamento di uffici e di Impianti, nonchè di mantenere in efficienza e incrementare i dormitori e le mense per il personale.

Sono, invece, diminuiti gli acquisti di materiali per fanaleria e lattoneria, anche per la ridotta disponibilità di prodotti siderurgici e di cuoi e pellami per le scarse possibilità di rifornimento offerte dal mercato; minimo è stato l'acquisto di materiali da coloritura e verniciatura, i cui fabbisogni sono stati fronteggiati parzialmente con le scorte. Nessun acquisto è stato effettuato di acqua ragia e di essenza di trementina.

Nei riguardi della gestione vestiario si nota che, per la fornitura di pacchi vestiario al personale, si è resa impossibile la prosecuzione del contratto stipulato con la Ditta Marziale, che ha continuato le somministrazioni fino ad esaurimento delle scorte. Le necessità urgenti del personale sono state fronteggiate, là dove possibile, con assegnazioni e acquisti diretti.

Per gli impermeabili gommati e gli impermeabili da lavoro figura un aumento, ma gran parte degli impermeabili acquistati non è stata consegnata per mancanza delle materie prime occorrenti.

9. Tipolitografia. — L'attività di questo impianto, gestito direttamente dalle Ferrovie dello Stato, Servizio Approvvigionamenti, ha subito nell'esercizio in esame una considerevole contrazione in conseguenza delle contingenze belliche che ne ridussero al minimo la produzione.

I moduli e pubblicazioni varie, gli orari e biglietti di viaggio per il personale e famiglie, stampati nell'esercizio, hanno comportato un addebito agli impianti di L. 1.648.784, contro L. 2.500.000 nell'esercizio precedente, malgrado l'aumento dei prezzi.

10. Gestione copertoni da carri. — La manutenzione e rinnovazione del parco copertoni impermeabili per carri merci delle Ferrovie dello Stato ha continuato ad essere

affidata alla Società Anonima Consorzio Industriale Canapieri di Milano. Il relativo contratto, stipulato il 1° gennaio 1934 e rinnovato per un quinquennio dal 1° gennaio 1939, è stato rinnovato per un altro anno fino al 31 dicembre 1944. Nell'esercizio sono state corrisposte alla Società suddetta, in base all'accennato contratto di appalto, L. 7.061.844, contro L. 13.450.842,05 nell'esercizio precedente.

11. Sede centrale di Roma. — In seguito alle decisioni del governo della R. S. I. di trasferire nell'Italia settentrionale i Ministeri e la Direzione Generale delle F. S., la Sede del Servizio Approvvigionamenti ha funzionato in Roma fino all'ottobre 1943 ed in Verona a partire dal successivo mese di novembre.

Durante la permanenza a Roma, la Sede centrale del Servizio ha svolto una attività di rifornimento relativamente limitata in relazione alla situazione venutasi a creare dopo il 25 luglio e specialmente in seguito agli avvenimenti dell'8 settembre 1943. Complessivamente sono stati acquistati materiali per L. 444.867.603, di cui 105.000.000 circa di combustibili solidi, L. 19.525.716 per olii minerali, lire 172.000.000 per la fornitura di due navi traghetto, lire 27.253.141 per ricambi materiale rotabile e navi traghetto, L. 2.391.326 per automezzi, L. 1.605.098 per macchinari e accessori, L. 5.258.438 per materiali vari di armamento, L. 10.431.205 per meccanismi e materiali vari per linee, L. 24.149.565 per materiali per impianti elettrici, lire 22.855.650 per materiali metallici da lavoro, L. 9.489.727 per legnami da lavoro, L. 41.293.882 per materiali vari di esercizio e di consumo, L. 3.613.855 per cancelleria e stampati.

Ufficio di Roma. — Dal novembre 1943 al giugno 1944 gli organi rimasti a Roma, dopo il trasferimento al Nord della Sede, hanno avuto attribuzioni assai limitate e sostanzialmente ristrette alla copertura dei fabbisogni locali di natura non strettamente attinente all'esercizio ferroviario bensì prevalentemente di assistenza al personale. Ciò da un lato perchè la rete ferroviaria a sud di Roma o faceva parte del territorio nazionale già liberato o era soggetta alle autorità militari germaniche, e dall'altro per lo stato di progressiva inefficienza dei mezzi di comunicazione dell'Italia centrale e delle relativamente poche industrie ivi esistenti, condizioni di fatto, queste, che avevano suggerito di spostare al Nord tutta la Direzione Generale delle F. S.

Gli acquisti effettuati da tale Ufficio sono ammontati a L. 23.259.640, costituiti per L. 21.570.231 da materiali di esercizio e di consumo e principalmente da mobili, effetti lettereschi, indumenti e oggetti per cucina e refettori in buona parte destinati all'Ufficio assistenza ferrovieri sinistrati. Furono inoltre acquistati attrezzi da lavoro e materiali per impianti elettrici per L. 1.156.409 e automezzi e ricambi per L. 533.000. L'entità effettiva degli acquisti stessi è però molto inferiore a quella che risulta dalle cifre soprariportate, in quanto, per le condizioni di progressivo isolamento in cui si è venuta a trovare la zona di Roma, i prezzi unitari dei materiali sono ivi aumentati vertiginosamente, specie negli ultimi mesi dell'esercizio.

12. Uffici dell'Italia meridionale e insulare. — In seguito alla situazione eccezionale determinatasi nei Compartimenti dell'Italia meridionale e insulare, dopo la separazione dei medesimi dalla restante organizzazione ferroviaria e dai maggiori centri di produzione industriale nazionale, si è presentata la necessità di adottare provvedimenti di emergenza

al fine di economizzare le scorte ivi esistenti, di cui, d'altra parte, non si aveva piena disponibilità, essendo sottoposte a controllo o a requisizione degli Alleati, e di porre in grado gli organi periferici di sostituirsi nei compiti di approvvigionamento agli organi centrali a ciò preposti. Pertanto le Sezioni e gli Uffici di esercizio e le Officine di Grande Riparazione sono state temporaneamente autorizzate, tenute anche presenti le condizioni di eccezionale emergenza di quei mercati, ad acquistare direttamente i materiali mancanti alle scorte di magazzino nei casi di urgenza o di palese convenienza. Per facilitare le operazioni di acquisto è stato anche disposto che i pagamenti venissero effettuati dalle rispettive sedi contabili, anzichè per il tramite dei Reparti Approvvigionamenti.

In conseguenza di ciò, e in parte anche per effetto del rialzo dei prezzi, gli acquisti del Reparto Approvvigionamenti di Napoli, che nell'esercizio precedente ammontarono a L. 1.851.488, sono saliti a L. **6.909.358**, di cui L. **822.725** per combustibili e carburanti, L. **582.624** per pezzi di ricambio per materiale rotabile e automezzi, L. **1.147.565** per materiali metallici da lavoro, attrezzi e mezzi d'opera, L. **124.500** per macchinari e accessori, L. **76.893** per materiali per servizio d'acqua e impianti elettrici, L. **3.851.354** per materiali di esercizio e di consumo e vestiario e L. **303.697** per cancelleria e stampati.

In Sicilia, in dipendenza dello stato di emergenza sopraggiunto il 10 luglio 1943, il Reparto Approvvigionamenti è stato autorizzato con decorrenza 1° luglio 1943 a funzionare come sede contabile e quindi a tenere la contabilità delle scorte di magazzino. Nel gennaio 1944 è stata poi colà istituita una Sovrintendenza tecnica per gli approvvigionamenti, onde assicurare la copertura dei fabbisogni più urgenti per il proseguimento dell'esercizio della rete sicula e provvedere ad una migliore ripartizione delle poche scorte disponibili nei Magazzini Approvvigionamenti e in quelli dei vari Impianti dell'esercizio.

Nel complesso, gli acquisti effettuati dal Reparto Approvvigionamenti di Palermo nel 1943-44, che ha funzionato anche come organo esecutivo della predetta Sovrintendenza, sono ammontati a L. **9.214.510**, contro acquisti diretti per L. 581.041 nell'esercizio precedente. Detto importo è così ripartito: **4.049.571** per olii minerali, L. **325.698** per olio di lino, L. **379.602** per legname d'armamento, L. **1.561.118** per materiali metallici da lavoro, attrezzi e mezzi d'opera e materiali elettrici, L. **1.845.822** per materiali d'esercizio e di consumo, L. **1.005.205** per cancelleria e stampati, e L. **47.494** per materiali vari. Gli Impianti e le linee della Sicilia hanno avuto inoltre dagli Alleati diverse forniture di materiali, costituite principalmente da minerali, per L. **2.322.670**, oltre a t. **73.722** di carbone.

13. Sede centrale di Verona. — L'attività di approvvigionamento della Sede di Verona è stata sottoposta ad uno stringente e progressivo controllo da parte delle autorità germaniche, che sovente si sono sostituite agli organi ferroviari, anche effettuando acquisti per conto delle F. S. a prezzi superiori a quelli ufficiali. Questi interventi, oltre ad avere altri inconvenienti, hanno frustrato gli sforzi del Servizio intesi a contenere le pretese avanzate dai fornitori, che trovavano nelle generose offerte dei germanici validi sostegni. Le autorità medesime disposero l'annullamento di tutte le ordinazioni anteriori al 1° ottobre 1943 e disciplinarono l'inoltro delle nuove richieste di approvvigionamento con disposizioni che vennero ripetutamente modificate. Ciò determinò un arresto nell'attività produttiva e anche la sospensione delle consegne da parte delle ditte fornitrici del ma-

teriale già approntato; gravi conseguenze si ebbero anche nel lavoro amministrativo, essendosi il Servizio trovato nella necessità di riprodurre molteplici volte le medesime richieste, il che, però, se concorse a ritardare l'approvvigionamento di quei materiali necessari per le occorrenze del traffico civile, fu destramente sfruttato per meglio svolgere un'opera di resistenza. D'altra parte le possibilità di approvvigionamento dei materiali sono state viepiù scarse per il concorso di varie altre circostanze, oltre quelle sopraccennate, quali la crisi delle maestranze, la sempre più sentita penuria di materie prime e le crescenti difficoltà di trasporto. In tali condizioni gli acquisti sono stati effettuati a prezzi in aumento e si è stati costretti a fare largo uso della facoltà di concedere proroghe nei termini di consegna e sanatorie, mentre parecchie ordinazioni non hanno potuto essere eseguite affatto.

Le spese sostenute o impegnate dalla Sede di Verona nel periodo novembre 1943-giugno 1944 sono ammontate complessivamente a L. 659.887.779, di cui L. 339.284.391 per combustibili solidi, L. 50.418.104 per pezzi di ricambio per rotabili, L. 95.896.085 per materiali per impianti elettrici, L. 42.807.927 per materiali di esercizio e di consumo, L. 41.740.160 per olii minerali ed affini, L. 36.876.852 per materiali metallici da lavoro, attrezzi e mezzi d'opera, L. 10.602.732 per materiali d'armamento e meccanismi di sicurezza e segnalamento, L. 6.332.293 per automezzi e ricambi, L. 14.223.580 per traverse e legnami da lavoro e compensati, L. 3.878.564 per macchinari di officina e ricambi, L. 5.309.885 per stampati, L. 1.381.831 per materiali per servizio d'acqua e, infine, lire 11.135.375 per la gestione vestiario.

14. Magazzini e movimento delle scorte. — Impianti. — Lo sviluppo delle operazioni belliche nel territorio nazionale ha confermato l'opportunità e la convenienza della linea di condotta, già adottata in precedenza, di non intraprendere la costruzione di nuove opere e di limitare l'attività di attrezzatura degli Impianti ai soli lavori di emergenza indispensabili per la custodia e la conservazione delle scorte. I lavori di riattamento, specialmente se a carattere stabile, sono stati quindi molto scarsi e generalmente si è fatto ricorso a ripieghi di fortuna che potessero assicurare temporaneamente la gestione delle scorte, specie per quegli Impianti il cui materiale andava sensibilmente assottigliandosi per gli spostamenti e le spoliazioni ordinate dalle autorità militari tedesche.

Gli impianti e le attrezzature di magazzino sono stati infatti più duramente provati dalla guerra, nell'esercizio in esame, per danni subiti in conseguenza delle azioni belliche, che hanno avuto fra i principali obiettivi le installazioni di magazzino, e, nell'Italia centro-meridionale, per l'opera di distruzione delle truppe tedesche in ritirata.

Nell'Italia insulare i danni non sono stati nel complesso rilevanti, benchè tutte le località siano state oggetto di incursioni aeree. Nel Magazzino di Cagliari è stato fortemente danneggiato un vecchio capannone e un fabbricato; maggiori danni si sono avuti a Messina, ove è rimasto danneggiato gran parte del complesso strutturale del Magazzino Approvvigionamenti e dell'Agenzia Marittima e distrutto il deposito costiero di olio; danneggiamenti non gravi sono stati riportati dall'Agenzia Marittima di Palermo.

Hanno risentito della guerra più degli altri i fabbricati, i capannoni, gli impianti e le altre attrezzature dei Magazzini dell'Italia centrale e meridionale. Tutto il complesso strutturale del Magazzino di Foggia è da considerarsi perduto in seguito ai numerosi

bombardamenti aerei da esso subiti. Pochi danni hanno, invece, ricevuto gli impianti del Magazzino di Napoli, ma quel deposito traverse e legnami è stato interamente distrutto da un incendio e uguale sorte ha subito il modernissimo deposito costiero di olii al molo Vigliena.

Gli Impianti del Magazzino di Roma Tiburtina sono stati colpiti in più riprese da azioni aeree, restando sensibilmente danneggiati anche per incendio; nelle medesime condizioni sono venuti a trovarsi i Magazzini di Foligno e di Pontassieve, ripetutamente colpiti da violenti bombardamenti aerei, che a Pontassieve hanno distrutto interamente il fabbricato degli uffici, il capannone attrezzi ed il deposito dei materiali vari. Gli impianti del Magazzino di Firenze sono stati interamente distrutti dai bombardamenti aerei, ed uguale sorte ha subito quello di Pisa.

I depositi costieri di Ancona e di Civitavecchia sono stati gravemente danneggiati e con essi le rispettive Agenzie Marittime. Dei depositi di decentramento, quelli di S. Maria Capua Vetere, Campello sul Clitunno e Assisi hanno riportato danni per bombardamenti di minore entità, nei confronti di quello di Laterina, che ha avuto demoliti buona parte dei locali. Altri depositi di decentramento sono stati distrutti dalle truppe tedesche in ritirata.

Nell'Italia settentrionale sono stati sconvolti i piazzali dei Magazzini di Bologna Ravone e di Bologna Mascarella e gravemente danneggiati il fabbricato degli uffici e quasi tutti i capannoni e le attrezzature. Il Magazzino stampati è crollato per tre quarti. I Magazzini di Torino Smistamento e di Torino via Nizza sono stati oggetto di ripetuti bombardamenti che hanno causato vasti danni, tanto che alla fine dell'esercizio restava intatto a Torino Smistamento soltanto un capannone, mentre gli altri fabbricati non potevano essere utilizzati che con riattamenti di varia portata che vanno dalla parziale alla totale ricostruzione dei medesimi. Non diversa si è presentata la situazione del Magazzino di via Nizza.

Danni più rilevanti hanno subito i Magazzini di Verona e di Vicenza, che hanno avuto sconvolti i piazzali e distrutti in parte gli impianti, i meccanismi e le altre attrezzature dell'armamento e per la lavorazione e manipolazione dei legnami da impiego. Nel Magazzino di Trieste è stato distrutto il grande capannone ed il fabbricato degli uffici, restando intatto il solo capannone dei materiali fuori uso ed il deposito olii e combustibili sito ad Aurisina.

I soli Magazzini che nell'esercizio non hanno subito conseguenze dalla guerra sono stati quelli di Voghera, Genova Rivarolo, Milano Greco e Napoli Poggioreale.

Le Agenzie Marittime di Savona, Genova, Livorno, La Spezia ed altre minori sono state anch'esse gravemente colpite in seguito alle incursioni aeree o hanno subito danneggiamenti per altre operazioni di guerra, dalle quali è rimasto del tutto distrutto anche il deposito costiero per olii di Genova.

Gestione attiva delle scorte. — Durante l'esercizio, l'Amministrazione ferroviaria ha via via perduto l'autonomia nella gestione delle scorte di magazzino, essendo gradualmente subentrata, parallelamente allo sviluppo degli eventi bellici e politici, la sovrintendenza, il controllo e, specialmente negli ultimi mesi dell'esercizio, la gestione diretta delle autorità germaniche e degli Alleati.

Il controllo germanico dapprima si è limitato alla sorveglianza delle somministrazioni e della situazione delle scorte, affinché rispondessero sempre alle esigenze del traffico militare. Successivamente però la dirigenza degli impianti è stata assunta direttamente dagli incaricati del controllo e, conseguentemente, il personale si è trovato nella impossibilità di esercitare liberamente la propria funzione.

Per quanto è stato possibile e fra pericoli gravi, sono proseguite nell'Italia settentrionale le operazioni di decentramento dei materiali dai Magazzini base a località eccentriche, allo scopo di sottrarre i materiali di più difficile approvvigionamento da possibili distruzioni per effetto delle azioni belliche e per meglio occultarli. Nell'Italia meridionale, ove ormai erano finite le operazioni belliche, le condizioni di fatto ivi esistenti non hanno consentito che l'adozione di misure conservative; ma è stata iniziata, sia pure stentatamente, per deficienza di mezzi, la rilevazione delle condizioni e delle situazioni dei materiali di scorta per un primo accertamento generico dell'entità dei danni di guerra e si è provveduto alle prime operazioni di riordino, di sistemazione ed eventualmente al ricupero dei materiali dispersi.

Le operazioni di magazzino per il ricevimento dei materiali di nuova fornitura e quelle per la somministrazione dei materiali di scorta agli impianti consumatori, che fino all'esercizio precedente si erano svolte con regolarità, malgrado il peggioramento della situazione bellica, sono state progressivamente intralciate, fino a divenire estremamente difficili ed in vari casi ad annullarsi praticamente.

I materiali di scorta sono stati in buona parte danneggiati, resi inservibili, distrutti o dispersi in conseguenza delle azioni belliche. Molti sono stati sistematicamente prelevati ed asportati dalle autorità militari tedesche, specie nell'Italia centrale, per essere impiegati nell'esercizio ferroviario dell'Italia settentrionale od avviati ad ignote destinazioni. Ingenti quantitativi di materiali sono andati poi perduti per sottrazioni dolose operate da terzi durante o dopo i bombardamenti, sottrazioni che l'Amministrazione ferroviaria si è trovata nell'impossibilità di impedire, stante la distruzione dei recinti e degli altri mezzi di sicurezza e l'insufficienza del personale di sorveglianza, nonchè di forza pubblica, potuta mettere a disposizione dalle autorità competenti.

I materiali vari di scorta nei Magazzini di Messina e di Palermo hanno subito danni rilevanti in seguito ai bombardamenti aerei. Parimenti colpite duramente sono state le scorte custodite nei Magazzini di Foligno, Pontassieve, Firenze e Pisa. Minori danni hanno subito le scorte del Magazzino di Roma e praticamente incolumi sono stati i materiali vari custoditi nel Magazzino di Napoli; quelle di Foggia erano state quasi interamente decentrate. Le scorte di legname e di materiali infiammabili sono state invece quasi ovunque interamente distrutte, comprese quelle del deposito olii e del deposito legnami di Napoli.

Dove la rapidità dell'avanzata alleata non lo ha impedito, i materiali di scorta sono stati sistematicamente prelevati dai Magazzini ad opera delle autorità tedesche. Il Magazzino di Roma fu vuotato quasi interamente dei materiali, parecchi dei quali non sono giunti a destino e se ne è perduta traccia; da quello di Foligno fu prelevata circa la metà del materiale che venne spedito in parte al Nord e per 91 carri al Magazzino di Firenze, dal quale in un secondo tempo furono prelevati materiali per 200 carri avviati a destinazione che è rimasta ignota. Dal Magazzino di Pontassieve sono stati spediti in Alta Italia 592 carri di materiale di armamento. Le scorte di valore del Magazzino di Pisa sono state

quasi interamente asportate dalle autorità tedesche verso località sconosciute; però risulta che un certo quantitativo di materiale di armamento è stato ricevuto in alcuni depositi dell'Italia settentrionale. Ai danni causati dalle asportazioni dei tedeschi sono da aggiungersi quelli dovuti, in misura varia a seconda delle località, ai rilevanti furti operati da terzi.

I materiali custoditi nei depositi di decentramento, in linea di massima, non hanno subito danni per incursioni aeree od operazioni belliche, ma una ingente quantità di materiali è andata perduta in conseguenza delle asportazioni tedesche e dei furti in massa operati da terzi. Completamente intatti sono risultati, tuttavia, i materiali custoditi nei depositi di decentramento della Sicilia. Invece sono stati quasi interamente vuotati i depositi dipendenti dal Magazzino di Foggia. Ugualmente dispersi, prima per le asportazioni o le distruzioni tedesche al momento della ritirata e poi ad opera di terzi, sono stati i materiali custoditi nei numerosi depositi di decentramento dei Magazzini di Napoli e di Roma, dei quali soltanto alcuni hanno potuto conservare intatti o quasi i propri materiali. Minori asportazioni si sono verificate per i materiali custoditi nei depositi di decentramento dei Magazzini di Foligno, Pantassieve, Firenze e Pisa.

Nell'Italia settentrionale è stato provveduto a ricevere quei materiali dai Magazzini dell'Italia centrale che le autorità tedesche avevano prelevato per destinarli ad usi ferroviari; un numero rilevante di carri è peraltro rimasto lungo le linee in attesa di essere ritirato. In seguito ai sempre più frequenti attacchi aerei agli Impianti ferroviari ed allo scopo anche di cercare di occultare i materiali alle autorità tedesche, è stato disposto l'acceleramento delle operazioni di decentramento dei materiali, già condotte a buon punto nei precedenti esercizi.

Le operazioni aeree hanno sensibilmente danneggiato i materiali di scorta dei Magazzini settentrionali, ma non si sono dovute lamentare asportazioni abusive di rilievo, salvo per quelli custoditi nei Magazzini di Bologna e nei relativi depositi sussidiari.

I materiali di scorta del Magazzino merci varie e del Magazzino stampe di Bologna hanno molto sofferto in conseguenza dei duri bombardamenti cui quei Magazzini sono stati soggetti; buona parte però dei materiali vari e circa la metà della cancelleria e degli stampati erano già stati decentrati. Severamente colpiti sono stati i materiali custoditi nei Magazzini di Torino, i quali erano già stati precedentemente alleggeriti del 70% circa del loro materiale, decentrato in località reputate più sicure. Parimenti rilevanti sono stati i danni accusati dai materiali del Magazzino di Trieste e anche da quelli del Magazzino di Verona, le cui scorte vennero in seguito decentrate. Danni non gravi si sono invece avuti nei legnami del Magazzino di Vicenza, che del resto erano stati in buona parte decentrati. Limitatamente danneggiati sono stati i materiali custoditi nel Magazzino di Milano, anch'esso impoverito di scorte. Incolumi sono rimaste le scorte dei materiali dei Magazzini di Genova e di Voghera.

Gestione contabile delle scorte. — La gestione amministrativa e contabile delle scorte durante l'esercizio 1943-44 ha risentito sensibilmente gli effetti degli avvenimenti bellici, i quali hanno influito sulla gestione tanto da paralizzarne in talune zone ogni attività, ed in altre da modificarne sostanzialmente l'organizzazione ed il funzionamento.

In conseguenza di ciò, le scritturazioni e le risultanze contabili, afferenti all'esercizio in parola, sono ben lungi dal rispecchiare la situazione di fatto, in quanto molte opera-

zioni, e soprattutto quelle relative ai danni dovuti ad azioni belliche, a requisizioni, asportazioni ecc. ed in parte anche le normali forniture di materiali ai Servizi, non hanno potuto essere regolarizzate contabilmente che negli esercizi successivi, dopo cioè gli accertamenti, talvolta lunghi e laboriosi, che sono stati possibili solo a distanza di tempo.

Gli Impianti del Compartimento di Palermo, primo ad essere occupato dagli Alleati, staccati dal centro di meccanizzazione contabile del Servizio Approvvigionamenti in Roma, con l'ausilio del Corpo Ispettivo di Ragioneria e del Reparto Approvvigionamenti di Palermo hanno costituito, fino dal luglio 1943, e per tutto l'esercizio finanziario, sede contabile autonoma, per cui il funzionamento contabile e amministrativo è continuato con risultati soddisfacenti ed i relativi dati sono stati regolarmente acquisiti al bilancio.

Invece gli Impianti dei Compartimenti di Reggio Calabria, Bari e Napoli, interrotte dopo l'8 settembre 1943 le comunicazioni col Servizio Approvvigionamenti, sospesero ogni attività contabile, ripresa poi, da parte del detto Servizio, nell'esercizio successivo 1944-45.

Per quanto riguarda gli Impianti compresi nei rimanenti Compartimenti, in data 1° gennaio 1944 venne sospesa la centralizzazione e meccanizzazione della contabilità delle scorte presso il Servizio Approvvigionamenti in Roma, date le difficoltà di allora delle comunicazioni, e fu attuato il decentramento contabile presso le sedi dei Reparti Approvvigionamenti di Roma, Firenze, Verona, Milano e Torino, passati sotto l'ingerenza della pseudo Direzione di Verona, che provvide alla riassunzione, in modo parziale, delle relative contabilità.

15. Manipolazione dei materiali nei Magazzini. — Come negli esercizi precedenti, perdurando la deficienza di personale di manovalanza, una congrua parte del lavoro di carico e scarico dei materiali presso i Magazzini Approvvigionamenti è stata affidata a imprese private. La base di calcolo del compenso spettante alle ditte appaltatrici, che fino all'ottobre 1943 era costituita dalla tonnellata di materiale manipolato, successivamente a tale mese si dovette modificare, essendo divenuta inapplicabile in seguito al mutamento nelle modalità e nella natura delle prestazioni dovute dalle ditte appaltatrici. Ciò a causa dell'intensificarsi delle operazioni belliche sui Magazzini, che hanno reso inservibili gran parte delle loro attrezzature meccaniche e reso necessario l'impiego di manovalanza per operazioni non esclusivamente di carico e scarico, quale la rimozione delle macerie, la raccolta e la cernita dei materiali dispersi, ecc.... A base del computo delle prestazioni medesime è stato invece assunto l'operaio-giornata, come quella meglio atta a commisurare il compenso alla varietà delle prestazioni di manovalanza richieste nei Magazzini nelle eccezionali contingenze belliche dell'esercizio.

16. Approvvigionamenti e servizio di magazzino per l'Amministrazione delle Poste e Telegrafi. — Nel 1943-44 gli approvvigionamenti relativi a questo titolo sono stati ripartiti come appresso:

Pali di castagno selvatico	L. 316.383
Carte e inchiostri per apparati telegrafici	• 1.428.650
Materiali elettrici di linea, per uffici ed officina e vari	• 10.814.348
	<hr/>
Totale L.	12.559.381

Oltre agli acquisti furono effettuate vendite di materiali fuori uso per un importo di L. 397.325.

Le scorte dei materiali delle Poste e Telegrafi in carico al 30 giugno 1944 nei Magazzini Approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato ammontavano a L. 14.653.870,35 in confronto a L. 12.712.645,39 dell'esercizio precedente.

17. **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.

18. **Gestione speciale viveri « La Provvida ».** — Gli eventi bellici hanno notevolmente influito sull'organizzazione e sull'attività della Gestione nell'esercizio finanziario 1943-44. Lo sbarco degli Alleati sul suolo della Patria ha fatto sorgere la necessità di un decentramento della direzione ed amministrazione de « La Provvida », onde con provvedimento in data 14 settembre 1943, rompendo una tradizione quasi ventennale, sono state attribuite ai Capi Compartimento le facoltà di approvvigionamento dei Magazzini Viveri e dei Distributori di giurisdizione e quasi tutte le altre incombenze amministrative e contabili già di pertinenza dell'Ufficio Centrale.

Nel dicembre 1943, in seguito a disposizioni dello pseudo Governo repubblicano, anche l'Ufficio Centrale si è trasferito al Nord (a Verona prima e poi a Milano), mentre a Roma è restato un Ufficio stralcio (poi Delegazione), con attribuzioni limitatissime.

La situazione degli Impianti all'inizio dell'esercizio era la seguente:

Magazzini viveri	n.	14
Distributori	»	380
Torrefazione caffè	»	3
Stab. Lav. Formaggio	»	1
Stab. Fabbr. sacch. carta	»	1
Magazzino pesce fresco	»	1
Spacci	»	11
Totale Impianti		n. 411

Tale situazione ha subito durante l'esercizio notevoli variazioni, in quanto le operazioni di guerra, specie nei Compartimenti centro-meridionali, hanno costretto ad interruzioni di esercizio più o meno lunghe, quando non hanno addirittura obbligato a chiudere definitivamente gli Impianti.

Tuttavia, mercè il vivo interessamento dei Capi Compartimento e del personale addetto ai vari Spacci, molti Impianti, dopo una temporanea inattività, hanno potuto riprendere la loro azione commerciale — alcune volte in sedi diverse ed in locali e con mezzi di fortuna — così che alla fine dell'esercizio finanziario, soltanto il 20% del complesso dei Magazzini e Distributori risulta chiuso o, comunque, inattivo.

Danni agli impianti (compreso il materiale di esercizio)	L.	30.919.564
Danni alle scorte	»	6.366.600

La situazione del personale al 1-7-1943, risultava la seguente :

Ferrovieri distaccati	n.	1.334
Avventizi della Gestione	»	501
Personale di altre Amm.ni statali	»	104
Totale agenti		n. 1.939

Notevoli le variazioni avvenute nella situazione del personale, e per soddisfare le richieste dell'Amministrazione ferroviaria di riavere i propri agenti — specie per il servizio attivo — e per il perturbamento apportato dalla guerra all'attività della Gestione: pur mancando dati precisi, per il fatto che l'autonomia amministrativa e le vicende belliche non hanno consentito una statistica esatta, si può con certa approssimazione stabilire che, complessivamente, il personale addetto a « La Provvida », a fine esercizio era stato ridotto del 15% rispetto a quello in servizio al 1/7/1943.

Le difficoltà dovute alla mancanza di documenti e alla confusa situazione determinatasi per il loro funzionamento fra l'Ufficio Centrale del nord e gli Impianti centro-meridionali, hanno ostacolato la possibilità di provvedere alla riepilogazione generale delle spese e delle entrate della Gestione per tutti gli Impianti e per l'intero esercizio.

L'ammontare degli acquisti per i Compartimenti del Nord e per quelli di Roma, Bari, Reggio Calabria, dei quali si sono potute rinvenire le rispettive contabilità, è stato complessivamente di L. **224.977.828** e quello delle vendite di L. **235.015.864**.

La consistenza delle scorte al 30 giugno 1944 accertata per gli Impianti del Nord è ammontata a L. **33.271.394** e per gli Impianti centro-meridionali a L. **28.172.170**.

Gli introiti della Gestione per gli Impianti del Nord e dei Compartimenti di Roma, Bari, Reggio Calabria ascendono, complessivamente, a L. **275.521.965** e le spese a L. **236.731.256**.

Non si sono avute segnalazioni di eccedenze e le mancanze ed avarie sono soltanto quelle dovute a cause di guerra.

CAPO VIII.

ISTITUTO SPERIMENTALE

1. Organizzazione ed attività dell'Istituto. — Nel corso dell'esercizio 1943-44, per il primo semestre, l'ordinamento dell'Istituto è rimasto invariato; per il secondo semestre invece l'Istituto si è trasformato in Ufficio Stralcio in dipendenza degli avvenimenti verificatisi in tale periodo.

Il numero degli agenti presenti durante l'esercizio è stato di n. 115 fra cui 45 operatori, in confronto a 138 agenti e 64 operatori di quello precedente.

Nei presenti sono compresi anche i richiamati alle armi per complessive giornate 3.984 (contro 4.410 dell'esercizio precedente) e quelli comandati per servizio non dell'Istituto (P. A. G. ecc.).

La differenza in meno nella media degli agenti presenti nell'esercizio, è data da quelli collocati a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio, o licenziati dal governo fascista repubblicano, da quelli trasferiti al Nord e da quelli passati ad altri Servizi.

Variazioni sostanziali negli elementi caratteristici e funzionali dell'Istituto si sono verificate solo nel secondo semestre dell'esercizio. Infatti dal gennaio 1944, col collocamento a riposo di autorità dei funzionari dei primi tre gradi, col trasferimento al Nord di alcuni funzionari ed agenti e col trasferimento ad altri impianti di una parte del personale dei gradi minori che si rifiutò di andare al Nord, il personale rimasto è stato aggregato come Ufficio Stralcio dell'Istituto al Nucleo di Collegamento della Direzione Generale a Villa Patrizi con il compito di predisporre ed attuare la spedizione nella nuova sede della Direzione Generale di Verona dei macchinari ed apparecchi per l'impianto dell'Istituto in tale località.

In seguito a costanti e continue pressioni di Verona si sono iniziate e si sono predisposte le spedizioni in parola, limitando l'inoltro a Verona di un solo camion con una trentina di casse contenenti gli apparecchi più antiquati e in parte non più utilizzabili, per cui in definitiva, evitandosi l'attuazione della deprecata disposizione, il complesso dell'attrezzatura dell'Istituto è rimasto intatto e dopo la liberazione di Roma i macchinari e gli apparecchi che erano stati rimossi hanno potuto essere ricollocati al loro posto ed in condizioni di essere utilizzati, salvo la perdita dei pochi e vecchi apparecchi partiti e di una parte degli oggetti di platino, che nell'insieme nulla tolgono per la normale attività dei vari laboratori.

L'attività del Gabinetto di Spettrografia e di Metodologia Chimica è stata limitata a circa mesi otto e mezzo su dodici per l'assenza dei funzionari in servizio militare; come pure l'attività degli altri Laboratori e dell'Officinetta è stata limitata per l'assenza di cui sopra di parte dei funzionari specializzati, per le interruzioni di lavoro dovute ad allarmi aerei, e per la mancanza di energia elettrica per tutto il mese di giugno 1944.

Durante l'esercizio sono stati confezionati con i mezzi di cui è dotata l'Officinetta, per conto dei Laboratori, n. 2.500 provini, con una produzione media giornaliera di n. 7 provini, e ciò in conseguenza degli avvenimenti che verso la fine del 1943 hanno portato alla cessazione di richieste di prove da parte dei vari Enti.

Durante l'anno è stata intensificata e perfezionata la protezione antiaerea dei fabbricati dell'Istituto e la sistemazione del ricovero antiaereo per la protezione del personale.

Merita infine di essere citata la pubblicazione dell'Annuario dell'Istituto, riferentesi all'attività svolta nel 1942, comprendente 40 monografie che riflettono speciali argomenti di studio, o indagini di cui l'Istituto si è occupato.

Il quantitativo di richieste ed il numero dei campioni pervenuti all'Istituto dai Servizi dell'Amministrazione e da Enti estranei, per prove sperimentali correnti di prodotti ed apparecchi, ed il numero delle determinazioni eseguite, risultano dal seguente prospetto:

L A B O R A T O R I		N. delle richieste	N. dei campioni	N. determinazioni
I	Fisica tecnica ed elettrotecnica	58	87	61.665
II	Geologia e petrografia	1	1	14
III	Materiali da costruzione non metallici	70	105	1.116
IV a	Metallurgia e Metallografia	41	210	2.496
IV b	Chimica dei metalli ferrosi	46	114	1.130
IV c	Chimica dei metalli non ferrosi	162	227	1.674
V	Legno	13	45	288
VI	Fibre	83	129	4.874
VII	Carboni	60	115	2.672
VIII	Olii e petroli	68	74	892
IX	Acque.	22	33	367
X	Vernici	11	31	735
XI	Merceologia	17	18	(¹)
XII	Metodologia chimica	—	—	—
T O T A L E		652	1.189	77.928

(1) Le determinazioni sono state commesse ad altri Laboratori.

Le richieste pervenute da parte di Enti pubblici e privati sono ammontate a 35 corrispondenti all'esame di n. 68 campioni ed hanno dato luogo all'introito di L. 97.187,10.

2. **Studi e relazioni speciali.** — La statistica delle prestazioni speciali e degli studi eseguiti dai singoli Laboratori durante l'esercizio, risulta nel quadro seguente:

LABORATORI		Relazioni normali	Relazioni di gara e prescrizioni speciali	Studi e relazioni speciali
I	Fisica tecnica ed elettrotecnica	16	—	—
II	Geologia e Petrografia	12	1	2
III	Materiali da costruzione non metallici	—	8	3
IV a	Metallurgia e Metallografia	35	—	42
IV b	Chimica dei metalli ferrosi	3	1	54
IV c	Chimica dei metalli non ferrosi	2	—	—
V	Legno	24	14	8
VI	Fibre	—	3	8
VII	Carboni	—	—	—
VIII	Olii e petroli	3	—	1
IX	Acque	2	—	1
X	Vernici	1	—	1
XI	Merceologia	41	—	1
XII	Metodologia chimica	—	—	2
	Spettrografia	—	—	3
	Studi e prestazioni varie rese per incarico della Dirigenza da funzionari a disposizione	41	—	13

Fra le prestazioni e studi più interessanti riportati numericamente nel quadro precedente si segnalano i seguenti:

Laboratorio II. — Studio della frana presso la stazione di Niella; accertamento dell'esistenza di antiche alluvioni del fiume Tanaro al disotto della falda in frana; orientamento dei lavori di consolidamento

Laboratorio III. — Sulle resistenze dei cementi e relativi calcestruzzi a lunghe scadenze.

— Determinazioni delle costanti A e B della formula di Abrams per aggregati e cementi.

— L'influenza dei leganti sul ritiro delle malte e dei calcestruzzi.

Laboratorio IV.a. — Prove di fragilità a bassa temperatura su acciai diversi.

— Caratteristiche tecnologiche del ferrital effervescente e fuso.

— Corrosione dei tappi fusibili di alcune caldaie a vapore.

— Saldature a scintillio dei ganci di trazione e delle molle a balestra.

— Ferroleghie di produzione nazionale.

Laboratorio VI. — Contributo alla unificazione delle prove sui materiali tessili e sui tessuti (U. N. I.).

Laboratorio VIII. — Sulla diluizione degli olii esausti da motori.

— Confronto di alcuni metodi di prova per l'esame del comportamento a bassa temperatura degli olii minerali e loro derivati.

— Miscele di olio vegetale con olio minerale per illuminazione.

Laboratorio IX. — Sulla durezza permanente delle acque.

Laboratorio XII. — Studio sulla preparazione di vernici nazionali a base di tremen-tina veneta.

(Dopo esperienze e prove pratiche preliminari con esito soddisfacente, si è proceduto nell'agosto 1943 alla preparazione di circa 20 q.li di vernice da servire per la coloritura della palificazione ed apparecchiatura della conduttura di contatto della linea Civitavecchia-Capranica, e per la verniciatura di opere in muratura, infissi, ecc. Tale vernice è stata accantonata presso il Magazzino di Firenze. Le vicende della guerra non hanno purtroppo consentito di attuare il lavoro progettato).

— Studio sulla preparazione di un elettrolito per scaricatori a celle di alluminio.

(Dopo il buon esito delle esperienze eseguite in laboratorio e presso le sottostazioni di Bologna e Roma, si è proceduto all'impiego pratico dell'elettrolito medesimo riattivando gli scaricatori del detto tipo che per mancanza dell'elettrolito originale (di provenienza estera) erano fuori servizio ed avrebbero dovuto essere sostituiti con altri di tipo diverso, il cui acquisto avrebbe importato una notevole spesa. Il Servizio Lavori, nel darne comunicazione all'Istituto, ha assicurato che il funzionamento degli scaricatori è stato regolare).

Spettrografia. — Esperienze di spettroanalisi quantitativa su leghe di alluminio.

— Studio sulla determinazione spettrografica e fotometrica del bismuto nel rame commerciale.

(Continuazione della parte generale e bibliografica in collaborazione col Laboratorio XII).

Sono infine da segnalare i seguenti studi e attività, effettuati o in corso, da parte dei vari funzionari a disposizione della Dirigenza, con o senza la collaborazione dei competenti laboratori della Sezione o di singoli operatori.

— Per la sicurezza di esercizio e per l'economia della materia metallica.

(Un confronto importante fra acciai comuni di qualità e buoni acciai speciali per assi ferroviari).

— L'influenza della « Forma » sulla durabilità degli organi metallici esposti alle sollecitazioni dinamiche.

— Ricerche per migliorare la qualità e il rendimento in opera delle molle ferroviarie (a balestra e ad elica).

(Tutta la parte sperimentale è già stata fatta; lo studio relativo è in via di compilazione).

— Studio sulla fragilità di tempera dei materiali metallici ferroviari sottoposti a fenomeni di autotemperatura e al trattamento termico.

(La parte sperimentale è stata ultimata; la compilazione del relativo studio è in corso).

— Studio sulla saldatura delle rotaie.

(La parte sperimentale è stata ultimata; la compilazione del relativo studio è in corso).

— Questioni metallurgiche per il prossimo riassetto dei trasporti ferroviari, marittimi ed aerei italiani.

(In preparazione).

— Studio sul potere lubrificante degli olii per cilindri di locomotive.

(È stata ultimata l'impostazione dello studio; da eseguire la parte sperimentale).

— La merceologia applicata ai trasporti.

(Nozioni su alcune merci, caratteristiche organolettiche ed altre, individuabili senza attrezzatura di laboratorio che permettono di controllare se le merci corrispondono alla voce dichiarata sulla lettera di vettura; nozioni sulle utilizzazioni industriali di alcune merci, e loro ripercussione sull'applicazione delle tariffe ferroviarie. Pericolosità o danni che le merci possono provocare o subire).

— Il trasporto delle derrate alimentari congelate a temperature inferiori a zero.

(Aggiornamento del problema dei trasporti per merce tachipessica⁽¹⁾ a seguito analogo sommario comparso nell'Annuario 1942).

— Influenza dell'umidità sul valore della coibenza dei carri o recipienti termicamente isolati.

— Metodo sperimentale per la rapida determinazione dell'equivalente in acqua di un veicolo termicamente isolato e del relativo coefficiente di trasmissione termica.

— Studio tecnico distributivo per una nuova sede dell'Istituto Sperimentale delle Ferrovie dello Stato.

L'Istituto partecipa alle seguenti Commissioni, Associazioni, Comitati, Congressi Nazionali ed Internazionali:

— Commissione per le norme di accettazione dei materiali da costruzione, del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

— Sottocommissione Cemento e Cemento Armato del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

— Comitato per l'Ingegneria del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

— Centro di studi sui materiali da costruzione del Consiglio Nazionale delle Ricerche, presso il Politecnico di Torino.

— Commissione per gli studi sul freddo del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

— C. I. M. - Berna.

— I. I. F. - Istituto Internazionale del Freddo.

— Commissioni di studi dell'U. I. C. (Union Internationale des Chemins de Fer).

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

— Commissione permanente prescrizioni sui recipienti per trasporto gas compressi.

— Sotto Comitato internazionale studi olii per trasformatori.

(¹) Da trasportarsi a bassa temperatura.

- E. N. I. O. S. - Ente Nazionale Italiano Organizzazione Scientifica del lavoro.
- Commissione per lo studio dei problemi relativi all'applicazione del freddo nel traffico ortofrutticolo presso l'I. C. E. (Istituto Commercio Estero).
- Commissione incaricata di esaminare il progetto di regolamento per l'imbarco, sbarco e trasporto di merci pericolose e nocive.
- Commissione tecnica per l'unificazione chimica.
- Commissione Internazionale I. S. A. (International Standard Association).
- Comitato tecnico corporativo per le resine e materie plastiche.
- Sotto Commissione per i combustibili liquidi presso l'U. N. I. (Ente Nazionale Italiano di Unificazione).
- Sotto Commissione per i combustibili solidi presso l'U. N. I.
- Sotto Commissione olii, grassi, cere, vernici e colori presso l'U. N. I.
- Commissione tecnica per l'unificazione delle norme per le prove nell'industria tessile presso l'U. N. I.
- Commissione unificazione prodotti di gomma presso l'U. N. I.
- Commissione tecnica per l'unificazione del legno presso l'U. N. I.
- Commissione per il metano presso il Ministero dell'Interno.
- Commissione per lo studio delle leghe leggere della S. I. M. (Soc. It. Materiali da Costruzione).
- Commissione per lo studio dei collettori di caldaie per alte temperature e pressioni.
- Commissione tubi metallici.
- Commissione di studio per l'unificazione nel campo delle saldature.
- Comitato Nazionale della Conferenza Mondiale dell'Energia.
- Associazione Italiana studi sui materiali da costruzione S. I. M.
- Associazione dei tecnici metallurgici.
- Commissione tecnica per l'unificazione della carta.
- Sotto Commissione lampadine elettriche (U. N. I.).

CAPO IX.

NAVI TRAGHETTO

Servizio delle navi-traghetto. — Durante l'esercizio finanziario 1943-44 il servizio di traghetto del materiale ferroviario attraverso lo stretto di Messina è stato ridottissimo a causa della guerra e si è svolto unicamente sulla linea Messina Marittima-Reggio di Calabria Marittima. Le navi che hanno sofferto gravissimi e numerosi danni nell'esercizio sono:

N/T Villa: autoaffondata per motivi bellici dalla Marina Militare il 16 agosto 1943 nella 1ª invasatura di Villa San Giovanni. È rimasta inutilizzabile per tutto il resto dell'esercizio.

N/T Cariddi: autoaffondata dalla Marina Militare il 16 agosto 1943 sulla spiaggia di Rada Paradiso a Messina. Nell'affondamento la nave si capovolgeva rimanendo poggiata sul fondo a circa 20 m. di profondità. Inutilizzabile per tutto il resto dell'esercizio.

N/T Messina: all'inizio dell'esercizio si trovava a Taranto per lavori di riparazione in seguito ad offesa aerea. Successivamente veniva requisita dalle Autorità militari di occupazione che la restituivano alle F. S. nell'aprile 1944. La nave prestava quindi servizio, sebbene con l'apparato motore non in perfetta efficienza e in attesa di essere inviata nuovamente in riparazione.

Draga motobetta: semiaffondata e arenata nella spiaggia S. Agata di Messina.

Nei precedenti esercizi l'Amministrazione aveva già subito le seguenti perdite:

la N/T Reggio affondata nella 2ª invasatura di Messina il 25-5-1943.

la N/T Aspromonte affondata durante il combattimento navale al largo di Capo Bon mentre prestava servizio come nave ausiliaria della Marina Militare.

la N/T Scilla affondata presso il Molo Norimberga di Messina.

Il numero delle corse effettuate e i relativi trasporti risultano dal seguente prospetto:

**SERVIZIO DISIMPEGNATO DALLE NAVI TRAGHETTO
ATTRAVERSO LO STRETTO DI MESSINA**

SERVIZIO DISIMPEGNATO	1941-42	1942-43	1943-44
<i>a) Linea Messina Marittima-Villa San Giovanni</i>			
Corse doppie effettuate	8.607	6.534	—
Carri trahettati nei due sensi complessivamente	235.252	188.389	—
Carrozze complessivamente	6.114	6.108	—
Locomotive ed automotrici trahettate nei due sensi complessivamente	253	244	—
Automezzi trahettati nei due sensi complessivamente	6.209	10.830	—
<i>b) Linea Messina Marittima-Reggio Calabria Marittima</i>			
Corse doppie effettuate	27	—	285
Carri trahettati nei due sensi complessivamente	347	—	951
Carrozze complessivamente	—	—	7
Locomotive ed automotrici trahettate nei due sensi complessivamente	—	—	6
Automezzi trahettati nei due sensi complessivamente	1	—	6.689
Materiale trahettato complessivamente nei due sensi sulle linee Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria Marittima. {			
Rotabili ragguagliati a carro ⁽¹⁾	248.329	201.093	977
Automezzi	6.210	10.830	6.689

(1) Ciascuna carrozza a carrelli e ciascuna locomotiva o automotrice, nel conteggio, è parificata a due carri.

CAPO X.

RISULTATI FINANZIARI

1. **Premessa.** — Nell'esercizio 1943-1944, quarto esercizio di guerra, si è avuto, come già si è detto ampiamente in precedenza, lo sbarco degli eserciti alleati in Sicilia, la loro progressiva avanzata nell'Italia continentale e l'intensificazione delle offese belliche sulle linee e sugli impianti ferroviari da parte delle opposte forze armate.

In conseguenza di ciò la circolazione dei treni è rimasta gravemente ostacolata e in pochi casi completamente paralizzata. I risultati finanziari dell'esercizio 1943-1944, pertanto, non solo non possono essere considerati con i criteri dei tempi normali, ma neppure con quelli del precedente esercizio, nel quale la circolazione, per quanto resa difficile dalle azioni di bombardamento, poté svolgersi, specialmente nella rete settentrionale, con una sufficiente regolarità.

Con il 1943-1944 ha inizio una nuova serie di esercizi deficitari, il cui termine appare subordinato all'integrale ripristino della rete, dei suoi impianti e dei suoi mezzi d'esercizio e al riassetto della economia del Paese.

2. **Dati e raffronti generali.** — Le entrate e le spese al netto, relative all'esercizio finanziario 1943-1944, risultano dal conto consuntivo dell'Azienda (allegato n. 8) e vengono riassunte nel seguente prospetto.

<i>Rete a scartamento normale e stretto di Messina</i>	1943-44	1942-43	Differenza rispetto all'esercizio 1942-43
	(milioni)		
Entrate	6.795,35	12.635,36	— 5.840,01
Spese	9.016,05	12.024,59	— 3.008,54
DIFFERENZA	— 2.220,70	+ 610,77	— 2.831,47
<i>Rete a scartamento ridotto della Sicilia</i>			
Entrate.	9,01	23,54	— 14,53
Spese	44,53	42,59	+ 1,94
DIFFERENZA	— 35,52	— 19,05	— 16,47
<i>Intera Rete</i>			
Entrate	6.804,36	12.658,90	— 5.854,54
Spese	9.060,58	12.067,18	— 3.006,60
DIFFERENZA	— 2.256,22	+ 591,72	— 2.847,94

Risulta quindi che il complesso delle entrate e delle spese, in confronto a quelle del precedente esercizio, è diminuito rispettivamente di milioni **5.854,5** e di milioni **3.006,6** con un peggioramento pertanto di milioni **2.847,9**.

ENTRATE

3. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1943-1944 e 1942-43 si presentano, nei loro valori assoluti, come segue:

	1943-44 lire	1942-43 lire	Differenza rispetto all'esercizio 1942-43
Prodotti del traffico	6.525.257.353,70	12.040.546.376 —	— 5.515.289.022,30
Introiti fuori traffico	250.296.684,66	373.444.782,18	— 123.148.097,52
Entrate eventuali (esclusa la sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione)	28.804.971,87	244.910.768,94	— 216.105.797,07
TOTALE	6.804.359.010,23	12.658.901.927,12	— 5.854.542.916,89

4. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico, nelle singole gestioni, variano dal 1943-1944 al 1942-1943 come è indicato in appresso:

	1943-44 lire	1942-43 lire	Differenza rispetto all'esercizio 1942-43
Viaggiatori	3.016.286.795,72	4.456.588.366,14	— 1.440.301.570,42
Bagagli e cani	41.719.693,19	101.347.445,75	— 59.627.752,56
Merci a G. V.	215.100.360,72	967.343.725,50	— 752.243.364,78
Merci a P. V.	3.252.150.504,07	6.515.266.838,61	— 3.263.116.334,54
TOTALE	6.525.257.353,70	12.040.546.376 —	— 5.515.289.022,30

Nei prodotti del traffico si è avuto pertanto, rispetto al precedente esercizio, una diminuzione di milioni **5.515,3** pari al 45,81 %, dovuta al minore gettito di milioni **1.499,9**

(33%) nel servizio viaggiatori e bagagli e di milioni 4.015,4 (53,53%) nei trasporti merci e ciò in conseguenza delle frequenti sospensioni della circolazione dovute alle interruzioni delle linee, ai numerosi trasporti effettuati a richiesta delle Autorità Militari, non potuti registrare e senza contropartite.

ENTRATE UNITARIE

	1943-44 — lire	1942-43 — lire	Differenza rispetto all'esercizio 1942-43
Per km. di lunghezza media esercitata (1) . . .	880.812,44	704.410,00	— 323.597,56
» treno-chilometro (2)	77,81	67,86	+ 9,95
» asse chilometro (3)	—	1,48	—

(1) Non essendo possibile fare il raffronto per l'esercizio 1943-44 con lo sviluppo chilometrico medio della rete esercitata, il prodotto globale viene rapportato allo sviluppo chilometrico della rete esercitata nell'esercizio 1942-43.
(2) Nel calcolo dell'introito per Treni-Km. si sono considerati come effettuati 83.854.349 treni-km. per quanto, com'è detto in calce al prospetto riportato a pag. 55, tale quantitativo non rappresenta tutte le percorrenze effettuate in diversi Compartimenti, mancando dati completi al riguardo.
(3) Mancano dati attendibili sulle percorrenze assiali, perchè nell'allegato N. 34, quelle riportate corrispondono soltanto ad una parte di quelle effettuate.

5. **Introiti fuori traffico.** — Gli introiti fuori traffico, che nell'esercizio 1942-1943 ammontarono a milioni 373,4, sono risultati nell'esercizio 1943-1944 di milioni 250,3, con una diminuzione di milioni 123,1.

Le diminuzioni più cospicue si sono avute nei corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi (milioni 87,4) e nei recuperi di carattere generale (milioni 33), mentre nel complesso degli altri proventi si sono avute diminuzioni per milioni 33,6 ed aumenti per milioni 30,9.

6. **Entrate eventuali.** — Le entrate eventuali, che ammontarono nel 1942-1943 a milioni 149,7, nell'esercizio 1943-1944 sono ascese a milioni 28,8, con una diminuzione di milioni 120,9 dovuta quasi esclusivamente (milioni 114,8) ai minori interessi liquidati sul conto corrente con la Tesoreria Centrale.

S P E S E

7. **Titoli di spesa 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 1943-1944 e 1942-1943:

	1943-44 — lire	1942-43 — lire	Differenza rispetto all'esercizio 1942-43
Spese ordinarie d'esercizio	7.768.554.821,05	7.077.789.523,99	+ 685.764.797,06
Spese complementari	594.000.000,—	1.276.000.000,—	— 682.000.000,—
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	708.028.321,76	3.712.830.715,52	— 3.009.802.393,76
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	—	558.000,—	— 558.000,—
TOTALE	9.060.582.642,81	12.067.178.239,51	— 3.006.595.596,70

SPESE UNITARIE

	Ordinarie		Complementari		Accessorie	
	1943-44	1942-43	1943-44	1942-43	1943-44	1942-43
Per km di lunghezza media esercitata ⁽¹⁾ . .	453.079,15	414.075,—	84.065,65	74.650,—	41.028,56	217.246,—
Per treno-chilometro ⁽²⁾ .	92,51	39,89	7,08	7,19	8,87	20,93
Per asse-chilometro ⁽³⁾ .	—	0,86	—	0,16	—	0,46

(1), (2), (3), — Vedere annotazioni del corrispondente quadro delle entrate unitarie.

8. **Spese di personale.** — Le spese per il personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) sono ammontate nell'esercizio 1943-1944 a milioni **3.474,41** rispetto a milioni 2.629,88 dell'esercizio precedente.

Aggiungendo alla detta spesa di milioni **3.474,41** (al netto dalle detrazioni di bilancio) quella di milioni **349,40** (al lordo) relativa al personale 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 **3.823,81** con un aumento di milioni **837,65** rispetto a quella dell'esercizio precedente (milioni 2.986,16), dovuto ai vari provvedimenti emanati a favore del personale e precisamente:

— all'aumento dell'assegno temporaneo di guerra di cui al R. D. L. 8 luglio 1943, n. 610;

— all'equiparazione dell'indennità di caroviveri concessa al personale di grado superiore al 5° con quella del rimanente personale;

— alla concessione di una integrazione temporanea non pensionabile, corrispondente alle aliquote dal 70 al 10% dello stipendio, indennità caroviveri, supplemento di servizio attivo e assegno temporaneo di guerra, di cui al R. D. L. 6 dicembre 1943, n. 18/B che ha avuto effetto, nell'esercizio 1943-1944, solo nei Compartimenti di Palermo, Reggio C., Bari, Napoli e nella Delegazione di Cagliari;

— all'aumento del 30%, dal dicembre 1943, dello stipendio, supplemento di servizio attivo, assegno temporaneo di guerra e caroviveri.

Le spese generali di personale sono ammontate a milioni **1.805,6**, con un aumento di milioni **783,9** rispetto al precedente esercizio.

Tale cospicuo incremento è da ascrivere ai capitoli « contributi dell'Amministrazione al fondo pensioni » e « fondo speciale per le pensioni ecc. » (milioni **201,6** in complesso) per effetto dell'aumento dell'assegno temporaneo di guerra di cui al R. D. L. 8 luglio 1943, n. 610, e dell'aumento del 30%, a partire dal 1° dicembre 1943, delle pensioni e caroviveri; ma principalmente al capitolo « spese per assegni e indennità diverse al personale » (milioni **613,5**) in dipendenza della estensione della indennità di bombardamento e indennità di sfollamento, di cui al R. D. L. 16 dicembre 1942, n. 1498.

Negli altri titoli si sono avuti aumenti per complessivi milioni **8,5** e diminuzioni per milioni **39,7**.

9. **Spese di combustibile per la locomozione.** — La spesa per il carbone consumato per l'esercizio a vapore delle linee a scartamento normale e ridotto e per quello

delle navi traghetto attraverso lo stretto di Messina è risultata di milioni **435,3** di fronte a milioni 915,3 dell'esercizio precedente, con una minore spesa quindi di milioni **480**.

La spesa per i carburanti impiegati nel servizio con automotrici è stata di milioni **4,5** di fronte a milioni 1,2 dell'esercizio 1942-1943.

10. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — Le spese per questo titolo sono ammontate nel 1943-1944 a milioni **112,6** con una diminuzione in confronto al 1942-1943 (milioni 180,8) di milioni **68,2**.

11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — Nell'esercizio 1943-1944 si è avuta, per la manutenzione del materiale rotabile della rete a scartamento normale e ridotto, una spesa effettiva di milioni **761,9**, contro milioni 609,9 dell'esercizio precedente.

La spesa anzidetta è stata sostenuta per milioni **222,7** con i residui accantonati nel precedente esercizio e per i rimanenti milioni **539,2** a carico della competenza del 1943-1944.

Di fronte a tale spesa si è avuta una disponibilità, fra stanziamenti e residui, di milioni **928,6**, donde una differenza, ancora da erogare, di milioni **166,7** che, conforme alle prescrizioni di legge, è stata mantenuta a residui.

12. Spese per la manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — Per la rete a scartamento normale e ridotto nel 1943-1944 si è avuta una spesa effettiva (al lordo) di milioni **423,1**, di fronte a milioni 351,3 del precedente esercizio.

La spesa anzidetta è stata sostenuta per milioni **192,7** con i residui accantonati nel precedente esercizio e per i rimanenti milioni **230,4** a carico della competenza del 1943-1944.

In confronto a tale spesa si è avuta una disponibilità, fra stanziamenti e residui, di milioni **599,7** e pertanto al 30 giugno 1944 rimanevano da erogare milioni **176,6**, che, in conformità alle prescrizioni di legge, sono stati mantenuti a residui.

13. Lavori straordinari dipendenti dalla guerra. — Data la disponibilità in conto residui al 30 giugno 1943 di milioni **114,5**, nell'esercizio 1943-1944 non è stato iscritto alcuno stanziamento a questo capitolo, istituito per tenere in evidenza le spese per i lavori di ricupero dei materiali metallici e per l'esecuzione di opere di carattere eccezionale per l'attuazione dei programmi di prevenzione e difesa contro le conseguenze di operazioni belliche.

In conto dei predetti milioni **114,5** nell'esercizio 1943-1944 sono risultati spesi milioni **91,8**, e pertanto al 30 giugno 1944 rimanevano ancora da erogare milioni **22,7** che sono stati mantenuti a residui, in considerazione che gli impegni già assunti per l'esecuzione di tali lavori hanno assorbito completamente tale somma.

14. Altre spese ordinarie. — Le altre spese comprese sotto la denominazione di « forniture, spese ed acquisti in conto esercizio » hanno presentato in complesso una diminuzione di milioni **69,4**, essendo passate da milioni 564,3 nel 1942-1943 a milioni **494,9** nel 1943-1944.

Gli indennizzi relativi ai trasporti merci sono ascési a milioni **57,4** ⁽¹⁾, di fronte a milioni 31,8 del precedente esercizio, in dipendenza delle particolari condizioni in cui si sono svolti i trasporti.

I noli di materiale rotabile in servizio cumulativo hanno presentato un saldo passivo di milioni **91,5**, di fronte a milioni 92,3 del precedente esercizio.

Le spese generali non attinenti al personale hanno presentato una diminuzione di milioni **285,4** (da milioni 468,1 a milioni **182,7**) risultante di variazioni in meno per milioni **309,8** e in più per milioni **24,4** ⁽²⁾.

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.

Le assegnazioni di bilancio sono ammontate a milioni **594**, con una diminuzione di milioni **682** in complesso, rispetto al precedente esercizio (milioni 1.276), dovuta per milioni **50** al capitolo « rinnovamento della parte metallica dell'armamento », per milioni **515** al « rinnovamento del materiale rotabile » e per milioni **120** alle « miglitorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio ».

Mentre la riduzione apportata allo stanziamento del capitolo « rinnovamento del materiale rotabile » è in relazione al minor importo accertato dei prodotti del traffico, al quale per legge viene commisurato, le riduzioni agli assegni degli altri due capitoli trovano giustificazione nella entità raggiunta dagli accantonamenti fatti nei precedenti esercizi.

Nel capitolo lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, si è avuta invece una maggiore assegnazione di milioni **3** in dipendenza del previsto maggior fabbisogno per tali lavori.

⁽¹⁾ Questa cifra risulta superiore a quella di milioni 36,6 che si trova nel prospetto a pag. 102, capitolo VI, perchè detta somma si riferisce solo agli indennizzi commerciali, mentre nel bilancio generale dell'Azienda il conto « indennizzi, perdite, avarie ecc. » comprende anche gli indennizzi che l'Amministrazione paga per perdite ed avarie di materiali trasportati in servizio o appartenenti ad altre Amministrazioni, nonchè le tasse di porto eventualmente scoperte.

⁽²⁾ Le diminuzioni più cospicue si sono avute nel capitolo « Compensi corrisposti ad imprese assuntrici di trasporti camionistici in sussidio di servizi ferroviari » (milioni 202,4), per la progressiva sospensione di tali servizi, e nel capitolo « spese per riparazioni danni di guerra » (milioni 82,4). La spesa effettiva a carico di questo capitolo è stata di milioni 139,9 di cui milioni 92,3 in conto dei residui accantonati nel precedente esercizio e milioni 47,6 a carico della competenza dell'esercizio 1943-1944.

Hanno avuto inoltre una diminuzione le imposte e tasse (milioni 0,8); le spese giudiziali e contenziose (milioni 0,1); gli indennizzi per danni alle persone e alle proprietà (milioni 10,5); le provvigioni e compensi alle Agenzie italiane ed estere (milioni 0,9); le spese per la sorveglianza trasporti (milioni 3,4); i contributi dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune (milioni 2); i compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine (milioni 3,5) e, infine, le spese comprese nel titolo « Diverse », per cause varie (milioni 3,8).

Hanno avuto invece un aumento le spese per avvisi, orari e pubblicazioni diverse (milioni 1,6); le spese per affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso di Uffici e magazzini (milioni 12,7); le forniture per autoveicoli (milioni 10) e, inoltre, le spese casuali (milioni 0,1).

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiali	TOTALE	Somme pagate	Disponibilità al 30.6.1944
<i>Manutenzione straordinaria:</i>					
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1943	1.037.824.575,14	27.993.090,27	1.065.817.665,41	975.998.706,21	—
Esercizio 1943-44	58.000.000,—	61.011,85	58.061.111,85	44.541.870,52	—
TOTALE	1.095.824.575,14	28.054.102,12	1.123.878.777,26	1.020.540.576,73	—
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:</i>					
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1943	1.469.297.000,—	651.437.739,54	2.120.734.739,54	1.588.818.823,04	—
Esercizio 1943-44	100.000.000,—	17.485.050,13	117.485.050,13	28.393.664,11	—
TOTALE	1.569.297.000,—	668.922.789,67	2.238.219.789,67	1.617.212.487,15	—
<i>Rinnovamento del materiale rotabile:</i>					
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1943	5.466.060.028,41	546.638.698,49	6.012.698.726,90	5.114.289.388,64	—
Esercizio 1943-44	325.000.000,—	78.631.535,—	403.631.535,—	296.788.289,49	—
TOTALE	5.791.060.028,41	625.270.233,49	6.416.330.261,90	5.411.077.678,13	—
<i>Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio:</i>					
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1943	839.000.000,—	3.551.030,14	842.551.030,14	738.653.305,88	—
Esercizio 1943-44	110.000.000,—	674.032,11	110.674.032,11	105.192.431,91	—
TOTALE	949.000.000,—	4.225.062,25	953.225.062,25	843.845.737,79	—

L'ammontare dei pagamenti è risultato come è indicato qui appresso:

— per la manutenzione straordinaria pagati milioni **44,54**, con un aumento rispetto al precedente esercizio, di milioni **8,59**. Al 30 giugno 1944 è rimasta una disponibilità di milioni **103,3**;

— per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento pagati milioni **28,39**, con una diminuzione di milioni **30,60**. Al 30 giugno 1944 si è avuta una disponibilità di milioni **621**;

— 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 **296,79**, con una diminuzione di milioni **352,51**. Al 30 giugno 1944 sono rimasti da erogare milioni **1.005,3**;

— per le migliorie ed aumenti alle linee ed impianti pagati, con versamento alla parte straordinaria, milioni **105,19**, corrispondenti ad altrettanta somma spesa a carico di questa per i lavori di carattere patrimoniale, con una diminuzione di milioni **92,03**. Al 30 giugno 1944 sono rimasti da erogare milioni **109,4**.

16. **Spese accessorie.** — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria sono passate da milioni 3.712,8 a milioni **703**, con una diminuzione di milioni **3.009,8** dovuta essenzialmente all'eccezionale stanziamento iscritto nell'esercizio 1942-1943 al capitolo « Asse-

gnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale » in forza dell'art. 8 della legge 30 giugno 1943, n. 541, per provvedere con mezzi ordinari di bilancio al finanziamento di opere e provviste di carattere patrimoniale per l'esecuzione dei programmi relativi alla elettrificazione delle linee.

Negli altri titoli si sono avute in complesso variazioni in meno per milioni **31,4** ed in più per milioni **21,6**.

Nelle spese accessorie estranee all'Azienda si è avuta una diminuzione di milioni **0,6**, non essendosi avuto nell'esercizio 1943-1944 alcun contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale.

17. Coefficiente d'esercizio. — Il coefficiente di esercizio e cioè il rapporto percentuale tra le spese d'esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate ugualmente d'esercizio è passato da **67,29** nel 1942-1943 a **123,34** nel 1943-1944. Nell'allegato 12 sono specificati, oltre i proventi e gli oneri dell'esercizio ferroviario propriamente detto, quelli ad esso estranei che concorrono nella determinazione del disavanzo della gestione.

Nell'allegato n. 13 sono poi riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese di bilancio per il periodo dal 1915-1916 al 1943-1944.

18. Spese straordinarie. — Gli allegati n. 14 e n. 15 danno la dimostrazione delle entrate autorizzate fin dall'inizio della gestione di Stato per far fronte alle spese per lavori e provviste di carattere patrimoniale, nonché delle somme impegnate e di quelle pagate nello stesso periodo, compreso il contributo della parte ordinaria per il rinnovamento dei rotabili ed i ricavi della demolizione ed alienazione del materiale stesso. Al 30 giugno 1944 le entrate autorizzate sono ammontate a milioni **28.981,9**; gli impegni assunti a milioni **27.565,8** e le somme erogate a milioni **23.001,1**.

Le somme autorizzate sono aumentate durante l'esercizio 1943-1944 di milioni **93,2** per ricavi assegnati dalla legge organica alla parte straordinaria.

Gli impegni assunti nel 1943-1944 sono ammontati a milioni **555,8** e le spese erogate a milioni **678,9**.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

19. Conto generale del patrimonio. — La situazione patrimoniale dell'Azienda, comprese le gestioni speciali, è esposta nell'allegato n. 2 le cui poste principali sono poi sviluppate negli allegati n. 4, 5, 6 e 7.

In essa le attività di natura industriale (linee, impianti, fabbricati e mezzi d'esercizio) al 30 giugno 1944 figurano per il valore di milioni **51.745,4** di contro a un valore di milioni 51.007 alla fine del precedente esercizio, con un aumento quindi di milioni **738,4**.

Questi importi, come nelle situazioni precedenti, a partire da quella risultante al 30 giugno 1929, sono stati ottenuti, per quanto riguarda le entità patrimoniali esistenti

anteriormente al R. D. L. 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, tenendo conto delle corrispondenti spese effettivamente erogate nei singoli anni, espresse nell'unità monetaria corrente. Nessuna ulteriore rivalutazione è stata invece eseguita in dipendenza del R. D. L. 5 ottobre 1936, n. 1745 che modificò la parità aurea della lira precedentemente fissata.

Occorre aggiungere che i valori delle attività di natura industriale sono stati determinati senza tener conto delle perdite delle attività stesse, subite in conseguenza delle distruzioni e dei danneggiamenti provocati dalla guerra, al cui accertamento non è stato possibile provvedere al termine dell'esercizio, mentre proseguivano, su gran parte del territorio nazionale le operazioni militari.

Il suindicato complessivo incremento di milioni **738,4** nelle attività di natura industriale è la somma delle variazioni in aumento verificatosi nella consistenza delle linee, impianti e fabbricati per milioni **343,6**; nei mezzi diversi di esercizio, per milioni **216,2**; nelle scorte di magazzino, per milioni **171,7** e nelle somme investite in case economiche per i ferrovieri, per milioni **6,9**.

L'aumento di milioni **343,6** nel valore delle linee, impianti e fabbricati è dovuto, a sua volta, per milioni **341**, ai lavori patrimoniali effettuati nell'esercizio e per milioni **2,6**, ai lavori eseguiti dalla Gestione viveri « La Provvida ».

L'aumento di milioni **216,2** nel valore dei mezzi diversi d'esercizio è dovuto al materiale d'esercizio per milioni **136,9** e al materiale rotabile per milioni **79,3** (differenza fra l'importo dei nuovi acquisti, ricostruzioni e migliorie in milioni **218,8** e l'ammontare dei rotabili radiati che, compresa la differenza di milioni **20,6** per ragguglio monetario, è stato di milioni **139,5**).

Fra le passività si nota la diminuzione verificatasi nel debito verso il Tesoro, per le sovvenzioni ricevute, che è stata di milioni **208,8**, pari all'ammontare delle quote d'ammortamento pagate nell'esercizio, e quella avutasi nel debito verso il Consorzio di Credito per le opere pubbliche, per i mutui contratti per l'elettrificazione, che è stata di milioni **59,4**, pari all'ammontare delle obbligazioni rimborsate.

Il debito per i mutui contratti per la costruzione delle case economiche per i ferrovieri è diminuito di milioni **5** pari all'ammontare delle somme ammortizzate nell'esercizio, nel quale nessun nuovo mutuo è stato contratto.

La dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi di esercizio è aumentata soltanto dell'importo delle spese di carattere patrimoniale sostenute con mezzi propri, dalla Gestione viveri « La Provvida », passando da milioni **24.227** a milioni **24.230**. A quest'ultimo valore corrispondono però effettive erogazioni da parte dello Stato solo per milioni **9.890,9** essendo la differenza di milioni **14.339,1** dovuta alla eseguita rivalutazione per ragguglio monetario.

Il patrimonio netto è passato da milioni **19.424,6** a milioni **19.974,8**. L'aumento di milioni **550,2** corrisponde essenzialmente agli ammortamenti eseguiti nell'esercizio (milioni **273,6**), ai ricavi ed ai mezzi diversi dell'esercizio destinati alle spese di carattere patrimoniale (milioni **119**) ed al maggior valore del materiale rotabile acquistato nell'esercizio con le disponibilità del conto rinnovamento, in confronto del valore dei rotabili radiati (milioni **157,2**).

LIQUIDAZIONE GENERALE

Allo scopo di porre in evidenza, ad integrazione delle risultanze finanziarie della parte ordinaria del bilancio, quegli altri elementi da cui può trarsi una più completa dimostrazione delle risultanze economiche della gestione, si è compilata la « Liquidazione generale » (Allegato 3) con gli stessi criteri seguiti nei decorsi esercizi.

Da essa emerge un *disavanzo economico* di milioni **1.737,1** il quale in confronto dell'avanzo economico risultante dalla « Liquidazione generale » dell'esercizio precedente in milioni 4.084,6, rappresenta un peggioramento di milioni **5.821,7** che è dovuto per milioni **2.847,9** al peggioramento verificatosi nelle risultanze finanziarie della parte ordinaria del bilancio (per cui da un avanzo di milioni 591,7 si è passati ad un disavanzo di milioni **2.256,2**) e per milioni **2.973,8** alla diminuzione avutasi nell'ammontare complessivo delle varie partite integrative delle predette risultanze finanziarie (che sono passate da milioni 3.492,9 a milioni **519,1**).

La complessiva diminuzione di milioni **2.973,8** delle accennate partite integrative dipende a sua volta da minori integrazioni per milioni **3.120,4** e da maggiori integrazioni per milioni **146,6**.

Le minori integrazioni sono dovute, per la quasi totalità, alla diminuzione di milioni **3.120** dei contributi della parte ordinaria del bilancio per le spese di carattere patrimoniale, non essendo stata disposta nell'esercizio 1943-1944 nessuna assegnazione straordinaria per tale titolo, mentre nell'esercizio 1942-1943 si era avuta un'assegnazione di 3 miliardi per effetto della legge 30 giugno 1943, n. 541, ed essendo stato inoltre ridotto da milioni 230 a milioni **110** il contributo dell'esercizio per miglorie ed aumenti di carattere patrimoniale.

Nessuna spesa a carico della parte ordinaria del bilancio — e quindi nessuna integrazione dei suoi risultati finanziari — si è avuta nell'esercizio 1943-1944 per acquisto di titoli azionari, mentre nell'esercizio precedente si era avuta una spesa di milioni 0,4 per acquisto di azioni della « Larderello S. A., per lo sfruttamento delle forze endogene »; da qui un'ulteriore minore integrazione per il detto importo.

Le maggiori integrazioni delle entrate si sono avute: negli oneri di non diretta pertinenza dell'Azienda ferroviaria e precisamente nell'onere per i trasporti inerenti ai servizi postali, che è aumentato di milioni **5** (da milioni 75 a milioni **80**); nella partita rappresentante l'insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie sicule, che presenta un aumento di milioni **16,4** (da milioni 19,1 a milioni **35,5**); negli oneri relativi all'ammortamento dei debiti contratti che hanno subito un aumento di milioni **10,5** (da milioni 263,1 a milioni **273,6**): come pure, non essendosi effettuato nel 1943-1944 alcun prelevamento dal « Fondo di riserva per le spese impreviste », si è avuta, in confronto dell'esercizio precedente, una minore integrazione di milioni **115,2**, a tanto essendo ammontata nel 1942-1943 l'integrazione della spesa per detto titolo.

SERVIZI CONTABILI FINANZIARI E DI RISCONTRO

21. **Servizi contabili e finanziari.** — I servizi contabili e finanziari che già nell'esercizio 1942-1943 avevano risentito sfavorevolmente i riflessi delle gravi vicende che il Paese stava attraversando, si sono svolti durante l'esercizio 1943-1944 fra crescenti difficoltà per il procedere delle operazioni belliche sul territorio nazionale ed in particolare per gli eventi politici e militari del settembre 1943, che da un lato hanno portato al distacco, fino al giugno 1944, della rete meridionale e delle isole dalla Direzione Generale di Roma e di Firenze, e dall'altro hanno provocato il tentativo di trasferimento al Nord degli Uffici centrali di Roma, prima e, poi, verso il termine dell'esercizio, anche di quelli di Firenze. Il tentativo di fatto poi si è risolto nella costituzione a Verona di una pseudo Direzione Generale che, per la sua improvvisata organizzazione, per la mancanza, in molti rami, di funzionari esperti, per il rifiuto quasi totale dei funzionari della Direzione Generale di Roma di trasferirsi al Nord, per la mancanza, infine, del necessario corredo di pratiche, che gli Uffici di Roma e di Firenze sono riusciti in gran parte a trattenere, non è pervenuta mai a funzionare in modo soddisfacente.

Spostatosi il fronte, nel giugno 1944, a Nord di Roma, gli Uffici di Roma della Direzione Generale hanno potuto essere ricostituiti e riprendere poco dopo i primi contatti con le Sedi dell'Italia meridionale e delle isole e di lì a pochi mesi anche con quelle dei Compartimenti di Ancona e di Firenze nonché con gli Uffici della Direzione Generale a Firenze, mentre le relazioni con le Sedi dell'Italia settentrionale non hanno potuto essere riprese che dopo la cessazione delle ostilità, ossia nell'aprile 1945.

Un tempo non breve è dovuto tuttavia passare ancora, dopo la ripresa dei primi contatti con le Sedi periferiche, perchè fosse possibile, non già di riconseguire, ma solo di riavviare alla normalità il funzionamento dei servizi di cui trattasi, dato lo stato di disorganizzazione in cui molti Uffici di contabilità di quelle Sedi si sono trovati, l'enorme arretrato costituitosi nei lavori contabili anche delle più importanti e delicate gestioni, il perturbamento arrecato al regolare andamento di alcuni lavori e servizi dal loro decentramento, attuato nell'Italia settentrionale con improvvisate disposizioni della pseudo Direzione di Verona, per l'impossibilità di questa di attendervi direttamente con la propria insufficiente organizzazione, ovvero imposto, colà, come nell'Italia meridionale, dalla particolarità delle situazioni locali venutesi a creare nei vari Compartimenti in conseguenza delle difficoltà delle comunicazioni (costituzione di una cassa Compartimentale a Reggio Calabria, parziale attribuzione di funzioni di casse Compartimentali alle stazioni di altre sedi di Compartimento sprovviste di dette casse, affidamento di taluni servizi di cassa, nell'Italia settentrionale, alla Banca Nazionale del Lavoro, costituzione in sedi contabili autonome di Uffici e Impianti distaccati dopo il perduto collegamento con i rispettivi Uffici centrali e così via).

Per quanto riguarda particolarmente l'arretrato costituitosi nella rassegna delle contabilità riassuntive (che presso talune sedi si sono arrestate all'ottobre 1943) la situazione

è resa ancora più grave dalla distruzione o dalla perdita dei documenti base e delle pratiche relative avvenuta in seguito ai danneggiamenti o ai saccheggi subiti da taluni Uffici, sicchè la ricostruzione delle contabilità dell'esercizio di cui trattasi è venuta a presentare, per alcune Sedi, difficoltà estremamente gravi e si è prospettata comunque lunga e laboriosa.

Non appena ristabilitesi le comunicazioni con le sedi periferiche, il Servizio Ragioneria non ha mancato di intervenire per promuovere la ripresa del normale funzionamento dei vari servizi finanziari e contabili, l'abbandono di sistemi e procedimenti che, se imposti da situazioni di emergenza, non offrivano sufficienti garanzie di regolarità, l'aggiornamento delle scritture delle varie gestioni, la progressiva eliminazione del grave arretrato costituitosi nella compilazione e nella rassegna delle contabilità riassuntive. A ciò sono stati chiamati a cooperare anche i Corpi Ispettivi di Ragioneria che già avevano esplicato un'opera di grande utilità affiancando le Sedi contabili nei rispettivi Compartimenti, nel periodo di interruzione dei rapporti col Servizio Ragioneria e gli altri Servizi Centrali, contribuendo notevolmente a risolvere i principali e più urgenti problemi inerenti ai pagamenti, alla provvista dei fondi ed altre materie, in relazione alle necessità contingenti.

Assorbiti da queste cure, estranee alle loro attribuzioni d'istituto, i Corpi Ispettivi non hanno potuto svolgere nell'esercizio 1943-1944 il loro normale lavoro di riscontro contabile con la consueta estensione.

Tuttavia sono state eseguite, nell'esercizio, complessivamente **483** verifiche ed ispezioni, delle quali **282** in materia di contabilità generale ed alle gestioni dei conti di personale e dei conti patrimoniali; **61** alle gestioni delle scorte dei magazzini, dei depositi, delle officine e della linea nonchè dei materiali d'esercizio in dotazione agli impianti; **93** per constatazioni ai magazzini ed ai distributori della Gestione Viveri « La Provvida » e **47** per controlli alle istituzioni dopolavoristiche ed a colonie climatiche dell'Opera di Previdenza.

22. Riscontro della Corte dei Conti. — Anche l'attività dell'Ufficio speciale di riscontro della Corte dei Conti presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato è stata notevolmente ostacolata nell'esercizio 1943-1944 dalle note vicende belliche e politiche e soprattutto dal trasferimento a Verona della Sede dell'Ufficio, avvenuto nei primi mesi del 1944.

I rilievi contabili emessi nel corso dell'esercizio sono stati **419**.

I contratti rimessi alla Corte per la registrazione sono stati **7.060**; quelli restituiti registrati dalla Corte stessa sono stati **7.284**, dei quali **2.697** attivi e **4.587** passivi. Sui contratti registrati sono state emesse complessivamente **85** note di osservazione.

A L L E G A T I

**Principali provvedimenti legislativi e ministeriali e principali ordini di servizio
disposti durante l'esercizio finanziario 1943-44**

A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.

Decreto Ministeriale 29 novembre 1943, n. 1727. — Aumento della competenza finanziaria normale deferita ai vari capi degli impianti dell'Amministrazione ferroviaria (Governo del Nord).

Decreto Ministeriale 29 novembre 1943, n. 1733. — Soppressione della Commissione Ispettiva per le Cooperative edilizie ferroviarie (Governo del Nord).

O. S. n. 85, 1943. — Ordinamento della Sezione Materiale e Trazione di Firenze.

O. S. n. 86, 1943. — Ordinamento della Sezione Materiale e Trazione di Genova.

R. Decreto-legge 3 gennaio 1944, n. 2. — Sospensione delle norme relative al funzionamento del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed attribuzioni al Ministro delle Comunicazioni dei poteri del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato (Governo del Sud).

B) APERTURA E CHIUSURA ALL'ESERCIZIO DI STAZIONI E FERMATE ; LORO ABILITAZIONI — RISCATTI, CESSIONI ED ELETTRIFICAZIONI DI LINEE — MODIFICHE AI SISTEMI ED AI REGOLAMENTI DI ESERCIZIO.

O. S. n. 68, 1943. — Trasformazione della fermata impresenziata di Marsure in fermata presenziata.

O. S. n. 69, 1943. — Apertura all'esercizio della fermata di Sanuca.

O. S. n. 70, 1943. — Apertura all'esercizio della fermata impresenziata di Vaccareccia.

O. S. n. 71, 1943. — Abilitazione della fermata di Ponte d'Adda.

O. S. n. 72, 1943. — Attivazione del servizio cumulativo merci con le tranvie elettriche Padova-Bagnoli, Padova-Fusine e Padova-Piove di Sacco della Società Veneta, in sostituzione dell'attuale servizio di corrispondenza.

O. S. n. 73, 1943. — Estensione di servizio nella stazione di Morgnano S. Angelo.

O. S. n. 74, 1943. — Trasformazione della fermata impresenziata di Civezzano in fermata presenziata.

O. S. n. 75, 1943. — Trasformazione della fermata impresenziata di Ponte Alto in fermata presenziata.

O. S. n. 76, 1943. — Modificazioni ed aggiunte alle norme speciali di esercizio per linee a corrente continua 3000 volt, alle norme speciali di esercizio comuni a tutte le linee a trazione elettrica trifase e alle istruzioni per il servizio del personale di linea.

O. S. n. 77, 1943. — Attivazione dell'esercizio D. C. sul tratto Ceva-Savona della linea Torino-Savona.

O. S. n. 78, 1943. — Apertura all'esercizio della stazione di Lesegno Tanaro.

O. S. n. 79, 1943. — Cambiamento di nome della stazione di Roma Littorio in Roma Smistamento.

O. S. n. 82, 1943. — Apertura all'esercizio della fermata di Serre di Rapolano.

O. S. n. 83, 1943. — Trasformazione della fermata di Marino del Tronto Folignano in assuntoria.

O. S. n. 84, 1943. — Estensione di servizio nella fermata di Paterno S. Pelino.

O. S. n. 88, 1943. — Sopraccarico dei carri a due sale a scartamento ordinario.

O. S. n. 89, 1943. — Modalità da osservarsi per il carico e la circolazione dei carri Pmx 699700 a 699774.

O. S. n. 90, 1943. — Riapertura all'esercizio della fermata di Riosecco.

O. S. n. 92, 1943. — Modificazioni alle istruzioni per il servizio del personale di linea.

O. S. n. 95, 1943. — Apertura all'esercizio della fermata impresenziata di Coronella.

O. S. n. 1, 1944. — Attivazione del sistema di esercizio con D. C. sulla linea Udine-Monfalcone (Direzione Generale del Nord).

O. S. n. 2, 1944. — Apertura all'esercizio della fermata impresenziata di Fontebuona (Direzione Generale F. S. del Nord).

O. S. n. 5, 1944. — Cambiamento di nome della fermata di Frassine in Mantova Frassine (Direzione Generale F. S. del Nord).

O. S. n. 6, 1944. — Cambiamento di nome della stazione di Badoere Levada (Direzione Generale F. S. del Nord).

C) PERSONALE.

R. Decreto-legge 8 luglio 1943, n. 610. — Miglioramenti economici di carattere temporaneo in dipendenza della guerra, a favore del personale stabile in attività ed in quiescenza e dei dipendenti degli Enti ausiliari dello Stato e di Diritto Pubblico.

Decreto Ministeriale 30 luglio 1943. — Militarizzazione del personale addetto ai servizi ferroviari, postali, telefonici e radiofonici.

R. Decreto-legge 19 agosto 1943, n. 730. — Pagamento delle competenze ai dipendenti dello Stato che per causa della guerra non possono più trasferirsi nella propria sede.

Determinazione del Commissario per le Comunicazioni 26 ottobre 1943, n. 1320. — Passaggio a ruolo nella posizione di stabile del personale sussidiario delle F. S. che abbia compiuto dieci anni di servizio (Governo del Nord).

Decreto del 15 novembre 1943. — Collocamento a riposo di funzionari statali per speciali motivi di servizio.

Decreto-legge 2 dicembre 1943, n. 14/B. — Trattamento di missione al personale statale nell'interno del Regno (Governo del Sud).

Decreto-legge 6 dicembre 1943, n. 18/B. — Miglioramenti economici di carattere temporaneo a favore del personale statale e dei dipendenti degli Enti ausiliari dello Stato e di Diritto Pubblico (Governo del Sud).

Decreto Ministeriale 5 febbraio 1944. — Proroga del trattamento della doppia indennità di missione per il personale trasferito al seguito del Governo del Nord.

Decreto Ministeriale 1° giugno 1944, n. 2640. — Intervento alle sedute delle Commissioni centrali e locali d'avanzamento del fiduciario nazionale e dei fiduciari compartimentali dell'Associazione dei ferrovieri dello Stato (Governo del Nord).

O. S. n. 3, 1944. — Norme da seguirsi in materia di recuperi su pensioni (Direzione Generale F. S. del Nord).

O. S. n. 4, 1944. — Giuramento e promessa solenne (Direzione Generale F. S. del Nord).

D) CONCORSI ED ASSUNZIONI IN SERVIZIO.

Decreto Ministeriale 13 luglio 1943, n. 166. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 255 posti di operaio.

Decreto Ministeriale 20 luglio 1943, n. 286. — Approvazione della graduatoria di merito del concorso a 85 posti di Capo Tecnico di 3ª classe in prova.

Decreto Ministeriale 20 luglio 1943, n. 287. — Approvazione della graduatoria di merito del concorso a 22 posti di Allievo Ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere (esclusi i laureati in ingegneria chimica).

Decreto Ministeriale 31 luglio 1943, n. 392. — Approvazione della graduatoria di merito del concorso a 20 posti di assistente lavori in prova fra geometri o periti industriali costruttori edili.

Decreto Ministeriale 17 agosto 1943, n. 557. — Approvazione della graduatoria di merito del concorso a 30 posti di sorvegliante lavori in prova.

Decreto Ministeriale 17 agosto 1943, n. 558. — Approvazione della graduatoria di merito del concorso a 20 posti di assistente lavori in prova fra periti meccanici, periti elettricisti, periti tecnici, periti minerari e abilitati in tecnica nautica.

Decreto Ministeriale 24 agosto 1943, n. 690. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad assumere in servizio i due candidati idonei, oltre i vincitori, del concorso a 22 posti di Allievo Ispettore in prova (Ingegnere).

Decreto Ministeriale 31 agosto 1943, n. 757. — Graduatoria di merito del concorso interno per 144 posti di operaio del Servizio Materiale e Trazione.

Decreto Ministeriale 31 agosto 1943, n. 758. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad assumere in servizio i due candidati idonei, oltre i vincitori, del concorso a 20 posti di assistente lavori in prova (Edile).

Determinazione del Commissario per le Comunicazioni 20 settembre 1943, n. 910. — Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad assumere in servizio alcuni idonei, oltre i vincitori, del concorso a 30 posti di sorvegliante lavori in prova.

Determinazione del Commissario per le Comunicazioni 21 settembre 1943, n. 990. — Graduatoria di merito, di alcuni Compartimenti, del concorso interno a 200 posti di Capo Squadra Cantonieri.

Determinazione del Commissario per le Comunicazioni 19 ottobre 1943, n. 1250. — Graduatoria di merito del concorso a 200 posti di Sotto Capo delle stazioni.

Decreto Ministeriale 29 novembre 1943, n. 1648. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 200 posti di Capo Squadra Cantonieri.

Decreto Ministeriale 29 novembre 1943, n. 1649. — Graduatoria di merito relativa al concorso interno a 166 posti di Operaio di 1^a classe (di ruolo).

E) BILANCIO.

O. S. n. 91, 1943. — Piccoli pagamenti a carico della parte ordinaria del bilancio.

F) TARIFFE E CONDIZIONI.

R. Decreto-legge 16 dicembre 1943, n. 27/B. — Aumento delle tariffe per i trasporti di persone e cose nelle F. S. e negli altri servizi pubblici di trasporto (Governo del Sud).

Decreto Ministeriale 22 dicembre 1943. — Proroga delle tariffe eccezionali temporanee n. 902 e 907 P. V.

O. S. n. 80, 1943. — Deposito bagagli a mano in abbonamento.

O. S. n. 87, 1943. — Modificazione al prontuario generale delle distanze chilometriche.

O. S. n. 93, 1943. — Trasporti per conto della Provvida.

Decreto Ministeriale 16 gennaio 1944 — Sospensione temporanea di biglietti e di facilitazioni di viaggio.

Decreto Ministeriale 15 marzo 1944, n. 2028. — Validità dei biglietti di doppia corsa (Governo del Nord).

G) DIVERSI.

Decreto Legislativo 29 novembre 1943, n. 793. — Disposizioni particolari intese a disciplinare la cessazione dal servizio del personale civile delle Amministrazioni centrali dello Stato non trasferito nella nuova sede del rispettivo Ministero (Governo del Nord).

Decreto-legge 8 dicembre 1943, n. 796. — Aumenti degli stipendi a favore dei dipendenti delle Amministrazioni statali (Governo del Nord).

Decreto Legislativo 15 dicembre 1943, n. 835. — Sospensione della funzione consultiva del Consiglio di Stato (Governo del Nord).

Decreto Legislativo 24 dicembre 1943, n. 847. — Abrogazione del Decreto-legge 2 agosto 1943, n. 707 e richiamo in vigore del Decreto-legge 25 febbraio 1939 convertito nella Legge 2 giugno 1939, n. 739, contenente le norme per la valutazione dello stato civile ai fini delle nomine e delle promozioni del personale dipendente dalle pubbliche Amministrazioni (Governo del Nord).

Decreto Legislativo 24 dicembre 1943, n. 877. — Nuova formula del giuramento da prestarsi dal personale delle pubbliche Amministrazioni.

Decreto 18 gennaio 1944, n. 8. — Proscioglimento dal giuramento di fedeltà prestato al Re dai dipendenti delle Amministrazioni civili dello Stato all'atto della loro assunzione in servizio.

Decreto Legislativo 28 gennaio 1944, n. 16. — Modifiche al Decreto 29 novembre 1943, n. 793, contenente disposizioni particolari intese a disciplinare la cessazione dal servizio del personale civile delle Amministrazioni dello Stato non trasferito nella nuova sede del rispettivo Ministero.

Decreto Legislativo 17 maggio 1944, n. 201. — Assunzione nei ruoli dei Ministeri del personale civile anche estraneo alle Amministrazioni dello Stato.

BONIFONDO AL 30 GIUGNO 1944

equenti, Parte II, Capo X)

P A S S I V O
GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA

Sovvenzioni del Tesoro:

Capitale mutuato	10.178.807.477,86	
Ammontare ammortizzato	2.709.722.076,26	
		7.469.085.401,60

Mutui per l'elettrificazione:

Capitale Mutuato	1.200.000.000 —	
Ammontare ammortizzato	484.371.000 —	
		715.629.000 —

Debiti vari:

Materiale in carico d'inventario, da pagare	59.110.870 —	
Mutui contratti per le case economiche per ferrovieri, non ancora ammortizzati	380.784.889,44	
Mutui contratti per la costruzione del Dopolavoro ferroviario di Roma e non ancora ammortizzati	7.277.845,68	
Saldi diversi della gestione	8.072.525.592,71	
		8.513.699.197,83

Residui passivi (d)		8.125.987.888,49
-------------------------------	--	------------------

		24.824.350.987,92
--	--	-------------------

Dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi d'esercizio	24.230.044.087,48	
--	-------------------	--

Linee di proprietà privata	1.284.440.341 —	
--------------------------------------	-----------------	--

Carrozze di proprietà dell'Amministrazione postale	24.608.647,50	
--	---------------	--

		25.539.093.075,98
--	--	-------------------

Fondi di riserva:

Fondo di riserva per le spese impreviste	24.795.013,47	
Id. di rinnovamento materiale metallico d'armamento	621.007.302,52	
Id. di rinnovamento materiale rotabile	1.005.252.583,77	
Id. di manutenzione straordinaria	103.338.100,53	
Id. migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale	109.379.324,46	
Id. di riserva per le spese complementari ferrovie secondarie sicule	9.694.771,79	
Id. di assicurazioni rischi di mare riguardante la gestione di magazzino	2.431.293,84	
Id. di rinnovamento impianti e macchinari Centrali elettriche	270.985.809,83	
Fondi della Gestione viveri « La Provvida »	59.320.178,76	
Fondo di riserva della Gestione del Monopolio carboni e metalli	64.898.297,54	
Id. di assicurazione rischi per i trasporti riguardanti il Monopolio carboni e metalli	24.020.354,73	
		2.295.123.031,24

Patrimonio netto dell'Azienda (Vedi allegato N. 4)		19.974.764.642,57
--	--	-------------------

		72.633.381.737,71
--	--	-------------------

GESTIONI SPECIALI

Gestioni speciali		2.327.428.369,04
-----------------------------	--	------------------

DEPOSITI DI TERZI

Depositi di terzi		200.012,50
-----------------------------	--	------------

		74.960.960.119,25
--	--	-------------------

le relative consistenze in base alla nuova parità aurea della lira dal suddetto decreto stabilita e, per le entità patrimoniali costituite successivamente, dall'ammontare effettivo cui lire 10.265.868.181,21 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

le attività di natura industriale, nè i residui di pertinenza del Fondo di riserva per le spese impreviste (lire 115.204.986,53) dei quali si è tenuto conto nel determinare

Fondo di rinnovamento materiale metallico di armamento, a lire 103.338.100,53 per il Fondo di manutenzione straordinaria, a lire 1.005.252.583,77 per il Fondo di rinnovamento sicule, ed a lire 42.638.136,15 per il Fondo utili disponibili della Gestione viveri « La Provvida », ed infine a lire 40.000.000 per il Fondo di riserva per le spese impreviste.

LIQUIDAZIONE GENERALE
(Vedere Relazione a pag. 146, Parte II, Capo X)

Entrate della parte ordinaria del bilancio	L.	7.048.987.786,84
Versamento al Fondo di riserva per le spese impreviste		20.000.000 —
<p>Importi relativi ad oneri di non diretta pertinenza dell'Azienda ferroviaria ed a prestazioni non compensate:</p>		
a) Onere trasporto servizi postali		80.000.000 —
b) Insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie Sicule	L.	115.510.886,18
Annullamenti:		
a) Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale		885.589,28
b) Quota di ammortamento per le casse economiche per ferrovieri		4.989.772,41
c) Quota di ammortamento per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario		76.487,80
d) Quote di ammortamento relative ai capitali forniti dal Tesoro		208.778.800,87
e) Quota di ammortamento dei mutui per la elettrificazione		59.400.000 —
	L.	278.630.160,16
Contributi per incrementi patrimoniali:		
Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti		110.000.000 —
Disavanzo economico (a)		1.787.082.606,29
L. 9.804.561.419,52		
Spese della parte ordinaria del bilancio		
		L. 9.804.561.419,52
L. 9.804.561.419,52		
<p>(a) Disavanzo di bilancio L. 2.266.282.682,68</p> <p style="padding-left: 20px;">meno:</p> <p style="padding-left: 20px;">Contributi, oneri ed ammortamenti vari L. 499.141.026,29</p> <p style="padding-left: 20px;">Aumento del fondo di riserva per le spese impreviste 20.000.000 —</p> <p style="text-align: right;">519.141.026,29</p> <p style="text-align: right;">Disavanzo economico L. 1.787.082.606,29</p>		

Dimostrazione degli elementi costitutivi del Patrimonio netto dell'Azienda e loro variazioni nel 1943-44

(Vedere Relazione a pag. 144 e seguenti, Parte II, Capo X)

	SITUAZIONE al 30 giugno 1943	VARIAZIONI AVVENUTE NEL 1943-44		SITUAZIONE al 30 giugno 1944
		in più	in meno	
Ricavi e mezzi diversi dell'esercizio destinati per spese patrimoniali durante l'esercizio di Stato	9.890.522.993,10	119.049.371,56	—	10.009.572.364,66
Mezzi di bilancio impiegati in rimborso di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	16.071.679,81	385.589,28	—	16.457.269,09
Mezzi di bilancio destinati ad ammortamento di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri.	48.225.338,15	4.989.772,41	—	53.215.110,56
Idem per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	645.656,72	76.497,60	—	722.154,32
Sovvenzioni ammortizzate	2.500.943.775,15	208.778.300,87	—	2.709.722.076,26
Mutui elettrificazione ammortizzati	424.971.000 —	59.400.000 —	—	484.371.000 —
Differenze conseguenti al ragguaglio monetario: (a)	5.349.964.008,70	—	(b) 87.494,08	5.349.876.514,62
a) sugli aumenti patrimoniali effettuati dall'Azienda durante l'esercizio di Stato . .	5.288.287.418,09	—	87.494,08	5.288.199.924,01
b) sugli investimenti in acquisto e costruzione case per i ferrovieri	61.676.590,61	—	—	61.676.590,61
Quota 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 »	116.185.312,50	350.000 —	—	116.535.312,50
	18.347.529.764,13	398.029.531,72	87.494,08	18.740.471.802,01
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 del materiale rotabile, delle navi traghetto e del materiale d'esercizio	+1.300.961.301,05	(c) 157.224.923,59	—	+1.458.185.624,64
	19.424.598.281,10	550.253.855,31	87.494,08	19.974.764.642,57

(a) Differenze risultanti dalla rivalutazione delle consistenze patrimoniali esistenti anteriormente al Regio decreto legge 21 dicembre 1927, n. 2825 (che stabiliva la nuova parità aurea della lira), tenuto conto delle successive variazioni in esse intervenute.

(b) Minor valore afferente la quota riscattata, nell'esercizio 1943-44 degli impianti e dei fabbricati già di terzi.

(c) Somma riflettente il materiale rotabile e le navi-traghetto dovuta alla differenza fra gli acquisti effettuati durante l'esercizio in conto rinnovamento per lire 293.783.239,49 e il valore delle demolizioni e delle vendite per lire 139.563.965,90 (compresa la differenza per ragguaglio monetario).

Situazione delle scorte di magazzino e dei materiali in corso di regolarizzazione

(Vedere Relazione a pag. 144 e seguenti, Parte II, Capo X)

CONSEGNATARI	Materiali in magazzino e presso i Servizi per 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	941.670.282,66	—	—	941.670.282,66
Magazzini viveri « La Provvida »	58.116.426,95	—	—	58.116.426,95
Depositi combustibili (a)	126.578.890,11	—	—	126.578.890,11
Tipolitografia	1.297.287,62	390.500 —	—	1.687.787,62
Servizio Materiale e Trazione:				
nei depositi locomotive e nelle officine di rialzo:				
a) rete principale	87.711.422,56	6.012.917,84	—	93.724.340,40
b) linee secondarie sicule	568.421,14	—	—	568.421,14
c) navigazione dello stretto di Messina	4.147.719,96	—	—	4.147.719,96
d) motori di trazione e carrelli motori per automotrici	32.986.487,72	—	—	32.986.487,72
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi	33.334.157,51	91.535.984,80	—	124.870.142,31
b) sale montate	33.162.470,94	—	—	33.162.470,94
nelle officine private	18.780.516,51	—	—	18.780.516,51
Servizio Lavori e Costruzioni:				
a) Sezioni lavori:				
lungo le linee	205.797.728,16	47.959.966,75	18.044.917,87	271.802.612,78
nelle officine	11.681.798,93	6.698.013,38	740.543 —	19.120.355,31
b) Uffici impianti elett. e di segnalamento:				
lungo le linee	219.807.418,81	103.730.597,06	10.229.548,87	333.767.564,74
nei cantieri	3.900 —	10.337.043,83	—	10.340.943,83
TOTALI	1.775.644.928,98	266.665.023,66	29.015.009,74	2.071.324.962,38

(a) La relativa situazione comprende anche i combustibili liquidi e i lubrificanti.

ALLEGATO N. 7.

Situazione dei Fondi di riserva per le spese complementari e vari (a)
(Vedere Relazione a pag. 144 e seguenti, Parte II, Capo X)

A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.		E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE SECONDARIE SICULE.	
Avanzo al 30 giugno 1943	89.818.959,20	Avanzo al 30 giugno 1943	10.081.004,51
Stanziam. dell'anno finanziario 1943-44 .	58.000.000,—	Stanziam. dell'anno finanziario 1943-44 .	1.000.000,—
Ricavi	61.011,85	Ricavi	28.502,93
	<hr/>		<hr/>
	147.879.971,05		11.109.507,44
Spesa	44.541.870,52	Spesa	1.414.735,65
Avanzo al 30 giugno 1944	103.338.100,53	Avanzo al 30 giugno 1944	9.694.771,79
	<hr/>		<hr/>
			^(b)
B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.		F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.	
Avanzo al 30 giugno 1943	531.915.916,50	Fondo al 30 giugno 1943	4.795.013,47
Stanziam. dell'anno finanziario 1943-44 .	100.000.000,—	Assegno al fondo	20.000.000,—
Ricavi	17.485.050,13		<hr/>
	<hr/>		24.795.013,47
	649.400.966,63	Prelevamento dal Fondo	»
Spesa	28.393.664,11		<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1944	621.007.302,52	Fondo al 30 giugno 1944	24.795.013,47
	<hr/>		<hr/>
C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.		G) FONDO ASSICURAZIONI DI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.	
Avanzo al 30 giugno 1943	898.409.338,26	Fondo al 30 giugno 1943	2.431.293,84
Stanziam. dell'anno finanziario 1943-44 .	325.000.000,—	Versamento dell'anno finanziario 1943-1944 .	»
Ricavi	78.631.535,—		<hr/>
	<hr/>		2.431.293,84
	1.302.040.873,26	Prelevamento dal Fondo	»
Versamento alla parte straordinaria . . .	296.788.289,49		<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1944	1.005.252.583,77	Fondo al 30 giugno 1944	2.431.293,84
	<hr/>		<hr/>
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 1943	103.897.724,26	Fondo al 30 giugno 1943	240.673.107,24
Stanziam. dell'anno finanziario 1943-44 .	110.000.000,—	Versamento dell'anno finanziario 1943-44 :	
Ricavi	674.032,11	a) Per quota di rinnov. L. 18.279.047,23	
	<hr/>	b) Per interessi sul Fondo » 12.033.655,86	
	<hr/>		<hr/>
	214.571.756,37		30.312.702,59
Versamento alla parte straordinaria . . .	105.192.431,91		<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1944	109.379.324,46	Prelevamento dal Fondo	»
	<hr/>		<hr/>
		Fondo al 30 giugno 1944	270.985.809,83
			<hr/>

a) Il Fondo di riserva della gestione case economiche ed i Fondi della gestione speciale viveri « La Provvida » risultano rispettivamente dal quadro C del l'allegato n. 10 e dell'allegato n. 26.

b) Di cui lire 3.133.649,32 per la manutenzione straordinaria; lire 2.011.857,08 per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, e lire 4.549.265,99 per il rinnovamento del materiale rotabile.

Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria.

E N T R A T A				S P E S A			
C A P I T O L I	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	C A P I T O L I	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
PRODOTTI DEL TRAFFICO				SPESA DEI SERVIZI			
Prodotti della rete principale e dello stretto di Messina	6.516.848.881,88	—	6.516.848.881,88	Direzione Generale - Personale	189.867.918,67	673.211,46	189.194.702,21
Prodotti delle ferrovie secondarie sicule	8.909.021,82	—	8.909.021,82	Id. - Forniture, spese ed acquisti	13.306.278,92	979.321,09	12.326.954,83
Totale prodotti del traffico	6.525.257.853,70	—	6.525.257.853,70	Servizio Movimento Personale	1.900.280.965,69	3.495.704,60	1.795.785.261,09
INTROITI INDIRETTI				Id. - Forniture, spese ed acquisti	193.839.180,69	1.815.008,30	191.024.172,39
Redditi patrimoniali	30.061.632,22	—	30.061.632,22	Id. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	98.759.912,90	2.255.739,73	91.504.173,17
Telegrammi privati	673.796,80	—	673.796,80	Servizio Commerciale e del Traffico - Personale	64.582.174,60	1.243.685,73	63.338.488,87
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	2.255.739,73	2.255.739,73	—	Id. - Forniture, spese ed acquisti	3.181.692,83	426.696,87	2.754.995,96
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	69.661.986,72	—	69.661.986,72	Id. - Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa, ecc.	62.689.210,—	5.281.236,41	57.407.973,59
Prodotti per servizi accessori	12.408.396,55	—	12.408.396,55	Servizio Materiale e Trazione Personale	659.610.235,31	3.439.091,28	656.171.144,03
Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie	5.680.800,—	—	5.680.800,—	Id. - Forniture, spese ed acquisti	710.664.090,96	15.976.058,55	694.688.031,81
Proventi della gestione delle Centrali Elettriche	6.500.000,—	—	6.500.000,—	Id. - Manutenzione materiale rotabile	700.000.000,—	—	700.000.000,—
Introiti indiretti delle ferrovie secondarie Sicule	98.732,44	—	98.732,44	Servizio Lavori e Costruzioni - Personale	798.662.976,91	5.963.509,46	792.700.467,45
Utili di magazzino	65.130.839,89	11.880.617,93	53.250.221,96	Id. - Forniture, spese ed acquisti	143.017.384,61	3.841.998,94	139.175.385,67
Totale introiti indiretti	192.471.354,35	16.870.072,27	175.601.282,08	Id. - Manutenzione della linea	400.000.000,—	10.462.478,62	389.537.521,38
INTROITI PER RIMBORSI DI SPESE				Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Personale	18.741.388,56	61.130,47	18.680.208,09
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	7.571.562,41	—	7.571.562,41	Id. - Forniture, spese ed acquisti	5.689.358,26	107.131,—	5.582.227,26
Ricuperi di carattere generale	86.612.008,06	—	86.612.008,06	Id. - Manutenzione materiale rotabile	5.000.000,—	—	5.000.000,—
Ricuperi dei Servizi	43.099.426,97	43.099.426,97	—	Id. - Manutenzione della linea	7.000.000,—	32.880,—	6.967.120,—
				Id. - Manutenzione della linea - Personale	7.004.528,46	—	7.004.528,46
				Id. - Id. - Forniture, spese ed acquisti	1.140.579,96	—	1.140.579,96
				Totale	5.587.467.781,73	55.454.500,51	5.532.013.281,22
ATTINENTI AL PERSONALE:				SPESA GENERALI			
				Contributo al Fondo pensioni e sussidi	760.027.861,30	—	760.027.861,30
				Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto, ecc.	5.050.020,08	—	5.050.020,08
				Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni	24.622.302,47	—	24.622.302,47
				Spese per assegni e indennità diverse al personale	1.013.062.308,19	31.577.522,97	981.484.785,22
				Gratificazioni al personale	7.694.904,91	—	7.694.904,91
				Premi di operosità al personale	11.000.000,—	—	11.000.000,—
				Obbligazioni e sussidi al personale	5.969.100,55	—	5.969.100,55
				Spese per il servizio sanitario	0.699.194,30	2.140.907,46	1.440.713,14

Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule	168.261,47	168.261,47	—	Contributo per il "Dopolavoro ferroviario"	2.087.960,—	2.087.960,—	—
Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materiali fuori uso od esuberanti	9.081.069,84	9.081.069,84	—	Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	3.273.615,95	3.273.615,95	—
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune	7.810.345,94	7.810.345,94	—	Totale spese generali attinenti al personale	1.889.846.705,90	1.889.846.705,90	83.718.490,49
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	104.980,—	—	104.980,—	Diverse:	—	—	—
Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione	18.986.140,70	18.986.140,70	—	Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	13.588.522,86	13.588.522,86	—
Canone a carico del "Dopolavoro ferroviario" per la sede di Roma	372.000,—	390.000,—	12.000,—	Imposte e tasse	6.149.147,96	6.149.147,96	—
Interessi a carico della gestione delle Centrali elettriche	16.988.762,70	—	16.988.762,70	Spese giudiziali e contenziose	580.280,05	580.280,05	46.961,88
Totale introiti per rimborsi di spese	191.044.510,59	116.849.108,01	74.195.402,58	Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	14.762.737,70	14.762.737,70	—
Totale entrate ordinarie d'esercizio	6.908.773.218,64	133.219.180,28	6.775.554.038,36	Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà estere	7.873.104,51	7.873.104,51	—
Proventi eventuali	42.646.454,90	13.841.483,12	28.804.971,78	Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	287.766,64	287.766,64	—
Contributo dell'Erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee	—	—	—	Spese per la sorveglianza dei trasporti	5.107.488,37	40.501,59	—
Prelevamenti dal Fondo di riserva per le spese impreviste destinati alla parte ordinaria	—	—	—	Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune	8.212.408,49	7.810.345,94	—
Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	37.981,29	37.981,29	—	Compensi ad altre Amministrazioni per servizi col loro treno e per servizi su tronchi in esercizio speciale	1.580.563,10	—	—
Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto	—	—	—	Compensi corrisposti ad imprese assuntrici di trasporti in sostituzione di servizi ferroviari	50.500.000,—	—	—
Totale	42.684.436,28	13.879.464,41	28.804.971,87	Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	1.656.157,—	—	—
Sovvenzioni del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione	2.256.223.682,58	—	2.256.223.682,58	Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	15.986.623,12	151.179,31	—
Totale entrate eventuali	2.298.908.068,86	13.879.464,41	2.285.028.604,45	Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche	1.193.401,09	—	—
				Spese casuali	357.222,—	—	—
				Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori	11.911.200,79	11.898.509,22	—
				Spese per riparazioni danni di guerra dipendenti da azioni belliche nemiche	47.619.921,28	—	—
				Spese diverse	32.688.592,82	16.378.380,50	—
				Totale spese generali diverse	218.965.226,98	36.265.918,44	—
				Totale spese generali	2.035.311.931,98	70.014.845,87	—
				SERVIZI SECONDARI			
				Servizi accessori ad impresa od in economia	2.283.654,61	2.283.654,61	—
				Annualità per la ricostituzione dei capitali mutui per l'acquisto e costruzione case economiche per i ferrovieri	22.182.154,67	18.989.140,70	—
				Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo pensioni e sussidi per la costruzione della sede del "Dopolavoro ferroviario" in Roma	407.443,05	860.000,—	—
				Totale servizi secondari	24.873.252,33	21.629.795,31	—
				Totale spese ordinarie d'esercizio	7.910.652.965,74	147.098.644,69	—
				SPESE COMPLEMENTARI			
				Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	58.061.011,85	61.011,85	—
				Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	117.485.050,13	17.485.050,13	—
				Rinnovamento del materiale rotabile	403.631.535,—	78.631.535,—	—
				Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio	110.674.082,11	674.082,11	—
				Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	1.025.502,98	28.502,98	—
				Totale spese complementari	690.880.182,02	96.880.182,02	—

ENTRATA				SPESA			
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
INTROITI				ATTINENTI ALL'AZIENDA FERROVIARIA			
CON SPECIALE DESTINAZIONE A REINTEGRO DEI CORRISPONDENTI CAPITOLI DI SPESA				SPESE ACCESSORIE			
Concorso di enti pubblici o privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	30.455,90	30.455,90	—	Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	517.544.470,50	—	517.544.470,50
Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	40.526,55	40.526,55	—	Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di tesoreria	98.743.805,—	—	98.743.805,—
Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento	17.485.050,18	17.485.050,18	—	Annualità dovuta al Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni	20.000.000,—	—	20.000.000,—
Introduiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto	78.631.535,—	78.631.535,—	—	Assegno al Fondo di riserva per le spese impreviste	54.195.896,18	—	54.195.896,18
Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto miglione alle linee ed agli impianti	674.032,11	674.032,11	—	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	120.000,—	—	120.000,—
Introduiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	28.502,96	28.502,96	—	Contributo per le spese della Corte dei Conti	12.033.655,96	—	12.033.655,96
Totale introiti a reintegro di spese	96.880.132,02	96.880.132,02	—	Assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale	—	—	—
				Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori ecc.	1.322.672,26	—	1.322.672,26
				Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute	4.067.882,46	—	4.067.882,46
				Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico Bressanone e primaria Bressanone-Trento	—	—	—
				Quota di partecipazione al capitale azionario della S. A. Lardarello	—	—	—
				Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	703.028.321,76	—	703.028.321,76
				SPESE ACCESSORIE			
				ESTRANEE ALL'AZIENDA FERROVIARIA			
				Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale	—	—	—
				Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	—	—	—
Totale generale dell'entrata	9.304.561.419,52	243.978.776,71	9.060.582.642,81	Totale generale della spesa	9.304.561.419,52	243.978.776,71	9.060.582.642,81

**Sviluppo, per articoli, dei capitoli della Entrata e della Spesa 1943-44
e confronto col 1942-43**

(Vedere Relazione a pag. 138 e seguenti, Parte II, Capo X)

ENTRATE	1943-44	1942-43	ENTRATE	1943-44	1942-43
ENTRATE DI ESERCIZIO			<i>Ricuperi di carattere generale:</i>		
1. Prodotti del traffico			Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale		
a) Rete principale e stretto di Messina:			Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi		
Viaggiatori	3.009.865.834,72	4.437.788.952,49	Ricuperi diversi	22.965.110,94	33.409.575,50
Bagagli e cani	41.711.711,97	101.298.289,60	Totale	50.118.037,47	88.082.690,34
Merci a G. V.	214.967.858,06	967.053.803,98	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune	—	—
Merci a P. V.	3.249.802.897,13	6.510.920.104,65	Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	104.990,—	4.496.369,01
Totale	6.516.348.331,89	12.017.084.165,72	Canone a carico del «Dopolavoro ferroviario» per la sede di Roma: Rimborsato spese d'amministrazione	12.000,—	12.000,—
b) Rete a scartamento ridotto della Sicilia:			Interessi a carico della gestione delle Centrali elettriche		
Viaggiatori	6.420.931,—	18.799.413,65	Totale introiti per rimborsi di spese	16.388.762,70	16.388.762,70
Bagagli e cani	7.981,22	79.149,15	Totale Entrate di Esercizio	6.775.554.038,36	12.413.991.158,18
Merci a G. V.	132.502,66	286.916,52	4. Entrate eventuali		
Merci a P. V.	2.347.606,94	4.846.733,96	<i>Proventi eventuali:</i>		
Totale	8.909.021,82	23.512.210,25	Interessi sulle somme versate in conto corrente alla Tesoreria Centrale		
Totale prodotti del traffico	6.525.257.353,70	12.040.546.376,—	Interessi a debito di Ditte, Imprese, Agenzie ecc.		
2. Introiti indiretti			Multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori, ecc.		
<i>Redditi patrimoniali:</i>			Differenze di cambio		
Pigioni di locali			Diversi		
Affitto di terreni, di aree di deposito e vendita di prodotti del suolo	2.439.813,43	3.022.870,04	Totale	28.804.971,87	148.612.645,54
Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi	8.991.115,61	10.406.657,29	Contributo dell'Erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee		
Canoni per pedaggi, attraversamenti e accessi speciali	1.649.299,25	2.089.402,62	Prelevamenti dal Fondo di riserva per le spese impreviste destinati alla parte ordinaria		
Diversi	785.133,98	1.557.108,49	Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite sottrazioni, ecc.		
Totale	30.061.632,22	33.664.709,68	Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto		
Telegrammi privati	673.796,80	2.802.612,65	Totale	28.804.971,87	244.910.768,94
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	—	—	Totale entrate eventuali		
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria:	44.083.689,63	97.975.431,46	Totale delle entrate		
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati	25.577.697,09	59.123.290,67	9.060.582.642,81		
Nolo di materiali diversi	69.661.383,72	157.098.722,13	RIASSUNTO		
<i>Prodotti per servizi accessori:</i>			Prodotti del traffico		
Tasse per deposito bagagli	8.084.347,30	12.258.271,10	Introiti indiretti		
Introiti della rivendita di libri e giornali	360.000,—	760.000,—	Introiti per rimborso di spese		
Introiti per noleggio cuscini	9.900,—	206.700,—	Totale Entrate di Esercizio		
Biglietti d'ingresso nelle stazioni	1.386.255,99	3.322.897,15	Entrate eventuali		
Diversi	284.208,65	322.551,34	Totale		
Totale	10.124.711,94	16.870.419,59	Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione		
Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie	5.680.800,—	5.049.600,—	2.256.223.632,58		
Proventi per la cessione a terzi di energia elettrica	6.500.000,—	10.442.900,—	Totale generale dell'entrata		
Introiti indiretti delle ferrovie secondarie Sicule	98.732,44	23.422,08	9.060.582.642,81		
Utili di magazzino	53.300.221,96	23.115.846,41	Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione		
Totale introiti indiretti	176.101.282,08	49.098.232,54	2.256.223.632,58		
3. Introiti per rimborsi di spesa			Totale generale dell'entrata		
<i>Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa:</i>			9.060.582.642,81		
Trasporti per il servizio postale	3.600.343,20	14.819.479,37	Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione		
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	3.859.220,76	5.183.240,97	2.256.223.632,58		
Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	88.914,05	327.255,40	Totale		
Diverse	23.084,40	61.751,85	6.804.359.010,23		
Totale	7.571.562,41	20.396.727,59	9.060.582.642,81		

Segue: ALLEGATO N. 10.

S P E S E	1943-44	1942-43	S P E S E	1943-44	1942-43
SPESA DI ESERCIZIO			3 Servizio Commerciale e del Traffico.		
1. Direzione generale.			Personale:		
Personale:			Servizio centrale, Sezioni e Riparti	35.730.212,23	23.220.069,47
Uffici centrali ed uffici distaccati	117.434.361,89	87.759.404,43	Controlli prodotti	27.590.276,64	23.936.346,21
Magazzini ed agenzie	21.760.340,32	20.711.546,53			
Totale spese di personale	139.194.702,21	108.470.950,96	Totale spese del personale	63.338.488,87	51.607.065,68
Forniture, spese ed acquisti:			Forniture, spese ed acquisti:		
Uffici centrali ed uffici distaccati:			Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	3.093.220,62	1.657.990,20	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	823.120,10	375.438,35
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	1.064.220,90	983.243,74	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	107.134,28	101.293,96
Spese per altri titoli diversi	2.736.273,15	1.575.509,—	Spese per altri titoli diversi	561.213,40	387.255,01
Totale	6.893.714,57	3.616.676,94	Totale	1.491.467,78	863.987,32
Magazzini ed agenzie:			Controlli prodotti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	423.930,43	401.956,09	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	483.251,24	689.878,86
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	101.209,33	305.800,10	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	68.521,75	42.532,12
Spese per altri titoli diversi	4.986.109,50	3.105.946,05	Spese per altri titoli diversi	711.755,19	981.411,40
Totale	5.433.240,26	3.813.102,84	Totale	1.263.528,18	1.713.822,38
Totale spese diverse	12.326.954,83	7.480.879,78	Totale forniture, spese ed acquisti	2.754.985,96	2.577.909,70
Totale Direzione generale	151.521.657,04	115.901.830,74	Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni, ecc.	57.387.913,39	81.757.399,63
2. Servizio Movimento.			Totale spese diverse	60.142.909,55	84.385.199,53
Personale:			Totale Servizio Commerciale e del Traffico	123.481.398,42	85.942.235,21
Servizio centrale, Sezioni e Riparti	124.234.000,42	68.142.270,99	4. Servizio Materiale e Trazione.		
Stazioni	1.317.720.340,13	992.675.595,—	Personale:		
Depositi del personale viaggiante	364.830.920,54	319.778.827,54	Servizio centrale, Sezioni e Riparti	70.626.114,31	55.226.060,91
Totale spese di personale	1.796.785.261,09	1.350.596.638,53	Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	367.619.113,61	294.819.104,74
Forniture, spese ed acquisti:			Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi e personale di condotta)	163.813.114,80	144.990.774,34
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:			Locomozione con motori a combustione interna (Dirigenza e servizio interno dei depositi e guidatori)	1.152.171,28	1.120.097,23
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	2.270.612,80	1.548.102,14	Pulizia, verifica ed untura veicoli	52.980.660,03	46.653.604,99
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	812.530,48	353.771,04	Totale spese del personale	656.171.174,03	582.909.642,11
Spese per altri titoli diversi	1.673.950,90	1.467.902,11	Forniture, spese ed acquisti:		
Totale	4.756.793,98	3.374.175,29	Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stazioni:			Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	3.290.130,40	2.732.249,57
Stampati e cancelleria	3.919.634,60	5.309.477,97	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	310.432,11	377.497,19
Illuminazione e riscaldamento	10.913.120,60	13.974.204,17	Spese per altri titoli diversi	3.880.411,21	4.151.922,42
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.230.913,93	2.790.814,28	Totale	7.480.973,72	7.261.669,19
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	143.112.196,22	157.785.872,58			
Spese per altri titoli diversi	8.498.273,44	9.723.476,51			
Spese diverse per gli autocarrelli per manovre	826.313,70	1.299.563,47			
Totale	169.491.452,49	180.843.413,98			
Depositi del personale viaggiante:					
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	545.170,13	1.478.178,65			
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	130.013,22	261.998,42			
Spese per altri titoli diversi	2.168.292,33	2.598.515,70			
Totale	2.843.475,68	4.321.687,77			
Convogli:					
Illuminazione del convogli ad olio e sussidiaria	163.112,29	647.449,97			
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi	14.266.450,93	19.298.162,77			
Spese per altri titoli diversi	2.872,—	11.168,—			
Totale	14.432.435,24	19.946.780,74			
Totale forniture, spese ed acquisti	191.524.157,39	219.498.057,78			
Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	91.504.113,17	92.926.749,05			
Totale spese diverse	283.028.270,56	310.812.906,83			
Totale Servizio Movimento	2.079.813.531,65	1.601.409.490,96			

Segue: ALLEGATO N. 10.

S P E S E	1943-44	1942-43	S P E S E	1943-44	1942-43
<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	1.884.403,22	2.213.919,48	Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. E. S. e Riparti	165.366.073,78	127.221.247,50
Combustibile	432.102.443,35	899.201.759,98	Sorveglianza della linea	43.029.812,60	33.114.123,58
Materie per untura e illuminazione	20.444.137,10	35.994.296,14	Manutenzione della linea	310.812.160,50	213.355.267,72
Forniture acqua per i rifornitori e pompatura:			Manutenzione impianti di elettrificazione	117.413.130,40	83.907.941,80
Servizio in economia	4.264.044,11	6.559.198,21	Operai	156.618.290,17	111.117.235,99
Servizio appaltato	1.014.134,01	638.398,03	Totale spese di personale	793.239.467,45	568.715.816,59
Spese per altri titoli diversi:			<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio in economia	721.040,35	2.542.081,70	Servizio centrale, Sezioni, Uffici I. E. S. e Riparti:		
Servizio appaltato	53.400.308,52	37.761.954,94	Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	5.712.165,05	5.415.265,05
Totale	513.830.510,66	984.914.578,48	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	791.110,21	833.413,43
<i>Locomozione elettrica:</i>			Spese per altri titoli diversi	6.772.312,83	10.054.399,56
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	21.428,18	120.959,36	Totale	13.275.588,09	16.303.078,04
Energia elettrica per la trazione dei treni	112.597.571,24	180.817.736,—	<i>Linea:</i>		
Materie per untura ed illuminazione	8.263.140,33	13.827.384,66	Illuminazione e riscaldamento	7.961.303,13	10.009.311,24
Materie per riscaldamento treni con carri riscaldatori	1.910.044,96	3.520.274,31	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.213.612,91	6.487.753,43
Spese per altri titoli diversi:			Materie di consumo diverse	8.542.103,31	9.921.903,61
Servizio in economia	2.006.220,18	3.300.453,17	Sgombro neve	8.717.190,62	6.562.231,98
Servizio appaltato	4.617.400,97	4.820.863,48	Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza della linea ed altri servizi appaltati	50.817.391,13	32.318.384,98
Totale	129.415.805,86	206.407.670,98	<i>Servizi d'acqua:</i>		
<i>Locomozione con motori a combustione interna:</i>			Servizio in economia	7.447.109,21	10.247.209,21
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	9.059,35	13.722,20	Servizio appaltato	683.107,10	1.064.907,11
Carburanti	4.478.393,35	1.158.392,39	Spese per altri titoli	8.643.130,15	9.008.248,62
Materie grasse	880.926,18	305.292,33	Totale	95.024.947,56	85.619.949,58
Spese per altri titoli diversi	667.563,06	334.314,33	<i>Impianti di elettrificazione:</i>		
Totale	6.035.941,94	1.811.691,25	Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	333.268,62	4.498.092,90
<i>Veicoli:</i>			Diverse	485.189,12	555.009,63
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	549.320,12	259.187,35	Totale	868.457,74	5.053.102,53
Riscaldamento preventivo treni con impianti fissi	2.204.320,33	4.618.741,77	<i>Stazioni - Illuminazione</i>		
Pulizia ed untura dei veicoli:				7.203.160,91	16.902.463,84
Servizio in economia	1.976.454,69	3.862.804,06	<i>Convogli - Illuminazione elettrica</i>		
Servizio appaltato	28.344.320,11	31.878.323,11		22.703.181,37	26.156.281,67
Indennizzi a privati ed a ferrovie per avarie ed ammanchi a veicoli	214.521,64	3.631.681,43	<i>Totale forniture spese ed acquisti</i>		
Diverse	4.635.862,74	9.671.786,70		139.175.335,67	150.034.875,66
Totale	37.924.799,63	53.952.524,42	<i>Manutenzione della linea:</i>		
Totale forniture, spese ed acquisti	694.688.031,81	1.254.348.134,31	Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.	25.031.780,35	23.155.777,70
<i>Manutenzione del materiale rotabile:</i>			Lavori d'armamento di competenza delle squadre cantonieri, affidati a terzi in appalto o cottimo	94.260.505,12	84.283.506,85
Locomotive, tenders e automotrici a vapore	191.330.349,96	193.220.767,11	Fabbricati e dipendenze	55.924.104,12	61.223.164,21
Locomotive elettriche, elettromotrici ed diettrotreni	75.617.064,04	102.127.850,36	Meccanismi fissi e condotte d'acqua	4.630.190,12	6.057.961,76
Automotrici, autofurgoni ed autotreni con motori a combustione interna	21.559.998,63	3.067.796,79	Massicciata	8.124.312,40	13.837.543,57
Carrozze (escluse le postali)	108.927.341,98	100.596.622,22	Traverse e legnami d'armamento	3.390.100,12	15.597.212,12
Bagagliai e veicoli postali	19.884.591,01	21.646.771,78	Manutenzione degli impianti di elettrificazione	3.366.840,41	5.176.898,25
Carri	121.002.968,17	99.986.247,86	Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi, pesi e misure	18.300.193,81	22.622.913,27
Totale	538.322.313,79	520.646.056,12	Manutenzione delle linee telegrafiche	1.801.188,72	3.883.690,23
Residui per ora non ripartibili	161.677.686,21	200.153.943,85	Totale	214.859.215,17	238.868.637,96
Totale manutenzione materiale rotabile	700.000.000,—	720.800.000,—	<i>Residui per ora non ripartibili</i>		
Totale spese diverse	1.394.688.031,81	1.975.148.134,31		174.678.306,21	145.968.349,55
Totale Servizio Materiale e Trazione	2.050.859.205,84	2.507.957.776,42	<i>Totale manutenzione della linea</i>		
			Lavori straordinari dipendenti dalla guerra	—	50.000.000,—
			<i>Totale spese diverse</i>		
				528.712.857,05	584.871.863,17
			<i>Totale Servizio Lavori e Costruzioni</i>		
				1.321.952.324,50	1.153.587.679,76

Segue: ALLEGATO N. 10.

S P E S E	1943-44	1942-43	S P E S E	1943-44	1942-43
6. Linee secondarie a scartamento ridotto (GRUPPO SICILIA)			DIVERSE		
<i>Personale:</i>			Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	13.593.522,36	11.985.764,69
Servizio Movimento	5.333.120,60	3.200.433,59	Imposte e tasse	6.149.147,56	6.935.350,31
Servizio Commerciale e del Traffico	146.409,57	123.648,97	Spese giudiziali e contenziose	533.318,17	690.400,69
Servizio Materiale e Trazione	7.270.228,30	4.551.274,56	Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	14.762.737,70	2.096.918,20
Servizio Lavori e Costruzioni	5.930.449,62	3.413.325,51	Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà	7.373.104,51	17.895.637,22
Totale spese di personale	18.680.208,09	11.288.682,63	Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	287.766,64	1.164.897,75
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			Spese per la sorveglianza dei trasporti	5.066.986,78	8.502.338,25
<i>Sezioni e Riparti:</i>			Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune	402.062,55	2.400.004,81
Movimento	5.191,21	7.195,40	Compensi ad altre Amministrazioni nei servizi coi loro treni e nei servizi su tronchi in esercizio speciale	1.590.563,10	1.541.070,60
Commerciale e del Traffico	6.118,46	2.679,97	Compensi corrisposti ad Imprese assuntrici di trasporti in sostituzione di servizi ferroviari	50.500.000,—	252.899.426,51
Materiale e Trazione	—	2.974,46	Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	1.656.157,—	5.199.802,—
Lavori e Costruzioni	52.976,15	94.362,01	Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	15.235.443,81	5.215.818,15
Stazioni	1.101.102,03	893.148,91	Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per i ferrovieri	1.193.401,09	1.193.401,19
Depositi personale viaggiante	14.103,55	20.430,16	Spese casuali	357.222,—	249.940,15
Convogli	17.935,40	30.721,81	Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino, e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori	—	—
Locomozione	3.824.126,10	11.703.242,50	Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino	—	—
Linea	557.842,71	365.307,34	Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne ecc.	42.691,57	—
Indennizzi	2.831,65	14.528,53	Spese per riparazioni danni di guerra dipendenti da azioni aeree nemiche	47.619.921,28	130.000.000,—
Totale forniture, spese ed acquisti	5.592.227,26	13.134.589,09	Spese diverse	16.305.261,82	20.144.458,88
Manutenzione del materiale rotabile	5.000.000,—	5.000.000,—	Totale spese generali diverse	182.669.307,94	468.115.229,40
Manutenzione della linea	6.967.620,—	7.953.060,66	Totale spese generali	1.988.297.582,81	1.489.861.875,28
Totale spese diverse	17.559.847,26	26.087.649,75			
Totale Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia)	36.240.055,35	37.376.332,38	9. Servizi secondari		
7. Stretto di Messina			Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri	3.195.013,97	3.733.637,23
<i>Personale</i>	7.004.528,46	6.389.665,92	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
<i>Forniture, spese ed acquisti:</i>			Totale servizi secondari	3.243.457,02	3.781.110,28
Ufficio	1.747,99	3.721,64	Totale spese di esercizio	7.763.554.321,05	7.077.789.523,99
Navi-traghetto	1.126.892,57	15.168.809,33			
Manutenzione degli approdi	11.939,40	406.496,67	SPESE COMPLEMENTARI		
Totale forniture, spese ed acquisti	1.140.579,96	15.579.027,64	Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	58.000.000,—	55.000.000,—
Totale stretto di Messina	8.145.108,42	21.968.693,56	Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	100.000.000,—	150.000.000,—
8. Spese generali			Rinnovamento del materiale rotabile	325.000.000,—	840.000.000,—
ATTINENTI AL PERSONALE			Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio	110.000.000,—	230.000.000,—
Contributo al Fondo pensioni e sussidi	760.027.361,30	559.888.247,47	Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	1.000.000,—	1.000.000,—
Contributo al Fondo speciale per le pensioni degli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi	5.050.020,03	3.559.700,16	Totale spese complementari	594.000.000,—	1.276.000.000,—
Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni	24.622.302,47	17.337.875,83			
Spese per assegni e indennità diverse al personale	981.424.780,22	367.878.878,27			
Gratificazioni al personale	7.694.904,91	45.780.000,—			
Premi di operosità al personale	11.000.000,—	10.750.000,—			
Obblazioni e sussidi al personale	5.969.100,55	5.907.152,89			
Spese per il servizio sanitario	4.528.226,74	5.754.655,08			
Contributo per il « Dopolavoro ferroviario »	2.037.960,—	2.497.290,—			
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	3.273.618,65	2.395.846,18			
Totale spese generali attinenti al personale	1.805.628.274,87	1.021.749.645,88			

Segue: ALLEGATO N. 10.

S P E S E	1943-44	1942-43	S P E S E	1943-44	1942-43
SPESA ACCESSORIE Attinenti all'Azienda ferroviaria.			SPESA ACCESSORIE Estranee all'Azienda ferroviaria.		
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	517.544.470,50	517.531.413,57	Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	—	558.000,—
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di tesoreria	—	—	Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	—	558.000,—
Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni	93.743.805,—	98.801.250,—	Totale	—	3.713.898.715,52
Assegno al Fondo di riserva per le spese imprevedute	20.000.000,—	—	AVANZO DI GESTIONE		
Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	54.195.836,18	79.897.428,19	Avanzo della gestione	—	591.728.687,61
Contributo per le spese della Corte dei Conti	120.000,—	120.000,—	Totale generale	9.060.582.642,81	12.658.901.927,12
Interessi a favore del fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle Centrali elettriche	12.033.655,38	10.450.000,—	RIASSUNTO		
Assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale	—	3.000.000.000,—	Spese d'esercizio	7.763.554.321,05	7.077.789.523,99
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc.	1.322.672,28	6.142.746,80	Spese complementari	594.080.000,—	1.276.000.000,—
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute	4.067.882,46	4.497.882,46	Spese accessorie	703.028.321,76	3.713.898.715,52
Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico di Bressanone e primaria Bressanone-Trento	—	—	Totale generale della spesa	9.060.582.642,81	12.067.178.239,51
Quota di partecipazione al capitale azionario della S/A Larderello	—	420.000,—	Avanzo di gestione	—	591.728.687,61
Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	703.028.321,76	8.712.830.715,52	Totale	9.060.582.642,81	12.658.901.927,12

ENTRATA. — Riassunto dei prodotti del traffico.*(Vedere relazione a pag. 138, Parte II, Capo X)*

GESTIONI	P R O D O T T I		Totale	Consuntivo 1942-43	Differenza
	Rete e Stretto di Messina	Ferrovie Secondarie Sicule			
Viaggiatori	3.009.865.864,72	6.420.931,—	3.016.286.795,72	4.456.588.366,14	-1.440.301.570,42
Bagagli e cani	41.711.711,97	7.981,22	41.719.693,19	101.347.445,75	- 59.627.752,56
Merci a G. V.	214.967.858,06	132.502,66	215.100.360,72	967.343.725,50	- 752.243.364,78
Merci a P. V.	3.249.802.897,13	2.347.606,94	3.252.150.504,07	6.515.266.838,61	-3.263.116.334,54
• TOTALI	6.516.348.331,88	8.909.021,82	6.525.257.353,70	12.040.546.376,—	-5.515.289.022,30

Coefficients d'esercizio per gli anni finanziari 1943-44 e 1942-43

(Vedere Relazione a pag. 144, Parte II, Capo X)

		1943-44	1942-43	
		—	—	
		Lire	Lire	
Entrate d'esercizio.				
1	Prodotti del traffico	6.525.257.353,70	12.040.546.376,00	
2	Introiti diversi e rimborsi	250.296.684,66	373.444.782,18	
3	TOTALE	6.775.554.038,36	12.413.991.158,18	
Spese d'esercizio.				
4	Spese ordinarie	7.763.554.321,05	7.077.789.523,99	
5	" complementari	594.000.000,00	1.276.000.000,00	
6	TOTALE	8.357.554.321,05	8.353.789.523,99	
7	Avanzo dell'esercizio (3-6)	—	4.060.201.634,19	
8	Disavanzo dell'esercizio (6-3)	1.582.000.282,69	—	
9	Coefficiente dell'esercizio $\left(\frac{6}{3}\right)$	123,34 %	67,29 %	
Spese accessorie.				
10	Interessi ed ammortamenti dovuti al Tesoro	517.544.470,50	517.531.413,57	
11	Interessi ed ammortamenti dovuti a terzi	4.067.882,46	4.467.882,46	
12	Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche	93.743.805,00	93.801.250,00	
13	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	54.195.836,18	79.897.423,19	
14	Contributo della Corte dei Conti	120.000,00	120.000,00	
15	Interessi a favore del fondo rinnovamento impianti e macchinari Centr. Elettr.	12.033.655,36	10.450.000,00	
16	Quota partecipazione al capitale azionario della Soc. An. Larderello	—	420.000,00	
17	Assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale	—	3.000.000.000,00	
18	TOTALE	681.705.649,50	3.706.687.969,22	
19	Avanzo dell'esercizio comprese le spese accessorie (7-18)	—	353.513.664,97	
20	Disavanzo dell'esercizio comprese le spese accessorie (8 + 18)	2.263.705.932,19	—	
Formazione dell'avanzo e del disavanzo della gestione.				
21	Proventi {	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	—	353.513.664,97
22		da entrate eventuali	28.804.971,87	149.705.782,41
23		da prelevamento della riserva	—	115.204.986,53
24	TOTALE	28.804.971,87	618.424.433,91	
25	Oneri {	del disavanzo dell'esercizio ferroviario	2.263.705.932,19	—
26		contributo per riduzioni tariffe	—	558.000,00
27		restituzione multe ai fornitori	1.322.672,26	6.142.746,30
28		versamenti alla riserva	20.000.000,00	20.000.000,00
29	TOTALE	2.285.028.604,45	26.700.746,30	
30	Avanzo della gestione (24-29)	—	591.723.687,61	
31	Disavanzo della gestione (29-24)	2.256.223.632,58	—	

Coefficients d'esercizio dall'anno

	1943-44	1942-43	1941-42	1940-41	1939-40	1938-39	1937-38	1936-37	1935-36	1934-35	1933-34	1932-33	
Entrate d'esercizio													
1	Prodotti del traffico	6.525,3	12.040,6	9.481,9	7.055,6	5.222,6	4.033,4	4.003,8	3.546,2	3.155,6	2.615,3	2.746,0	2.985,2
2	Introiti diversi e rimborsi di spese . . .	250,3	373,4	306,7	250,1	224,4	237,7	177,6	160,3	159,9	153,8	141,6	143,6
3	TOTALE entrate	6.775,6	12.414,0	9.788,6	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
Spese d'esercizio													
4	Spese ordinarie	7.733,6	7.077,8	5.724,9	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
5	Spese complementari	594,0	1.276,0	1.725,5	791,5	585,2	328,9	321,5	293,6	297,1	142,2	156,5	153,5
6	TOTALE spese	8.327,6	8.353,8	7.450,4	5.514,0	4.258,8	3.519,2	3.419,4	3.000,9	2.991,6	2.953,9	3.063,5	3.156,4
7	Avanzo dell'esercizio (3-6)	—	4.060,2	2.338,3	1.751,7	1.188,2	751,9	762,0	700,6	323,9	—	—	—
8	Disavanzo dell'esercizio (3-6)	1.582,0	—	—	—	—	—	—	—	184,8	175,9	27,6	—
9	Coefficiente d'esercizio ($\frac{6}{3}$)	123,34%	67,29%	76,11%	75,89%	78,197%	82,40%	81,78%	81,10%	90,23%	106,67%	106,09%	100,83%
Spese accessorie													
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	517,6	517,5	517,5	517,6	517,5	508,8	503,7	591,8	591,8	581,5	555,5	
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi	4,1	4,5	5,8	4,6	4,7	4,7	4,6	4,6	4,7	4,7	4,8	
12	Annualità Consorzio di credito per le Opere Pubbliche	93,7	93,8	93,9	93,9	94,0	91,1	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 dei Conti e Consorzio zolfifero siciliano	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
15	Noleggio di carri	54,2	79,9	52,7	23,7	—	—	—	—	—	—	—	
16	Accantonamenti annuali per impianto idroelettrico Bressanone	—	—	—	55,0	140,0	25,0	25,0	—	—	—	—	
17	Quota di partecipazione al capitale azionario delle Soc. An. « Larderello » . . .	—	0,4	—	—	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	12,0	10,5	9,2	8,1	—	—	—	—	—	—	—	
20	Assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale . . .	—	3.000,0	1.000,0	—	—	—	—	—	—	—	—	
21	TOTALE spese accessorie	681,7	3.706,7	1.679,2	811,9	841,2	624,7	627,8	602,6	690,8	690,9	664,7	563,8
22	Avanzo dell'esercizio comprese le spese accessorie (7-20)	—	353,5	659,0	939,8	347,0	127,1	134,2	97,9	—	—	—	—
23	Disavanzo dell'esercizio comprese le spese accessorie (20+8 o 20-7)	2.263,7	—	—	—	—	—	—	—	366,9	875,7	840,6	591,4
Formazione dell'avanzo e del deficit della gestione													
24	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	—	353,5	659,0	939,8	347,0	127,1	134,2	97,9	—	—	—	—
25	da entrate eventuali	28,8	149,7	198,0	117,6	95,7	95,0	96,8	93,9	23,5	49,0	60,1	16,1
26	da prelevamenti dalla riserva a integrazione deficienze capit. di spesa	—	115,2	14,2	9,2	51,4	15,1	3,8	9,7	—	14,8	1,9	7,7
27	dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	TOTALE	23,8	618,4	871,3	1.066,6	494,1	237,2	234,8	201,5	23,5	63,8	62,0	23,8
29	deficit dell'esercizio finanziario	2.263,7	—	—	—	—	—	—	366,9	875,7	840,6	591,4	
30	contributo per riduzioni di tariffe	—	0,6	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,4	3,0	3,1	14,0	
31	sovvenzione alla gestione boschi di Albania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	trasporti per il terremoto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	restituzione multe ai fornitori	1,3	6,1	4,0	3,8	4,4	4,2	4,9	2,8	3,4	2,6	2,5	1,7
34	versamenti alla riserva	20,0	20,0	14,2	64,9	20,0	20,0	20,0	20,0	—	20,0	20,0	20,0
35	quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole e navigazione libera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	contributo all'Erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni . . .	—	—	—	—	—	—	—	2,8	2,8	2,8	—	—
38	TOTALE	2.285,0	26,7	18,4	68,9	24,7	24,4	25,1	23,1	373,5	904,1	889,0	627,1
39	Avanzo della gestione (27-37)	—	591,7	852,9	997,7	469,4	212,8	209,7	178,4	—	—	—	—
40	Deficit della gestione (37-27):												
	a) coperto con prelevamento dalla riserva ad integrazione delle entrate accertate in misura inferiore alle previste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,0	—	—
	b) coperto con sovvenzione del Tesoro	2.256,2	—	—	—	—	—	—	350,0	840,3	800,0	603,3	—
	Deficit TOTALE	2.256,2	—	—	—	—	—	—	350,0	840,3	807,0	603,3	—

Per rendere omogenei i dati si sono aumentati i prodotti del traffico e le spese di esercizio dal 1915-16 al 1919-20 del contributo a favore dell'Opera di Previdenza

finanziario 1915-16 in poi.

1931-32	1930-31	1929-30	1928-29	1927-28	1926-27	1925-26	1924-25	1923-24	1922-23	1921-22	1920-21	1919-20	1918-19	1917-18	1916-17	1915-16
3.328,3 167,0	3.980,3 185,9	4.646,2 178,8	4.670,7 153,3	4.478,7 166,2	4.841,4 207,8	4.865,5 167,0	4.080,7 171,4	3.448,8 155,7	3.100,3 196,7	2.964,2 192,7	2.822,7 141,1	1.879,2 142,8	1.608,3 105,0	1.263,2 86,5	1.085,1 45,0	763,2 52,8
3.495,3	4.166,2	4.825,0	4.824,2	4.644,9	5.049,2	5.032,5	4.252,1	3.604,5	3.297,0	3.156,9	2.963,8	2.022,0	1.713,3	1.349,7	1.130,1	815,5
3.169,7 79,2	3.544,7 139,7	3.908,7 372,3	3.868,2 338,6	3.879,5 289,4	4.319,5 223,0	4.060,5 211,5	3.617,4 166,8	3.685,4 130,8	3.986,8 138,2	4.292,8 115,6	4.223,1 108,7	2.859,0 72,3	1.600,3 64,0	1.236,5 36,2	893,9 42,7	643' 24,4
3.248,9	3.684,4	4.281,0	4.203,8	4.168,9	4.512,5	4.278,0	3.784,2	3.816,2	4.125,0	4.408,4	4.331,8	2.931,3	1.664,3	1.272,7	935,7	667,4
246,4	481,8	44,05	617,4	476,0	506,7	754,5	467,9	—	—	—	—	—	49,0	77,0	194,4	148,1
—	—	—	—	—	—	—	—	211,7	828,0	1.251,5	1.368,0	909,3	—	—	—	—
92,95 %	88,44 %	88,73 %	87,20 %	89,75 %	89,97 %	85,01 %	89 %	105,87 %	125,11 %	139,64 %	146,18 %	144,97 %	97,14 %	94,28 %	82,79 %	81,84 %
507,0 4,7	472,5 4,7	448,2 4,8	411,7 4,7	353,4 4,7	307,7 4,9	283,0 4,5	233,8 4,4	175,2 4,4	174,8 4,3	167,5 0,7	113,1 18,8	100,7 17,7	99,4 1,8	98,3 1,8	97,2 0,5	94,7 0,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,1	0,1	0,1	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
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,3	0,4	0,5	0,4	0,5	0,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
511,8	477,3	453,1	416,5	358,2	312,7	287,6	233,3	179,7	179,3	168,6	132,4	119,0	102,2	101,5	99,0	96,2
—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9
265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—
—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	—	—	95,4	51,9
21,5	54,3	14,3	11,2	13,7	43,2	21,4	23,3	20,2	25,3	41,4	196,4	13,4	9,3	19,6	4,0	1,0
4,2	9,4	6,9	52,5	36,7	71,3	36,0	—	16,6	—	—	—	—	6,9	10,0	—	—
—	—	—	—	—	—	0,1	0,1	0,2	—	0,5	—	1,9	16,5	10,6	18,8	10,6
25,7	68,2	112,1	264,6	168,2	308,5	524,4	253,0	37,0	25,3	41,9	196,4	20,3	32,7	40,2	118,2	63,5
265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—
35,9	46,4	10,3	4,1	4,6	33,1	39,5	35,5	23,5	18,0	25,0	15,5	26,1	15,9	11,8	12,3	15,2
—	—	—	—	—	—	30,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,2	2,1	3,2	—	5,6	13,3	2,9	1,4	1,9	1,9	1,8	1,7	0,6	1,6	0,7	0,3	4,7
20,0	9,4	6,9	52,5	47,9	101,4	68,0	23,5	16,8	9,4	7,8	—	1,0	—	—	18,3	11,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7,9	16,8	15,4	21,0	19,1	—	6,7	7,1	3,2	1,7	1,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
323,5	57,9	20,4	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
—	10,3	91,7	206,7	110,1	155,7	378,1	175,8	—	—	—	—	—	—	—	85,1	30,1
100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
197,8	—	—	—	—	—	—	—	412,0	1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—
297,8	—	—	—	—	—	—	—	412,0	1.032,3	1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—

pari al 6 % dei prodotti.

ALLEGATO N. 14.

Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio
(Vedere Relazione a pag. 144 e seguenti, Parte II, Capo X)

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
Legge 22 aprile 1905, n. 137	95.000.000 —	—	—	95.000.000 —
Legge 19 aprile 1906, n. 127	187.000.000 —	16.791.088,49	—	203.791.088,49
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)	824.961.922 —	—	—	824.961.922 —
articolo 22, comma 3°; fornitura carrozze postali e cellulari	10.000.000 —	—	—	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 28 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)	23.086.295,87	—	—	23.086.295,87
Decreto-legge luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 1048 (maggiori spese occorrenti per l'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 n. 361 (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19 - 1922-23)	390.000.000 —	—	—	390.000.000 —
Decreto-legge luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698 e 9 marzo 1919, n. 361 (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19 1922-23)	1.500.000.000 —	—	—	1.500.000.000 —
Decreto luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57 (provvedimento 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 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 costruzioni fabbricati dell'Amministrazione, nell'Alto Adige)	—	—	4.000.000 —	4.000.000 —
Regio decreto-legge 3 febbraio 1924, n. 169 (ulteriori spese patrimoniali)	400.000.000 —	—	—	400.000.000 —
Regio decreto-legge 8 maggio 1924, n. 697 (acquisto locomotive germaniche in conto riparazioni)	47.000.000 —	—	—	47.000.000 —
<i>Da riportarsi</i>	6.721.048.207,87	62.807.848,72	54.000.000 —	6.837.856.056,59

(a) Non compresi i prodotti della navigazione con le isole.

(b) Dedotti 9 milioni per acquisto di piroscafi portati in economia perchè non impegnati nella gestione 1922-23 (v. capitolo 46 dell'entrata e 80 della spesa). Restano quindi diminuite di eguale somma le disponibilità per gli impegni della parte straordinaria.

Segue: ALLEGATO N. 14.

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto</i>	6.721.048.207,87	62.807.848,72	54.000.000 —	6.837.856.056,59
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-Bremnero)	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 8 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 1940-41	—	—	478.892.774,80	} 478.892.774,80
{ 1941-42	—	—	—	
Regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749 (sistemazione servizi ferroviari di Roma)	—	—	350.000.000 —	350.000.000 —
Regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451 e legge 21 giugno 1942, n. 682 (Miglioramenti ed aumenti di carattere patrimoniale)	—	(b) (c) 7.000.000.000 —	—	7.000.000.000 —
Regio decreto-legge 30 marzo 1940, n. 728 (estensione della trazione elettrica)	—	—	3.000.000.000 —	3.000.000.000 —
<i>Da riportarsi</i>	10.927.085.690,10	7.196.270.366,49	6.582.832.774,80	24.706.188.831,39

(a) D'accordo tra i Ministeri delle Comunicazioni e delle Finanze, a sensi dell'articolo 1 dell'indicato decreto, l'importo del quadruplo dell'aumento dei pro dotti del traffico di cui all'articolo stesso, è stato determinato in milioni 3.044. Tale somma si suddivide in 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro e lire 133.462.517,77 a carico della parte ordinaria del bilancio, quale quarta parte degli avanzi di gestione degli esercizi 1925-26 e 1926-27. Successivamente, per effetto del Regio decreto-legge 25 aprile 1932, n. 436, art. 7, l'anzidetta somma di lire 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro, s'è ridotta di lire 77 milioni.

(b) Somma autorizzata con i decreti interministeriali 1 luglio 1938, n. 2; 25 giugno 1939, n. 3563 e 4 settembre 1941, n. 1692.

(c) A copertura di tale somma vennero negli esercizi dal 1937-38 al 1942-43 effettuate assegnazioni per complessive L. 7.000.000.000 — così costituite:

contributo per rinnovamento rotabili	L. 3.335.660.517,25
contributo per miglie alle linee ed agli impianti	» 168.000.000 —
contributo per aumenti patrimoniali	» 542.000.000 —
avanzo di gestione	» 2.742.530.516,73
assegnazione straordinaria per lavori e provviste patrimoniali.	» 191.808.966,02

Segue: ALLEGATO N. 14.

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto</i>	10.927.095.690,10	7.196.270.966,49	6.582.882.774,80	24.706.168.691,99
Legge 21 giugno 1943, n. 682 (assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale)	—	(a) 808.191.088,96	—	808.191.088,96
Legge 30 giugno 1943, n. 541 (assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale relativi alla elettrificazione delle linee: decreti-legge 27 ottobre 1932, n. 1472; 7 agosto 1936, n. 1620 e 30 maggio 1940, n. 728)	—	8.000.000.000 —	—	8.000.000.000 —
Contributo della parte ordinaria:				
1) per il rinnovamento del materiale rotabile e navi traghetto	—	8.007.289.088,49	—	8.007.289.088,49
2) per le migliorie alle linee ed agli impianti	—	(a) 76.725.062,25	—	76.725.062,25
3) per aumenti patrimoniali	—	(a) 166.500.000 —	—	166.500.000 —
4) per l'impianto idrico del Bressanone	—	245.000.000 —	—	245.000.000 —
Ricavi, rimborsi e concorsi vari:				
Esercizi { dal 1907-08 al 1942-43	—	—	766.988.496,68	} 780.245.876,28
{ 1943-44	—	—	18.866.989,65	
	10.927.095.690,10	14.490.925.561,21	7.868.078.151,08	82.780.069.402,99
Si detrae l'ammontare delle sovvenzioni del Tesoro, rimaste da riscuotere al 30 giugno 1941 (legge 21 giugno 1942, n. 682)	— 808.191.088,96	—	—	— 808.191.088,96
Si detrae l'ammontare dei prestiti da contrarre per l'elettrificazione delle linee di cui ai decreti-legge 27 ottobre 1932, n. 1472; 7 agosto 1936, n. 1620 e 30 maggio 1940, n. 728, per l'importo di lire 3 miliardi, pari all'assegnazione autorizzata a carico della parte ordinaria del bilancio (legge 30 giugno 1943, n. 541)	—	—	— 8.000.000.000 —	— 8.000.000.000 —
TOTALI	10.118.894.656,12	14.490.925.561,21	4.868.078.151,08	28.981.896.988,41
(a) Tenuto conto delle assegnazioni di cui alla nota b) risultano complessivamente iscritte in bilancio (vedi Allegato 5) per:				
rinnovamento del materiale rotabile			L.	6.862.989.615,74
migliorie alle linee ed agli impianti			»	244.725.062,25
aumenti di carattere patrimoniale			»	708.500.000 —
avanzo di gestione			»	2.743.580.516,73
assegnazione straordinaria per lavori e provviste di carattere patrimoniale			»	1.000.000.000 —

Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1944 per spese di carattere patrimoniale (compreso il rinnovamento del materiale rotabile).

(Vedere relazione a pag. 144 e seguenti, Parte II, Capo X).

	Somme impegnate dal 1 luglio 1905 al 30 giugno 1943	ESERCIZIO 1943-44		Totale delle somme impegnate dal 1 luglio 1905 al 30 giugno 1944	Somme pagate al 30 giugno 1943	Somme pagate nell'esercizio 1943-44	Totale delle somme pagate dal 1 luglio 1905 al 30 giugno 1944
		Impegni autorizzati	Economie verificate in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati				
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	9.687.960.384,61	87.505.584,49	8.570.370,58	9.721.967.478,57	7.688.481.072,82	294.538.227,45	7.928.014.300,27
Lavori autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione.	88.807.980,50	184.874.340,95	110.848.584,76	142.688.688,78	8.115.197.297,40	81.524.708,11	8.146.722.007,51
Lavori di elettrificazione delle linee	8.662.080.891,99	19.288.352,81	—	8.681.369.244,80	8.728.775,95	—	8.728.775,95
Spese di primo impianto	8.728.775,95	—	—	8.728.775,95	671.845,41	—	671.845,41
per l'Administ. Centrale e dipendenti servizi	671.845,41	—	—	671.845,41	—	—	—
per l'esercizio di Navigazione	—	—	—	—	8.949.578.747,92	—	8.949.578.747,92
Materiale rotabile e navi.	5.286.481.697,23	6.061.710,51	—	5.242.518.407,74	459.958.991,42	5.045.484,08	484.989.876,05
traghetti	674.452.720,90	50.548.150,—	6.460.000,—	718.585.870,90	5.060.858.742,49	286.788.289,49	5.857.647.061,97
aggiunte e migliorie (c)	—	—	—	—	—	—	—
acquisto e migliorie in conto rinnovamento (d)	5.060.858.742,49	286.788.289,49	—	5.857.647.061,97	28.242.567,76	—	28.242.567,76
Materiale di navigazione	28.242.567,76	—	—	28.242.567,76	280.928,95	—	280.928,95
nuovi acquisti	—	—	—	—	566.810.805,15	28.010.951,01	566.421.256,16
aggiunte e migliorie	280.928,95	—	—	280.928,95	499.842.965,87	7.244.990,86	507.057.615,75
Materiale in genere (e)	788.328.962,01	45.089.680,79	—	808.395.862,80	112.506.528,13	605.402,08	127.088.556,01
Materiale per l'elettrificazione delle linee	781.921.109,01	1.081.780,—	478.688,46	782.478.220,55	4.288.953,87	—	4.274.355,90
Migliorie alle linee ed agli impianti	215.544.825,89	10.259.889,10	5.557.778,75	220.246.295,71	17.752.575,96	—	17.752.575,96
lavori e prestazioni	9.288.608,96	1.102.891,56	218.582,56	10.178.467,96	22.868.670,12	—	22.868.670,12
materiale d'esercizio	17.752.575,96	—	—	17.752.575,96	886.228.143,84	—	886.228.143,84
di copertoni	22.868.670,12	—	—	22.868.670,12	35.000.000,—	—	35.000.000,—
Integrazione deficente manutenzione.	—	—	—	—	—	—	—
Aumento dotazione di magazzino	886.228.143,84	—	—	886.228.143,84	—	—	—
Spese per il terremoto del 28 dicembre 1908	35.000.000,—	—	—	35.000.000,—	—	—	—
TOTALE	27.009.982.949,96	662.472.919,70	126.887.885,06	27.565.817.996,47	22.382.286.284,45	678.940.007,96	28.001.176.242,43

(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 materiali 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) Comprende anche il saldo dei lavori per miglioramenti a rotabili in corso di esecuzione al 30 giugno 1905.
 (d) Dall'esercizio 1941-42 è stato compreso in questo allegato l'ammontare degli impegni e delle spese relative al rinnovamento del materiale rotabile.
 (e) Comprende anche il saldo per forniture di materiali 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.

ALLEGATO N. 16.

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie,
assegni e compensi speciali, al lordo delle ritenute.**

(Vedere Relazione a pag. 140, Parte II, Capo X)

Spese ordinarie al lordo.

	Esercizio 1943-44	Esercizio 1942-43
Direzione Generale	L. 139.867.913,67	L. 109.446.619,72
Servizio Movimento	» 1.800.280.965,69	» 1.355.662.922,08
Servizio Commerciale e del Traffico	» 64.582.174,60	» 53.409.362,82
Servizio Materiale e Trazione	» 659.610.265,31	» 537.794.267,15
Servizio Lavori e Costruzioni	» 798.602.976,91	» 576.442.757,83
Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia)	» 18.741.338,56	» 11.289.838,89
Navigazione dello Stretto di Messina	» 7.004.528,46	» 6.389.665,92
	L. 3.488.690.163,20	L. 2.650.435.434,42

Spese generali attinenti al personale.

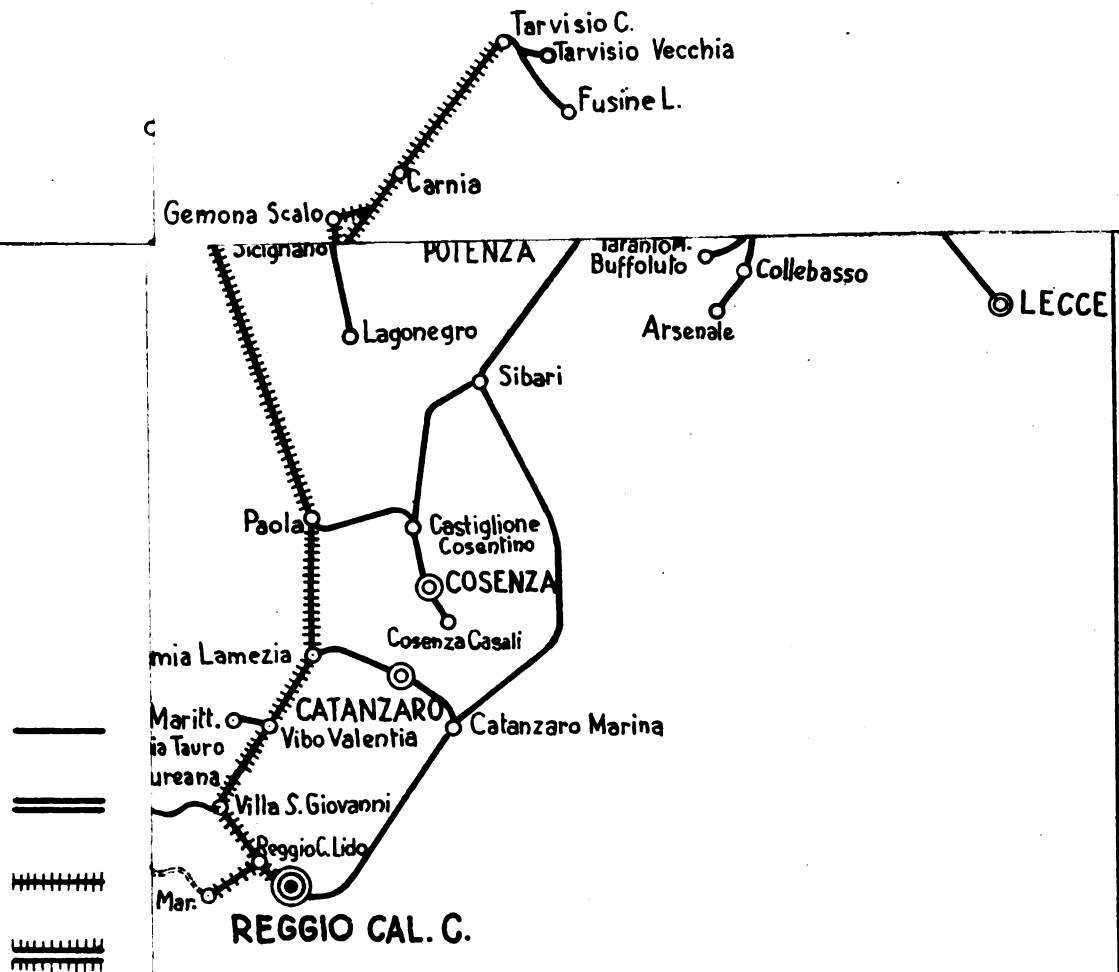
Contributi dell'Amministrazione ai fondi pensioni e sussidi, e contributo per l'assicurazione del personale sussidia- rio e contrattista, ecc.	L. 789.699.683,80	L. 580.785.823,46
Spese per assegni e indennità diverse	» 1.013.002.303,19	» 391.738.034,61
Gratificazioni	» 7.694.904,91	» 45.780.000,—
Premi di operosità	» 11.000.000,—	» 10.750.000,—
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie	» 5.969.100,55	» 5.907.152,89
Spese per il servizio sanitario	» 6.669.134,20	» 8.600.932,73
Contributo per il Dopolavoro ferroviario	» 2.037.960,—	» 2.497.290,—
Spese per il personale addetto al servi- zio degli autoveicoli	» 3.273.618,65	» 2.395.846,18
	L. 1.839.346.705,30	L. 1.048.455.079,87
TOTALE	L. 5.328.036.868,50	L. 3.698.890.514,29

Gestione officine.

Officine di grande riparazione	L. 223.029.429,53	L. 168.818.637,04
Officine dei depositi e officine rialzo	» 110.676.566,30	» 173.889.758,96
Officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni	» 10.265.442,06	» 9.000.497,48
Centrali elettriche	» 3.585.750,75	» 3.245.075,75
Tipolitografia	» 1.844.386,83	» 1.326.781,16
	L. 349.401.575,47	L. 356.280.750,39
TOTALE GENERALE	L. 5.677.438.443,97	L. 4.055.171.264,68

C.	TOTALE GENERALE													ANNO PRECEDENTE					differenza	numero progressivo						
	PALERMO				CAGLIARI				TOTALE					di ruolo	non di ruolo	pers. femm. straordinario	pensionati riutilizzati	TOTALE								
	di ruolo	non di ruolo	pers. femm. straordinario	pensionati riutilizzati	di ruolo	non di ruolo	pers. femm. straordinario	pensionati riutilizzati	di ruolo	non di ruolo	pers. femm. straordinario	pensionati riutilizzati														
3	51	16	—	18	48	19	—	1	791	92	—	101	1.474	152	49	154	1.829	1.572	28	—	191	1.791	+	38		
—	17	6	—	5	30	—	—	—	237	31	—	13	379	47	—	13	439	426	18	—	15	459	+	20		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	5	—	1	43	39	13	—	—	52	—	9		
—	25	—	—	—	9	—	—	—	515	52	—	15	982	362	86	60	1.490	1.054	250	—	64	1.368	+	122		
—	4	—	—	—	1	—	—	—	63	—	—	2	158	8	—	4	170	119	5	—	3	127	+	43		
—	27	20	—	—	8	18	—	—	446	315	—	20	476	356	—	20	852	608	357	—	27	987	—	135		
—	22	—	—	2	3	—	—	—	320	—	—	28	481	50	19	34	584	540	—	—	55	595	—	11		
—	7	—	—	—	2	—	—	—	83	—	—	2	101	13	—	4	118	114	—	—	5	119	—	1		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	296	19	27	47	389	319	—	—	47	366	+	23		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	3	—	4	65	61	—	—	3	64	+	1		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	705	8	—	93	869	9	7	108	993	966	17	—	109	1.092	—	99		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	196	1	—	18	216	4	—	19	239	201	4	—	23	228	+	11		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91	—	7	321	—	8	20	349	646	5	47	698	—	349
—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	10	59	—	—	1	60	115	—	—	5	120	—	60		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	193	1	—	—	299	8	—	17	294	269	9	—	36	314	—	20		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	25	—	—	690	87	24	48	819	690	129	—	43	962	—	47		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	114	11	—	2	127	87	—	—	3	90	+	37		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	201	263	—	6	261	297	—	6	564	269	276	—	8	553	+	11		
3	98	16	—	20	60	19	—	1	2.492	177	—	244	5.083	679	220	471	6.453	5.787	429	—	556	6.772	—	319		
—	28	6	—	5	33	—	—	—	612	32	—	35	1.085	86	—	47	1.218	1.123	28	—	56	1.207	+	11		
—	27	20	—	—	8	18	—	—	840	579	—	36	1.043	666	—	44	1.753	1.180	654	—	72	1.906	—	153		
3	153	42	—	25	101	37	—	1	3.944	788	—	315	7.211	1.431	220	562	9.424	8.090	1.111	—	684	9.885	—	461		
1	8	—	—	1	5	1	—	—	141	10	1	13	141	10	1	13	165	138	—	—	22	160	+	5		
—	3	3	—	—	3	—	—	—	40	5	—	2	40	5	—	2	47	30	1	—	1	32	+	15		
7	98	27	—	24	13	1	—	1	1.541	105	1	316	1.541	105	1	316	1.963	1.545	1	—	300	1.846	+	117		
—	20	18	—	5	—	—	—	—	319	53	—	22	319	53	—	22	394	296	3	—	22	321	+	73		
6	1.438	2.297	—	79	241	234	—	2	26.593	35.946	1.790	1.094	26.593	35.946	1.790	1.094	65.423	27.202	28.656	3.879	1.353	61.090	+	4.333		
4	760	—	—	255	101	1	1	—	12.133	5.085	311	855	12.133	5.085	311	855	18.384	13.079	10.211	—	926	25.350	—	6.969		
3	38	8	—	18	8	—	—	3	594	26	—	171	594	26	—	171	791	600	—	—	180	780	+	11		
—	9	5	—	—	—	—	—	—	104	12	—	13	104	12	—	13	129	99	—	—	8	107	+	22		
—	446	93	—	20	51	—	—	—	5.930	1.348	568	251	5.930	1.348	568	251	8.097	6.187	1.695	1.061	263	9.206	—	1.109		
—	80	11	—	8	14	4	—	1	1.016	70	—	83	1.016	70	—	83	1.170	1.317	8	—	88	1.413	—	243		
—	23	1	—	3	—	—	—	—	257	6	—	9	257	6	—	9	272	318	1	—	6	325	—	53		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
17	1.585	1.141	—	185	421	242	—	1	22.818	18.347	86	1.104	22.818	18.347	86	1.104	42.355	23.850	13.833	155	1.442	39.280	+	3.075		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	176	94	—	—	—	—	—	—	176	94	—	—	176	94	—	—	270	185	167	—	—	352	—	82		
—	23	—	—	2	—	—	—	—	380	14	—	49	380	14	—	49	443	411	2	—	37	450	—	7		
—	11	—	—	—	—	—	—	—	74	2	—	3	74	2	—	3	79	72	1	—	1	74	+	5		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.566	2.411	82	162	2.566	2.411	82	162	5.171	2.965	1.939	76	190	5.170	—	1		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	491	420	13	20	491	420	13	20	944	374	112	8	19	513	+	431		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	293	8	—	56	293	8	—	390	61	250	10	—	321	—	9		
—	391	130	—	1	33	—	—	—	2.888	2.033	31	176	2.888	2.033	31	176	5.128	2.935	1.186	123	164	4.408	+	720		
6	185	78	—	13	23	9	—	—	2.236	690	3	155	2.236	690	3	155	3.084	2.299	584	—	160	3.043	—	41		
1	41	4	—	2	—	—	—	—	354	12	—	11	354	12	—	11	377	380	11	—	13	404	—	27		
22	1.339	799	—	52	208	145	—	10	12.374	8.802	—	389	12.374	8.802	—	389	21.535	13.226	7.893	—	419	21.538	+	27		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	985	175	—	46	985	175	—	46	1.206	980	163	—	46	1.189	+	17		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	1	—	7	146	1	—	7	154	149	3	—	9	161	—	7		
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.414	8.503	25	161	5.414	8.503	25	161	14.103	5.557	7.164	—	117	12.838	+	1.265		
17	432	124	—	66	63	15	—	5	6.893	1.090	6	833	6.893	1.090	6	833	8.822	7.290	758	—	833	8.881	—	59		
3	107	31	—	10	3	—	—	—	1.294	91	—	67	1.294	91	—	67	1.452	1.344	20	—	60	1.424	+	28		
53	6.135	4.554	—	2	624	1.022	622	1	91.439	83.255	2.864	4.212	91.439	83.255	2.864	4.212	181.770	95.621	73.106	6.238	5.101	180.066	+	1.704		
73	6.674	4.709	—	2	700	1.088	637	1	99.626	84.436	2.870	5.112	99.626	84.436	2.870	5.112	192.044	104.255	73.884	—	6.238	5.994	190.371	+	1.673	
20	530	140	—	86	123	34	—	6	9.385	1.267	6	1.077	11.976	1.769	226	1.304	15.275	13.077	1.187	—	1.389	15.653	—	378		
3	135	37	—	15	36	—	—	—	1.996	123	—	102	2.379	177	—	114	2.670	2.467	48	—	116	2.631	+	39		
53	6.162	4.574	—	2	624	1.030	6																			

TATO



N. B. - La situazione delle linee marittime deve essere corretta come segue:

- MESSINA - REGGIO - esercitata
- MESSINA - VILLA S. G. - non esercitata

Direzione Generale - Ufficio Statistica
Disegn. B. Derme

Comp

1. The first part of the book is devoted to a general introduction to the subject of the history of the world.

2. The second part of the book is devoted to a detailed account of the history of the world from the beginning of the world to the present time.

3. The third part of the book is devoted to a detailed account of the history of the world from the present time to the future.

4. The fourth part of the book is devoted to a detailed account of the history of the world from the future to the end of the world.

5. The fifth part of the book is devoted to a detailed account of the history of the world from the end of the world to the beginning of the world.

6. The sixth part of the book is devoted to a detailed account of the history of the world from the beginning of the world to the end of the world.

7. The seventh part of the book is devoted to a detailed account of the history of the world from the end of the world to the beginning of the world.

8. The eighth part of the book is devoted to a detailed account of the history of the world from the beginning of the world to the end of the world.

Situazione delle linee al 30 giugno 1944

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Compartimento di Torino									
<i>Modane-Torino</i>									
Modane-Bardonecchia							18,7		(1) un solo binario elettrificato.
Bardonecchia-Ulzio	35,7				(1) 11,1		5,9		
Ulzio-Salabertano			23,6				23,6		
Salabertano-Bussoleno									
Bussoleno-Collegno							7,3		
Collegno-Quadr. Zappata	45,5								Km. 35,7 interrotti.
Quadr. Zappata-Torino P. N.					2,5				
<i>Torino-Alessandria</i>	90,1				90,1				
<i>Torino-Rho</i>									
Torino P. N.-Torino Dora	7,3				7,3				(2) a sempl. binario sul Ponte sul Ticino tra Trecate e Magenta.
Torino Dora-Torrazza di Verolengo						27,8			
Torrazza V.-Saluggia		123,2						4,3	
Saluggia-Rho		(2)				96,1			
<i>Trofarello-Ventimiglia</i>									
Trofarello-Fossano	50,3				50,3				Km. 8,9 interrotti.
Fossano-Bivio Mad. Olmo			21,9				21,9		
Bivio Mad. Olmo-Cuneo	3,3				3,3				
Cuneo-Vernante							19,3		
Vernante-Limone			78,3					26,4	
Limone-S. Dalmazzo di Tenda								24,7	Km. 4,7 interrotti.
S. Dalmazzo T.-Piena							12,3		
Piena-Bevera			17,0						
Bevera-Ventimiglia									
<i>Susa-Bussoleno</i>									
Susa-Bussoleno			7,5					7,5	
<i>Pré St. Didier-Aosta</i>									
Pré St. Didier-Aosta			31,4					31,4	
<i>Aosta-Chivasso</i>									
Aosta-Chivasso				98,6				98,6	
<i>Chivasso-Asti</i>									
Chivasso-Asti				51,5				51,5	
<i>Asti-Acqui</i>									
Asti-Acqui			45,5					45,5	
<i>Santhià-Arona</i>									
Santhià-Carisio								5,1	Km. 8,7 interrotti.
Carisio-Buronzo				65,0				51,2	
Buronzo-Arona									
<i>Domodossola-Novara</i>									
Domodossola-Vignale				86,1				86,1	
Vignale-Novara		3,3				3,3			
<i>Novara-Alessandria</i>									
Novara-Alessandria		66,5				66,5			
<i>Alessandria-S. Giuseppe di Cairo</i>									
Alessandria-Cantalupo	7,5				7,5				
Cantalupo-S. Giuseppe di Cairo			74,7				74,7		
<i>S. Giuseppe C.-Allare</i>									
S. Giuseppe C.-Allare				6,4				6,4	
<i>Varallo-Vignale</i>									
Varallo-Valduggia									Km. 14,1 efficienti non esercitati. Km. 3,8 interrotti.
Valduggia-Grignasco				50,8				32,9	
Grignasco-Vignale									
<i>Vercelli-Valenza</i>									
Vercelli-Valenza				41,5				41,5	
<i>Castelrosso-Casale Popolo</i>									
Castelrosso-Casale Popolo				41,4				41,4	
<i>Vercelli-Pavia</i>									
Vercelli-Pavia				65,0				65,0	
<i>Milano S. Cristoforo-Mortara-Asti</i>									
Milano S. Cristoforo				2,1				2,1	
Corsico-Asti				112,4				112,4	
<i>Asti-Castagnole delle Lanze</i>									
Asti-Castagnole delle Lanze				20,2				20,2	
<i>Cava C.-Torreberetti</i>									
Cava C.-Torreberetti				35,6				35,6	
<i>Trofarello-Chieri</i>									
Trofarello-Chieri			8,6				8,6		
<i>Bivio Sangone-Torre Pellice</i>									
Bivio Sangone-Sangone	0,7				0,7				
Sangone-Torre Pellice			46,5				46,5		
<i>Totale a riportare</i>	240,4	198,0	355,0	676,6	172,8	193,7	339,4	688,2	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	240,4	198,0	855,0	676,6	172,8	198,7	839,4	688,2	
<i>Bricherasio-Barge</i>	—	—	11,7	—	—	—	11,7	—	
<i>Airasca-Birio Madonna dell'Olmo</i>	—	—	—	68,8	—	—	—	68,8	
<i>Bivio Mad. Olmo-Cuneo Gesso</i>	—	—	3,1	—	—	—	3,1	—	
<i>Moretta-Cantalupo</i>	—	—	—	105,3	—	—	—	105,3	
<i>Saluzzo-Savigliano</i>	—	—	—	14,9	—	—	—	14,9	
<i>Busca-Dronero</i>	—	—	—	12,1	—	—	—	—	Km. 12,1 eff. non esercitati.
<i>Carnagnola-Savona Letimbro</i>	—	—	—	—	—	—	45,5	—	Km. 4,3 interrotti.
<i>Carnagnola-Farigliano</i>	—	—	—	—	—	—	20,5	—	Km. 5,6 interrotti.
<i>Farigliano-Carrù</i>	—	—	95,7	—	—	—	—	—	
<i>Carrù-Ceva</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Ceva-Sale Langhe</i>	—	—	—	—	—	—	19,8	—	
<i>Sale L.-S. Giuseppe di Cairo</i>	—	—	—	—	—	—	20,2	—	
<i>S. Giuseppe C.-Savona Letimbro</i>	—	—	20,2	—	—	—	—	—	
<i>Fossano-Ceva</i>	38,1	—	—	—	38,1	—	—	—	
<i>Ceva-Ormea</i>	—	—	35,4	—	—	—	35,4	—	
<i>Bastia M.-Cuneo Gesso</i>	—	—	—	35,7	—	—	—	35,7	
<i>Cuneo G.-Borgo S. Dalmazzo</i>	—	—	12,1	—	—	—	12,1	—	
<i>Torino P. N.-Smistamento-Birio Lingotto</i>	4,7	—	—	—	4,7	—	—	—	
<i>Torino Smistam.-Q. Zappala</i>	2,1	—	—	—	2,1	—	—	—	
<i>Bivio Lagrangia-B. Crocella</i>	1,5	—	—	—	1,5	—	—	—	
<i>Torino Dora-Vanchiglia</i>	—	—	—	4,4	—	—	—	4,4	
<i>Alessandria-Alessandria Smistamento (lato Bormida)</i>	2,1	—	—	—	2,1	—	—	—	
<i>Alessandria-Alessandria Smistamento (lato Tanaro)</i>	1,7	—	—	—	1,7	—	—	—	
<i>Torreberetti-Cava Po</i>	—	—	—	1,5	—	—	—	1,5	
<i>Savona Let.-Savona Fornaci</i>	—	—	1,7	—	—	—	1,7	—	
<i>Savona M.-Savona Letimbro</i>	—	—	1,7	—	—	—	1,7	—	
<i>Raccordo linee Cuneo-Bra presso Cavaller-maggiore</i>	—	—	—	1,1	—	—	—	—	Raccordo demolito nel dicembre 1943.
TOTALI	290,6	198,0	598,6	915,4	228,0	198,7	511,1	913,8	int 71,7 eff. 28,2
	488,6		1452,0		416,7		1424,9		97,9
	1940,6				1841,6				
Compartimento di Milano									
<i>Rho-Milano Centrale</i>									
<i>Rho-Milano Certosa</i>	—	7,7	—	—	—	7,7	—	—	
<i>Milano Certosa-Milano C.</i>	8,7	—	—	—	8,7	—	—	—	
<i>Milano-Verona</i>									
<i>Milano C.-Milano Lambrate</i>	3,8	—	—	—	3,8	—	—	—	
<i>Milano Lambrate-Rezzato</i>	—	87,6	—	—	—	87,6	—	—	
<i>Rezzato-Ponte S. Marco</i>	—	—	—	—	—	6,4	—	8,5	
<i>Ponte S. Marco-Lonato</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Lonato-Desenzano del Garda</i>	—	56,0	—	—	—	6,1	—	—	Km. 4,4 interrotti.
<i>Desenzano-S. Martino della Battaglia</i>	—	—	—	—	—	—	—	8,1	
<i>S. Martino B.-Peschiera</i>	—	—	—	—	—	22,5	—	—	
<i>Peschiera-Verona P. N.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Chiasso-Milano</i>	50,8	—	—	—	50,8	—	—	—	
<i>Milano-Piacenza</i>									
<i>Milano C.-Milano Rogoredo</i>	—	—	—	—	9,6	—	—	—	
<i>Rogoredo-Casalpusterleno</i>	71,4	—	—	—	—	4,9	—	44,8	
<i>Casalpusterleno-Codogno</i>	—	—	—	—	—	—	—	12,1	
<i>Codogno-Piacenza</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
Totale a riportare	194,7	151,3	—	—	72,9	135,2	—	78,5	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	134,7	151,3	—	—	72,9	135,2	—	78,5	
Domodossola-Milano Certosa	—	55,6	—	—	—	55,6	—	—	
Domodossola-Arona	—	—	—	25,4	—	—	—	25,4	
Arona-Gallarate	33,9	—	—	—	33,9	—	—	—	
Gallarate-Milano Certosa	—	—	—	—	—	—	—	—	
Milano Certosa-Milano P. N.	5,7	—	—	—	5,7	—	—	—	
Milano Lambrate-Tortona	75,9	—	—	—	75,9	—	—	—	
Tortona-Alessandria	21,9	—	—	—	21,9	—	—	—	
Voghera-Piacenza	—	58,4	—	—	—	58,4	—	—	
Arona-Vignale	—	—	—	32,5	—	—	—	32,5	
Lutino-Oleggio	—	—	—	50,7	—	—	—	50,7	
Laveno-Gallarate	—	—	—	31,2	—	—	—	31,2	
Porto Ceresio-Gallarate	—	—	—	—	—	—	—	—	
Porto Ceresio-Varese	—	—	14,2	—	—	—	14,2	—	
Varese-Gallarate	18,7	—	—	—	18,7	—	—	—	
Pavia-Casalpusterengo	—	—	—	41,6	—	—	—	41,6	
Codogno-Mantova	—	—	—	89,6	—	—	—	89,6	
Milano Lambrate-Milano S. Cristoforo	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lambrate-Porta Romana	7,0	—	—	—	7,0	—	—	—	
Porta Romana-S. Cristoforo	—	5,8	—	—	—	5,8	—	—	
Milano P. G.-Milano S. Cristoforo	—	—	—	3,4	—	—	—	3,4	
Tortona-Novi Ligure	18,5	—	—	—	18,5	—	—	—	
Monza-Sondrio	—	—	—	—	—	—	—	—	
Monza-Calolziocorte Olginate	—	—	30,4	—	—	—	30,4	—	
Calolziocorte-Lecco	6,9	—	—	—	6,9	—	—	—	
Lecco-Sondrio	—	—	79,3	—	—	—	79,3	—	
Coltice-Chiavenna	—	—	26,3	—	—	—	26,3	—	
Albate C.-Lecco	—	—	—	36,8	—	—	—	36,8	
Catolziocorte-Rovato	—	—	—	57,7	—	—	—	57,7	
Seregno-Ponte S. Pietro	—	—	—	31,9	—	—	—	31,9	
Paratico S.-Palazzolo sull'Oglio	—	—	—	9,7	—	—	—	9,7	
Bergamo-Cremona	—	—	—	86,5	—	—	—	86,5	
Cremona-Fidenza	—	—	—	34,0	—	—	—	34,0	
Treviglio Ovest-Bivio Bergamo	—	1,3	—	—	—	1,3	—	—	
Bressana B.-Bront	—	—	—	13,3	—	—	—	13,3	
Brescia-Parma	—	—	—	—	—	—	—	—	
Brescia-Casalmaggiore	—	—	—	91,1	—	—	—	67,5	Km. 23,6 interrotti.
Casalmaggiore-Parma	—	—	—	—	—	—	—	—	
S. Zeno F.-Olmeneta	—	—	—	33,7	—	—	—	33,7	
Piacenza-Castelvetro	—	—	—	—	—	—	—	—	
Piacenza-Caorso	—	—	—	21,9	—	—	—	—	Km. 13,5 interrotti.
Caorso-Castelvetro	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 11,4 eff. non esercitati
Milano Farini-B. Musocco	2,3	—	—	—	2,3	—	—	—	
Milano S. Rocco-B. Ghisolfi	0,9	—	—	—	0,9	—	—	—	
Milano Farini-Milano Nord Borisa	—	—	1,1	—	—	—	1,1	—	
Milano Certosa-Lambrate-Milano Smistam. cab. G.	12,1	—	—	—	12,1	—	—	—	
Milano Smistam. Pioltello Ltmio	—	5,7	—	—	—	5,7	—	—	
Milano Smistam. cab. A-Fascio Partenze	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bivio Tregarezzo	—	1,6	—	—	—	1,6	—	—	
Bivio Serezo. Milano Greco	1,7	—	—	—	1,7	—	—	—	
Milano C.-Sesto S. Giovanni	6,0	—	—	—	6,0	—	—	—	
B. Greco-Fornasette-Sesto Scalo-Bivio Sesto S. Giovanni Scalo	6,2	—	—	—	6,2	—	—	—	
Bivio Greco-Magazz. raccordati	0,5	—	—	—	0,5	—	—	—	
Milano Lambrate-Lambrate Scalo	1,0	—	—	—	1,0	—	—	—	
Milano Smistam.-Milano P.ta Vittoria	4,1	—	—	—	4,1	—	—	—	
Bivio Vittoria-Rogoredo	4,3	—	—	—	4,3	—	—	—	
Bivio P.ta Romana-Rogoredo Parco Nord	0,8	—	—	—	0,8	—	—	—	
<i>Totale a riportare</i>	363,1	279,7	151,3	694,0	301,3	263,6	151,3	719,0	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E.	T. V.	T. E.	T. V.	T. E.	T. V.	T. E.	T. V.	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	368,1	279,7	151,3	694,0	301,3	266,6	151,3	719,0	
Arona-Arona Lago	—	—	—	0,9	—	—	—	0,9	
Arona-Arona Deposito Locomotive	—	—	—	0,8	—	—	—	0,8	
Como S. G.-Como Lago	—	—	—	1,1	—	—	—	1,1	
Gallarate-Parco-Bivio Parco	2,8	—	—	—	2,8	—	—	—	
Brescia-Scalo-Bivio Mella	—	8,1	—	—	—	8,1	—	—	
Paria-Scalo-Bivio Scalo	2,0	—	—	—	2,0	—	—	—	
Voghera-Parco-Bivio Officine	1,4	—	—	—	1,4	—	—	—	
Cremona-Cremona Po	—	—	—	2,8	—	—	—	2,8	
Desenzano del Garda-Desenzano Porto	—	—	—	8,7	—	—	—	8,7	
TOTALI	368,8	292,8	151,3	708,3	307,0	266,7	151,3	723,3	int. Km. 41,5 eff. Km. 11,4
	651,6		854,6		573,7		879,6		52,9
			1506,2				1453,3		
Compartimento di Venezia									
<i>Verona-Venezia</i>									
Verona P. N.-Verona P. V.	2,9	—	—	—	2,9	—	—	—	
Verona P. V.-Vicenza	—	48,8	—	—	—	48,8	—	—	
Vicenza-Venezia Mestre	—	58,9	—	—	—	58,9	—	—	
Venezia Mestre-Venezia S. L.	—	8,5	—	—	—	—	—	8,5	
<i>Venezia Mestre-Portogruaro</i>	—	59,3	—	—	—	59,3	—	—	
<i>Brennero-Verona</i>	296,2	—	—	—	296,2	—	—	—	
<i>Venezia Mestre-Udine</i>	—	126,6	—	—	—	126,6 ⁽³⁾	—	—	(3) a sempl. bin. sul Ponte sul Tagliamento.
<i>Fortezza-S. Candido</i>	—	—	—	64,5	—	—	—	64,5	
<i>Brunico-Campo Tures</i>	—	—	15,2	—	—	—	15,2	—	
<i>Chiusa-Plan V. Gardena</i>	—	—	—	31,4	—	—	—	31,4	<u>Linea a scartamento ridotto.</u>
<i>Bolzano-Malles Venosta</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bolzano-Merano	—	—	31,3	—	—	—	31,3	—	
Merano-Malles Venosta	—	—	—	60,0	—	—	—	60,0	
<i>Trento-Primolano-Venezia Mestre</i>	—	—	—	147,0	—	—	—	147,0	
<i>Vicenza-Schio</i>	—	—	—	31,1	—	—	—	31,1	
<i>Gristignano di Zocco-Treviso P. S. Q.</i>	—	—	—	46,9	—	—	—	46,9	
<i>Vicenza-Treviso Centrale</i>	—	60,0 ⁽⁴⁾	—	—	—	60,0 ⁽⁴⁾	—	—	(4) a sempl. bin. sul Ponte sul Brenta fra Carmignano e Fontaniva
<i>Treviso-S. Vito-Casarsa</i>	—	—	—	66,6	—	—	—	66,6	
<i>Casarsa-Gemona del Friuli</i>	—	—	—	49,9	—	—	—	49,9	
<i>Padova-Calzò Pieve di Cadore</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
Padova C.-Bivio Altichiero	—	1,7	—	—	—	1,7	—	—	
B. Altichiero-Vigodarzere	—	—	—	3,2	—	—	—	3,2	
Vigodarzere-Montebelluna	—	41,6	—	—	—	41,6	—	—	
Montebelluna-Calzò Pieve di Cadore	—	—	—	106,9	—	—	—	106,9	
<i>Camposampiero-Bassano del Grappa</i>	—	—	—	29,1	—	—	—	29,1	
<i>Treviso P. S. Q.-Montebelluna</i>	—	—	—	18,4	—	—	—	18,4	
<i>Montebelluna-Susegana</i>	—	19,0	—	—	—	19,0	—	—	
<i>Ponte nelle Alpi-Conegliano</i>	—	—	—	39,9	—	—	—	39,9	
<i>Sacile-Pinzano</i>	—	—	—	52,8	—	—	—	52,8	
<i>Motta di L.-Portogruaro-S. Vito al Tagliam.</i>	—	—	—	33,7	—	—	—	33,7	
<i>Verona S. Massimo-Bivio Fentone</i>	—	1,2	—	—	—	1,2	—	—	
<i>Verona S. Massimo-Attraversamento linea Modena</i>	2,4	—	—	—	2,4	—	—	—	
<i>Attraversam. linea Modena-Raddoppio Gologosine</i>	—	—	0,8	—	—	—	0,8	—	
<i>Verona S. Massimo-Verona P. N. Scalo</i>	3,2	—	—	—	3,2	—	—	—	
<i>Bivio Fentone-Verona P. N. Scalo</i>	—	3,2	—	—	—	3,2	—	—	
Totale a riportare a scart. normale	244,7	428,8	47,3	752,0	244,7	420,3	47,3	760,5	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	244,7	428,8	47,3	752,0	244,7	420,8	47,3	760,5	
<i>Bolzano Bivio-Zona Industriale</i>	0,5	—	—	—	0,5	—	—	—	
<i>Mezzocorona-Mezzolombardo</i>	—	—	—	3,0	—	—	—	3,0	
<i>Portogruaro-Scalo Lemene</i>	—	—	—	0,4	—	—	—	0,4	
<i>Venezia Mar.-Bivio Marittima</i>	—	2,1	—	—	—	2,1	—	—	
<i>Mestre-Porto Ind. Marghera</i>	—	3,7	—	—	—	3,7	—	—	
<i>Bivio Mirano-Mestre Scalo-Venezia Mestre</i>	—	5,9	—	—	—	5,9	—	—	
<i>Venezia Mestre-Bivio Laguna</i>	—	4,2	—	—	—	—	—	—	
<i>Mestre Scalo-Q. Gazzera</i>	—	1,4	—	—	—	1,4	—	—	
<i>Bivio Mirano-B. Carpenedo</i>	—	12,3	—	—	—	12,3	—	—	
<i>Bivio Orgnanao-B. Spinea</i>	—	—	—	1,7	—	—	—	1,7	
<i>Bivio Orgnanao-Olmo Trivignano</i>	—	—	—	1,5	—	—	—	1,5	
<i>Bivio Marocco-B. Trivignano</i>	—	1,5	—	—	—	1,5	—	—	
<i>Bivio Marocco-B. Dese</i>	—	1,2	—	—	—	1,2	—	—	
<i>Padova C.-Padova C. Marte</i>	—	—	—	3,0	—	—	—	3,0	
<i>Padova C. Marte-Bivio Montà</i>	—	—	—	1,8	—	—	—	1,8	
<i>Padova C. Marte-B. Altichiero</i>	—	2,8	—	—	—	—	—	2,8	
<i>B. S. Gaetano-B. Feltrina</i>	—	2,1	—	—	—	2,1	—	—	
<i>Treviso C.-Scalo Motta</i>	—	—	—	2,7	—	—	—	2,7	
TOTALI SCART. NORMALE	245,2	466,0	47,3	766,1	245,2	450,5	47,3	777,4	int. 4,2
	711,2		813,4		695,7		824,7		eff. —
	1524,6				1520,4				4,2
SCART. RIDOTTO	—	—	—	31,4	—	—	—	31,4	
Compartimento di Trieste									
<i>Portogruaro-Trieste</i>									
<i>Portogruaro-Cervignano del Friuli Grado</i>	—	42,1	—	—	—	42,1	—	—	
<i>Cervignano-Trieste C.</i>	43,7	—	—	—	43,7	—	—	—	
<i>Bivio Galleria-Postumia Grotte</i>	67,6	—	—	—	67,6	—	—	—	
<i>Bivio Aurisina-B. Viadotto</i>	0,8	—	—	—	0,8	—	—	—	
<i>S. Pietro del Carso-Fiume</i>	—	—	55,5	—	—	—	55,5	—	
<i>Udine-Tarvisio Centrale</i>	—	—	98,6	—	—	—	98,6	—	
<i>Tarvisio-Fusine Laghi</i>	—	—	—	8,3	—	—	—	8,3	
<i>Udine-Pontile per Grado</i>	—	—	—	40,8	—	—	—	40,8	
<i>Palmanova-S. Giorgio di Nogaro</i>	—	—	—	11,4	—	—	—	11,4	
<i>Udine-Monfalcone</i>									
<i>Udine-Gorizia Centrale</i>	32,9	—	—	—	32,9	—	—	—	
<i>Gorizia-Redipuglia</i>	—	—	15,3	—	—	—	15,3	—	
<i>Redipuglia-Monfalcone</i>	7,3	—	—	—	7,3	—	—	—	
<i>Gorizia C.-Aidussina</i>									
<i>Gorizia C.-Prevacina Gradiscutta</i>	—	11,8	—	—	—	11,8	—	—	
<i>Prevacina-Aidussina</i>	—	—	—	15,1	—	—	—	15,1	
<i>Trieste C. M.-Prevacina Gradiscutta</i>									
<i>Trieste C. M.-Poggioreale Carso</i>	—	—	15,6	—	—	—	15,6	—	
<i>Poggioreale Carso-Km 17+100</i>	—	—	—	29,1	—	—	—	1,5	
<i>Km. 17+100-Prevacina Gradiscutta</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Valvolciana-Piedicolle</i>	—	—	—	60,5	—	—	—	60,5	
<i>Gorizia S. M.-Gorizia M. Santo</i>	—	—	—	4,2	—	—	—	4,2	
<i>Trieste C. M.-Pola</i>	—	—	—	129,6	—	—	—	129,6	
<i>Canfanarc-Rovigno d'Istria</i>	—	—	—	20,5	—	—	—	20,5	
<i>Diraccia-Erpelle Cosina</i>	—	—	—	11,8	—	—	—	11,8	
<i>S. Giorgio N.-P.to Nogaro</i>	—	—	—	2,2	—	—	—	2,2	
<i>Udine-Udine Parco</i>	—	—	1,3	—	—	—	1,3	—	
Totale a riportare	152,9	53,9	181,3	333,5	152,3	53,9	181,3	305,9	Km. 27,6 interrotti.

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione ant:guerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	152,3	53,9	181,3	333,5	152,3	53,9	181,3	305,9	
<i>Udine-Deposito-Circolaz. locomotive</i>	—	—	2,5	—	—	—	2,5	—	
<i>Udine deviatolo-Gerasutta</i>	—	—	—	0,8	—	—	—	0,8	
<i>Gemona-Scalo-Bivio Scalo</i>	—	—	1,4	—	—	—	1,4	—	
<i>Tarvisio deviatolo-Tarvisio città vecchia stazione</i>	—	—	—	0,6	—	—	—	0,6	
<i>Trieste C. Scalo-Barcola</i>	—	—	1,7	—	—	—	1,7	—	
<i>P. M. Trieste C. Scalo-Bivio Barcola</i>	—	1,1	—	—	—	1,1	—	—	
<i>Bivio Barcola-Barcola</i>	—	—	—	1,9	—	—	—	1,9	
<i>Trieste C. Scalo-Trieste C. M. Smistamento</i>	—	—	—	3,3	—	—	—	3,3	
<i>Trieste C. M. Smistam-Trieste Sercola</i>	—	3,9	—	—	—	3,9	—	—	
<i>Trieste Servola-Cancello Aquila</i>	—	—	—	4,9	—	—	—	4,9	
<i>Trieste C. M. Smistam-Riva Grumula</i>	—	—	—	1,1	—	—	—	1,1	
<i>Trieste Servola-Trieste Zaule</i>	—	—	—	0,9	—	—	—	0,9	
<i>Trieste S. Sabba-Trieste Macello</i>	—	—	—	1,1	—	—	—	1,1	
<i>Bivio Macello-Bivio S. Sabba</i>	—	—	—	0,1	—	—	—	0,1	
<i>Ronchi Legionari Nord-Ronchi Leglon. Sud</i>	—	—	2,1	—	—	—	2,1	—	
<i>Ronchi Sud-Ronchi Cantieri</i>	—	—	3,8	—	—	—	3,8	—	
<i>Monfalcone-P. lo Rosega</i>	—	—	—	3,3	—	—	—	3,3	
<i>Poggioreale del Carso-Poggioreale Camp.</i>	—	—	2,0	—	—	—	2,0	—	
TOTALI	152,3	53,9	194,8	351,5	152,3	53,9	194,8	323,9	int. 27,6
	211,2		546,3		211,2		518,7		27,6
	757,5				729,9				
Compartimento di Genova									
<i>Alessandria-Genova (via Isola Cantone-Busalla)</i>									
<i>Alessandria-Isola del Cantone</i>					43,1	—	—	—	
<i>Isola del Cant.-Bivio Busalla (cab. B)</i>	75,2	—	—	—	—	—	—	—	Km. 3,3 interrotti.
<i>Bivio Busalla-Genova P. P.</i>	—	—	—	—	23,8	—	—	—	
<i>Ronco-Bivio Ronco</i>	0,9	—	—	—	0,9	—	—	—	
<i>Genova-La Spezia</i>									
<i>Genova P. P.-Pontetto</i>	—	—	—	—	13,7	—	—	—	
<i>Pontetto-Pieve Ligure</i>	—	—	—	—	—	—	1,3	—	
<i>Pieve Ligure-Rapallo</i>	—	—	—	—	—	14,1	—	—	
<i>Rapallo-Chiavari</i>	60,7	—	—	—	—	—	—	8,4	
<i>Chiavari-Lavagna</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 2,2 interrotti.
<i>Lavagna-Moneglia</i>	—	—	—	—	—	—	—	13,5	
<i>Moneglia-Framura</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 7,5 interrotti.
<i>Framura-Manarola</i>	—	—	18,0	—	—	—	—	18,0	
<i>Manarola-La Spezia Centrale</i>	8,3	—	—	—	—	8,3	—	—	
<i>Tortona-Genova Sampierdarena (via Ronco-Mignanego)</i>									
<i>Tortona-Stazzano</i>	—	—	—	—	20,9	—	—	—	
<i>Stazzano-Arquata Scrivia</i>	59,5	—	—	—	—	—	—	—	Km. 3,6 interrotti.
<i>Arquata-Genova Sampierdarena</i>	—	—	—	—	35,0	—	—	—	
<i>Genova Sampierdarena-Ventimiglia</i>									
<i>Genova Sampierd.-Voltri</i>	11,0	—	—	—	11,0	—	—	—	
<i>Voltri-Borgio</i>	—	—	—	—	—	—	53,5	—	
<i>Borgio-Pietraligure</i>	—	—	61,0	—	—	—	—	—	Km. 4,3 interrotti.
<i>Pietraligure-Loano</i>	—	—	—	—	—	—	3,2	—	
<i>Loano-Albenga</i>	8,9	—	—	—	8,9	—	—	—	
<i>Albenga-Cervo</i>	—	—	—	—	—	—	17,2	—	
<i>Cervo-Diano</i>	—	—	61,7	—	—	—	—	—	Km. 3 interrotti.
<i>Diano-S. Remo</i>	—	—	—	—	—	—	31,7	—	
<i>S. Remo-Bordighera</i>	—	—	—	—	—	—	—	9,8	
<i>Bordighera-Ventimiglia</i>	4,8	—	—	—	—	—	—	4,8	
<i>Acqui-Genova Sampierdarena</i>									
<i>Acqui-Campoligure</i>	—	—	28,8	—	—	—	28,8	—	
<i>Campoligure-Mele</i>	7,0	—	—	—	—	—	7,0	—	
<i>Mele-Genova Sampierdarena</i>	—	—	19,3	—	—	—	19,3	—	
<i>Alessandria-Ovada</i>	—	—	33,5	—	—	—	33,5	—	
<i>Bivio Rossiglione-B. Ovada Nord</i>	—	—	0,4	—	—	—	0,4	—	
<i>Vado-Vado Marittima</i>	—	—	1,5	—	—	—	1,5	—	
<i>Novi Ligure cab. A-Novì S. Bovo-Novì cab. B</i>	0,6	—	—	—	0,6	—	—	—	
<i>Novi Ligure-Novì S. Bovo</i>	1,6	—	—	—	1,6	—	—	—	
<i>Genova Bolzaneto-Campi-Sampierd. Forni</i>	—	—	—	5,0	—	—	—	5,0	
<i>Quadr. Torbella-Genova Sampierd. (linea Bastioni)</i>	2,5	—	—	—	2,5	—	—	—	
Totale a riportare	241,0	—	224,2	5,0	167,0	22,4	197,4	59,5	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	241,0	—	224,2	5,0	167,0	22,4	197,4	59,5	
<i>Quadr. Torbella-Parco Forni-Parco Scato-Genova Sampierdarena</i>	2,5	—	—	—	2,5	—	—	—	
<i>Sampierdarena Scalo-Bivio Cornigliano</i>	—	—	0,5	—	—	—	0,5	—	
<i>Sampierdarena-S. Limbania</i>	2,5	—	—	—	2,5	—	—	—	
<i>Bivio S. Lazzaro-S. Benigno</i>	—	—	0,8	—	—	—	0,8	—	
<i>Bivio Succursale-Campasso Sud</i>	2,7	—	—	—	2,7	—	—	—	
<i>Bivio Rivarolo-Campasso Sud</i>	2,2	—	—	—	2,2	—	—	—	
<i>Campasso Sud-S. Benigno</i>	3,2	—	—	—	3,2	—	—	—	
<i>Bivio S. Limbania-Santa Limbania-Traversata</i>	—	—	3,1	—	—	—	3,1	—	
<i>Quadr. Traversata-Moto Vecchio-S. Limbania</i>	—	—	3,5	—	—	—	3,5	—	
<i>Genova Brignole-Terralba</i>	3,1	—	—	—	3,1	—	—	—	
TOTALI	257,2	—	232,1	5,0	183,2	22,4	205,3	59,5	int. 23,9
	257,2		237,1		205,6		264,8		23,9
	494,3				470,4				
Compartimento di Bologna									
<i>Piacenza-Bologna</i>	146,8	—	—	—	146,8	—	—	—	
<i>Bologna-Prato (DD)</i>									
<i>Bologna-Monzuno Vado</i>	80,6	—	—	—	—	—	25,4	—	Km. 55,2 interrotti.
<i>Monzuno-Prato</i>									
<i>Verona-Bologna</i>									
<i>Verona P. N.-Bivio Golosine</i>	3,9	—	—	—	3,9	—	—	—	
<i>Bivio Golosine-S. Giovanni in Persiceto</i>	—	—	98,3	—	—	—	(5) 89,6	—	(5) Trasp. al Ponte sul Panaro Km. 8,7 interrotti.
<i>S. Giovanni in Persiceto-Tavernelle d'Emilia</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 11,9 interrotti.
<i>Tavernelle-Bologna Centrale</i>	11,9	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Bologna-Rimini</i>									
<i>Bologna-S. Arcangelo di Romagna</i>	110,9	—	—	—	(6) 101,3	—	—	—	(6) sempl. bin. sul Ponte Sillaro Km. 9,6 interrotti
<i>S. Arcangelo-Rimini</i>									
<i>Bologna-Padova</i>									
<i>Bologna-Castelmaggiore</i>	9,8	—	—	—	9,8	—	—	—	
<i>Castelmaggiore-Pontelagoscuro</i>	—	41,3	—	—	—	41,3	—	—	
<i>Pontelagoscuro-Occhiobello</i>	—	—	—	2,8	—	—	—	2,8	
<i>Occhiobello-Montegrotto Terme</i>	—	69,0	—	—	—	57,0	—	12,0	
<i>Montegrotto-Padova</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Mantova-Monselice</i>	—	—	—	83,8	—	—	—	83,8	
<i>Verona-Modena</i>									
<i>Verona-Dossobuono</i>	—	7,1	—	—	—	7,1	—	—	
<i>Dossobuono-Modena</i>	—	—	—	90,4	—	—	—	90,4	
<i>Dossobuono-Cerea</i>	—	—	—	33,6	—	—	—	36,6	
<i>Legnago-Rovigo</i>	—	—	—	47,1	—	—	—	47,1	
<i>Rovigo-Chioggia</i>	—	—	—	55,8	—	—	—	55,8	
<i>Ostiglia-Grisignano di Zocco</i>	—	—	—	67,0	—	—	—	67,0	
<i>Fidenza-Salsomaggiore</i>	—	—	9,0	—	—	—	9,0	—	
<i>Bologna-Pistoia</i>									
<i>Bologna C.-Borgo Panigale</i>	4,9	—	—	—	4,9	—	—	—	
<i>Borgo Panigale-P.te Venturina</i>	—	—	93,4	—	—	—	57,0	—	Km. 36,4 interrotti.
<i>P.te Venturina-Pistoia</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Ferrara-Rimini</i>									
<i>Ferrara-Rimini Igea Marina</i>	—	—	—	122,4	—	—	—	—	Km. 111,8 interrotti.
<i>Rimini Igea M.-Rimini</i>	—	—	—	—	—	—	—	10,6	
<i>Lavezzola-Granarolo Faentino</i>	—	—	—	29,8	—	—	—	29,8	
<i>Castelbolognese-Russi</i>	—	—	—	24,7	—	—	—	24,7	
<i>Ravenna-Faenza</i>	—	—	—	33,4	—	—	—	33,4	
<i>Ferrara-Darsena S. Paolo</i>	—	—	—	1,6	—	—	—	1,6	
<i>Lavino-Bivio Crociati (Cintura di Bologna)</i>	15,3	—	—	—	15,3	—	—	—	
<i>Bivio Tavernelle-Bivio Calderara</i>	2,6	—	—	—	—	—	—	—	Km. 2,6 eff. non esercitati.
Totale a riportare	386,7	117,4	200,7	595,4	282,0	105,4	181,0	495,6	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riparto</i>	386,7	117,4	200,7	595,4	282,0	105,4	181,0	485,6	
<i>Bologna Corticella-Bivio Bertalia</i>	3,4	—	—	—	3,4	—	—	—	
<i>Bivio Trebbo-Bivio Pescarola</i>	1,4	—	—	—	—	—	1,4	—	
<i>Bivio Lavino-Bologna Borgo Panigale</i>	0,7	—	—	—	0,7	—	—	—	
<i>Bologna C.-Smistamento</i>	3,6	—	—	—	3,6	—	—	—	
<i>Bologna Smistam.-Bivio Beverara</i>	4,4	—	—	—	4,4	—	—	—	
<i>Bivio Agucchi-Bivio Battiferro</i>	2,2	—	—	—	2,2	—	—	—	
<i>Bologna Smistam.-Bivio S. Viola</i>	1,5	—	—	—	1,5	—	—	—	
<i>Smistamento-Bivio Arcoveggio</i>	3,8	—	—	—	3,8	—	—	—	
<i>Bologna Centrale-Arcoveggio</i>	—	—	1,3	—	—	—	1,3	—	
<i>Arcoveggio-Bivio Navite</i>	2,1	—	—	—	2,1	—	—	—	
<i>Bivio S. Donato-Bologna S. Donato-Bivio S. Vitale</i>	3,9	—	—	—	3,9	—	—	—	
TOTALI	418,7	117,4	202,0	595,4	307,6	105,4	183,7	485,6	int. 283,6 eff. 2,6
	531,1		797,4		413,0		679,3		236,2
			1328,5				1082,3		
Compartimento di Firenze									
<i>La Spezia-Pisa Centrale</i>									
<i>La Spezia-Sarzana</i>	74,6	—	—	—	—	—	15,0	—	Km. 59,6 interrotti.
<i>Sarzana-Pisa Centrale</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Pisa-Livorno (via collo d'oca)</i>	20,6	—	—	—	—	—	—	—	Km. 20,6 interrotti.
<i>Pisa-Bivio Tagliaferro-Bivio Mortellini</i>	6,1	—	—	—	—	—	—	—	Km. 6,1 interrotti.
<i>Livorno-Grosseto</i>	127,7	—	—	—	—	—	—	—	Km. 127,7 interrotti.
<i>Bivio Navicelli-Bivio Tagliaferro</i>	1,0	—	—	—	—	—	—	—	Km. 1 interrotto.
<i>Firenze S. M. N.-Prato</i>	16,4	—	—	—	—	—	—	—	Km. 16,4 interrotti.
<i>Firenze-Chiusi</i>									
<i>Firenze S. M. N.-Firenze C. Marte</i>	150,0	—	—	—	—	—	—	—	Km. 4,1 eff. non esercitati.
<i>Firenze Campo Marte-Chiusi</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 145,9 interrotti.
<i>Pisa-Firenze</i>									
<i>Pisa C.-Empoli</i>	—	78,1	—	—	—	—	—	—	Km. 47,1 interrotti.
<i>Empoli-Firenze Riffredi</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 31 eff. non esercitati.
<i>Firenze Riffredi-Firenze S. M. N.</i>	2,8	—	—	—	—	—	—	2,8	
<i>Sarzana-Fornovo</i>									
<i>Sarzana-Pontremoli</i>	—	—	36,1	—	—	—	36,1	—	
<i>Pontremoli-Borgo V. Taro</i>	17,9	—	—	—	17,9	—	—	—	
<i>Borgo V. Taro-Fornovo</i>	—	—	37,6	—	—	—	37,6	—	
<i>Vezzano-S. Stefano di Magra</i>	—	—	4,2	—	—	—	4,2	—	
<i>Fornovo-Fidenza</i>	—	—	24,7	—	—	—	24,7	—	
<i>Fornovo-Parma</i>	—	—	28,0	—	—	—	28,0	—	
<i>Aulla-Minucciano</i>									
<i>Aulla-Equi Terme</i>	—	—	—	19,2	—	—	—	—	Km. 19,2 interrotti.
<i>Equi T.-Minucciano</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 4,4 interrotti (costruiti durante la guerra).
<i>Apuania Carrara-Carrara S. Martino</i>	—	—	—	4,4	—	—	—	—	Km. 4,4 interrotti.
<i>Viareggio-Lucca-Piazza al Serchio</i>	—	—	—	80,4	—	—	—	—	Km. 80,4 interrotti.
<i>Lucca-Pontedera Bagni di Casciana</i>	—	—	—	25,3	—	—	—	—	Km. 25,3 eff. non esercitati.
<i>Pisa-Lucca-Prato</i>									
<i>Pisa C.-Pisa S. Rossore</i>	2,3	—	—	—	—	—	—	—	Km. 2,3 interrotti.
<i>Pisa S. Rossore-Pistoia</i>	—	—	—	64,6	—	—	—	—	Km. 64,6 interrotti.
<i>Pistoia-Prato</i>	17,0	—	—	—	—	—	—	17,0	
<i>Faenza-Firenze</i>									
<i>Faenza-Marradi</i>	—	—	—	34,3	—	—	—	34,3	Km. 36,8 interrotti.
<i>Marradi-S. Piero a Sieve</i>	—	—	—	66,5	—	—	—	—	Km. 29,7 eff. on esercitati.
<i>S. Piero a Sieve-Firenze S. M. N.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Borgo S. Lorenzo-Pontassiere</i>	—	—	—	32,7	—	—	—	—	Km. 32,7 interrotti.
<i>Firenze Riffredi-Firenze Campo Marte</i>	4,9	—	—	—	—	—	—	4,9	Km. 16,8 eff. non esercitati.
<i>Livorno-Colle Salvetti</i>	—	—	—	16,8	—	—	—	—	
<i>Pisa C.-Vada</i>	—	—	—	44,9	—	—	—	—	Km. 44,9 interrotti.
Totale a riportare	441,3	78,1	125,6	389,1	17,9	—	140,6	59,0	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	441,8	78,1	125,6	389,1	17,9	—	140,6	59,0	
<i>Cecina-Volterra</i>									
Cecina-Saline di Volterra	—	—	—	87,5	—	—	—	—	Km. 29,4 interrotti.
Saline di V.-Volterra	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 8,1 eff. non esercitati.
<i>Campiglia M.-Piombino</i>			13,8	—	—	—	—	—	Km. 13,8 eff. non esercitati.
<i>Empoli-Chiusi Bagni di Chianciano</i>			—	151,8	—	—	—	—	Km. 151,8 interrotti.
<i>Poggibonsi-Colle V. d'Elsa</i>			—	7,7	—	—	—	—	Km. 7,7 interrotti.
<i>Asclano-Montepescati</i>			—	84,2	—	—	—	—	Km. 84,2 interrotti.
<i>La Spezia C.-Migliarina Scalo-Bivio Dorgia</i>	3,4	—	—	—	3,4	—	—	—	
<i>Migliarina Scalo-La Spezia Marittima</i>	—	—	4,1	—	—	—	4,1	—	
<i>Apuania Massa-Zona Industriale</i>	—	—	—	8,5	—	—	—	—	Km. 3,5 interrotti.
<i>Pisa S. R.-P. M. Campaldo</i>	—	—	1,2	—	—	—	—	—	Km. 1,2 interrotti.
<i>Livorno C.-Liv. S. Marco</i>	—	—	—	4,6	—	—	—	—	Km. 4,6 interrotti.
<i>P. M. S. Marco-Livorno Marittima</i>	—	—	—	1,9	—	—	—	—	Km. 1,9 interrotti.
<i>Bivio Calambrone-Bivio Uglione</i>	0,9	—	—	—	—	—	—	—	Km. 0,9 interrotti.
<i>Bivio Uglione-Lido Calambrone</i>	—	—	—	1,0	—	—	—	—	Km. 1 interrotto.
<i>Firenze S. M. N.-P. M. Romito</i>	0,8	—	—	—	—	0,8	—	—	
<i>Bivio S. Marco-Campo Marte</i>	—	—	—	1,6	—	—	—	—	Km. 1,6 eff. non esercitati.
<i>Firenze Cascine-Porta a Prato</i>	—	8,7	—	—	—	—	—	—	Km. 3,7 eff. non esercitati.
<i>S. Giovanni Valdarno-Ponte alle Forche</i>	—	—	—	1,4	—	—	—	—	Km. 1,4 interrotti.
TOTALI . . .	446,4	81,8	152,2	676,8	21,8	0,8	144,7	59,0	int. 1.001,7 eff. 134,1
	528,2		829,0		22,1		208,7		1.135,8
	1357,2				225,8				
Compartimento di Ancona									
<i>Rimini-Ancona</i>	93,1	—	—	—	—	—	—	—	Km. 93,1 interrotti.
<i>Ancona-Termoli</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Ancona-Ortona</i>	—	—	—	235,4	—	—	—	—	Km. 167,7 interrotti.
<i>Ortona-Termoli</i>	—	—	—	—	—	—	—	87,7	
<i>Orte-Falconara Marittima</i>									
<i>Orte-Terni</i>	28,9	—	—	—	—	—	—	—	Km. 28,9 interrotti.
<i>Terni-Falconara Marittima</i>	—	—	173,9	—	—	—	—	—	Km. 173,9 interrotti.
<i>Ancona-Ancona Marittima</i>	—	—	2,9	—	—	—	—	—	Km. 2,9 interrotti.
<i>Sulmona-Pescara P. N.</i>	—	—	—	66,2	—	—	—	—	Km. 66,2 interrotti.
<i>Cortona T.-Foligno</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Cortona T.-Bastia</i>	—	—	—	82,2	—	—	—	—	Km. 63,2 interrotti.
<i>Bastia-Foligno</i>	—	—	—	—	—	—	—	19,0	
<i>Urbino-Fabriano</i>	—	—	—	79,4	—	—	—	—	Km. 79,4 interrotti.
<i>Fano-Fermignano</i>	—	—	—	44,0	—	—	—	—	Km. 44 eff. non esercitati.
<i>Albacina-Porto Civitanova</i>	—	—	—	86,6	—	—	—	—	Km. 86,6 interrotti.
<i>Ascoli P.-Porto d'Ascoli</i>	—	—	—	27,8	—	—	—	—	Km. 27,8 interrotti.
<i>Teramo-Giulianova</i>	—	—	—	25,1	—	—	—	—	Km. 25,1 interrotti.
<i>Terni-Sulmona</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Terni-Rieti</i>	—	—	—	168,5	—	—	—	—	Km. 40,9 interrotti.
<i>Rieti-Antrudoco</i>	—	—	—	—	—	—	—	23,2	
<i>Antrudoco-Sulmona</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 99,4 interrotti.
TOTALI . . .	122,0	—	176,8	810,2	—	—	—	109,9	int. 955,1 eff. 44,0
	122,0		987,0		—		109,9		999,1
	1.109,0				109,9				
Compartimento di Roma									
<i>Grosseto-Roma</i>									
<i>Grosseto-Civitavecchia</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Civitavecchia-Magliana</i>	187,8	—	—	—	—	14,4	—	66,3	Km. 107,1 interrotti.
<i>Magliana-Roma Termini</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
Totale a riportare	187,8	—	—	—	—	14,4	—	66,3	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	187,8	—	—	—	—	14,4	—	66,3	
Chiust-Roma									
Chiusi-Fara Sabina	164,2	—	—	—	—	—	—	—	Km. 127,1 interrotti.
Fara Sabina-Roma Termini								37,1	
Roma-Sulmona									
Roma Termini-Roma Prenestina	4,3	—	—	—	—	—	—	—	Km. 4,3 effie. non esercitati.
Roma Prenest.-Lunghezza	—	—	167,7	—	—	—	—	—	Km. 10,5 effie. non esercitati.
Lunghezza-Sulmona	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 157,2 interrotti.
Roma-Formia									
Roma Termini-Torricola	128,4	—	—	—	—	—	—	—	Km. 12,2 effie. non esercitati.
Torricola-Formia									Km. 116,2 interrotti.
Roma-Casino									
Roma Termini-Ciampino	13,9	—	—	—	—	—	—	13,9	
Ciampino-Palestrina	—	—	—	—	—	23,1	—	—	
Palestrina-Km. 93 + 800	—	124,1	—	—	—	—	—	56,8	
Km. 93 + 800-Ceprano	—	—	—	—	—	16,8	—	—	
Ceprano-Cassino	—	—	—	—	—	—	—	27,4	
Ponte Galeria-Fiumicino									
Ponte Galeria-Fiumicino	—	—	10,4	—	—	—	—	—	Km. 10,4 effie. non esercitati.
Orte-Civitavecchia									
Orte-Aurelia	—	—	—	79,8	—	—	—	—	Km. 79,8 interrotti.
Aurelia-Civitavecchia	—	—	6,0	—	—	—	—	—	Km. 6 interrotti.
Civitavecchia-Civitavecchia Marittima									
Civitavecchia-Civitavecchia Marittima	—	—	1,6	—	—	—	—	—	Km. 1,6 interrotti.
Roma Trastevere-Viterbo-Attigliano									
Roma Trastevere-Viterbo-Attigliano	—	—	—	126,9	—	—	—	—	Km. 126,9 interrotti.
Clampino-Frascati									
Clampino-Frascati	—	—	9,7	—	—	—	—	—	Km. 9,7 interrotti.
Clampino-Albano Laziale									
Clampino-Albano Laziale	—	—	—	14,5	—	—	—	—	Km. 14,5 interrotti.
Clampino-Terracina									
Clampino-Terracina	—	—	—	107,9	—	—	—	—	Km. 107,9 interrotti.
Campolcone-Nettuno									
Campolcone-Nettuno	—	—	26,1	—	—	—	—	—	Km. 26,1 interrotti.
Colteferro-Velletri									
Colteferro-Velletri	—	—	—	23,3	—	—	—	—	Km. 23,3 interrotti.
Avezzano-Roccasecca									
Avezzano-Roccasecca	—	—	—	79,4	—	—	—	—	Km. 79,4 interrotti.
Formia-Gaeta									
Formia-Gaeta	—	—	—	8,9	—	—	—	—	Km. 8,9 interrotti.
Sulmona-Vairano Caianello									
Sulmona-Vairano Caianello	—	—	—	174,0	—	—	—	—	Km. 174 interrotti.
Roma S. Pietro-Città Vaticano									
Roma S. Pietro-Città Vaticano	—	—	—	0,9	—	—	—	0,9	
Roma Trastevere-Scalo Merce Vecchia Staz.									
Roma Trastevere-Scalo Merce Vecchia Staz.	—	—	—	1,2	—	—	—	1,2	
Roma Trastevere-Roma Ostiense (linea merci)									
Roma Trastevere-Roma Ostiense (linea merci)	—	—	1,5	—	—	—	—	1,5	
Roma Ostiense-Roma Tuscolana (linea merci)									
Roma Ostiense-Roma Tuscolana (linea merci)	3,6	—	—	—	—	3,6	—	—	
Roma Tuscolana-Roma Tiburtina (fascio A)									
Roma Tuscolana-Roma Tiburtina (fascio A)	3,6	—	—	—	—	—	—	3,6	
Bivio Tiburtina-Roma Tiburtina (fascio B)									
Bivio Tiburtina-Roma Tiburtina (fascio B)	1,9	—	—	—	—	—	—	1,9	
Roma Tiburtina-Smistamento									
Roma Tiburtina-Smistamento	11,7	—	—	—	—	—	—	6,2	
Smistamento-Sette Bagni									
Smistamento-Sette Bagni	—	—	2,3	—	—	—	—	—	Km. 5,5 interrotti.
Roma Smist.-Dep. Locomotive-Cabina C.									
Roma Smist.-Dep. Locomotive-Cabina C.	1,7	—	—	—	—	—	—	—	Km. 2,3 interrotti
Roma Tuscolana-Roma Casilina									
Roma Tuscolana-Roma Casilina	0,8	—	—	—	—	—	—	1,7	
Bivio Tuscolana-Bivio Casilina									
Bivio Tuscolana-Bivio Casilina	4,3	—	—	—	—	4,3	—	0,8	
Roma Casilina-Roma Tiburtina									
Roma Casilina-Roma Tiburtina	3,0	—	—	—	—	—	—	—	
Roma Tiburtina-Roma Prenestina									
Roma Tiburtina-Roma Prenestina	2,6	—	—	—	—	—	—	—	
Roma Termini-Parco Prenestino									
Roma Termini-Parco Prenestino	0,7	—	—	—	—	—	—	—	
Parco Prenestino-Bivio cabina B.									
Parco Prenestino-Bivio cabina B.	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 0,3 interrotti.
Bivio cabina B-Bivio Prenestina									
Bivio cabina B-Bivio Prenestina	—	—	—	—	—	—	—	0,4	
Parco Prenestino-Dep. Locom. S. Lorenzo									
Parco Prenestino-Dep. Locom. S. Lorenzo	—	—	0,8	—	—	—	—	—	0,8
Roma T.ri-Roma Tiburtina (linea esterna)									
Roma T.ri-Roma Tiburtina (linea esterna)	4,5	—	—	—	—	—	—	—	4,5
Roma T.ri-Dep. Loc. S. Lor.-Roma Tiburt. (linea interna)									
Roma T.ri-Dep. Loc. S. Lor.-Roma Tiburt. (linea interna)	4,5	—	—	—	—	—	—	—	Km. 4,5 interrotti.
Roma Tiburtina-Scalo S. Lorenzo									
Roma Tiburtina-Scalo S. Lorenzo	—	—	2,0	—	—	—	—	—	2,0
Anzio-Anzio vecchia stazione									
Anzio-Anzio vecchia stazione	—	—	1,4	—	—	—	—	—	Km. 1,4 interrotti.
Anzio vecchia-Anzio Porto									
Anzio vecchia-Anzio Porto	—	—	—	1,0	—	—	—	—	Km. 1 interrotto.
TOTALI	541,5	124,1	229,5	617,8	—	62,2	—	232,6	int. 1190,7 eff. 37,4
	665,6		847,3		62,2		232,6		1218,1
			1512,9				294,8		

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Compartimento di Napoli									
<i>Formia-Napoli Centrale</i>									
Formia-Villa Literno	—	—	—	—	—	—	—	52,0	
Villa Literno-Aversa	85,6	—	—	—	—	—	—	14,4	
Aversa-Napoli Centrale	—	—	—	—	—	19,2	—	—	
<i>Napoli-Battipaglia</i>									
Napoli C.-Posto Mov. B	—	—	—	—	—	1,2	—	—	
Posto Mov. B.-Nocera Inferiore	78,7	—	—	—	—	—	—	85,5	
Nocera-Salerno	—	—	—	—	—	—	17,0	—	
Salerno-Battipaglia	—	—	—	—	—	—	—	20,0	
<i>Villa Literno-Napoli (metropolitana)</i>									
Villa Literno-Bagnoli	—	—	—	—	—	—	24,6	—	
Bagnoli-Napoli P. G.	87,8	—	—	—	11,8	—	—	—	
Napoli P. G.-Via Gianturco	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 1,4 interrotti.
<i>Bivio Marittima-Vapoli Mar. (Molo Pisacane)</i>									
Cassino-Napoli Centrale	—	—	—	4,0	—	—	—	—	Km. 4 interrotti.
Cassino-Caserta	—	77,7	—	—	—	—	—	77,7	
Caserta-Cancello	—	—	—	—	—	11,8	—	—	
Cancello-Bivio Cassino	88,2	—	—	—	—	8,7	—	17,7	
Bivio Cassino-Napoli Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Aversa-Cervaro</i>									
Aversa-Benevento	—	—	189,7	—	—	—	—	78,9	
Benevento-Cervaro	—	—	6,4	—	—	—	92,8	—	Km. 6,4 interrotti.
S. Marcellino-Gricignano Teverola	—	—	1,2	—	—	—	—	—	Km. 1,2 interrotti.
<i>Telese Cerreto-Telese Bagni</i>									
Battipaglia-Potenza	—	—	—	91,8	—	—	—	91,8	
<i>Minturno-Sparanise</i>									
Minturno-Sparanise	—	—	—	40,0	—	—	—	—	Km. 40 interrotti.
<i>Carpinone-Vinchiaturo</i>									
Carpinone-Vinchiaturo	—	—	—	84,6	—	—	—	—	Km. 84,6 interrotti.
<i>Termoli-Campobasso-Avellino</i>									
Termoli-Campobasso-Avellino	—	—	—	201,8	—	—	—	—	Km. 201,8 interrotti.
<i>Avellino-Nocera Inferiore</i>									
Avellino-Codola	—	—	—	88,8	—	—	—	88,8	
Codola-Nocera Inferiore	—	—	4,2	—	—	—	—	4,2	
<i>Cancello-Codola</i>									
Cancello-Codola	—	—	85,4	—	—	—	—	85,4	
<i>Cancello-Torre Annunziata Centrale</i>									
Torre Ann.-Castellammare di Stabia	5,7	—	—	—	—	—	—	5,7	
Castellamm. S.-Gragnano	—	—	80,9	—	—	—	—	4,7	Km. 30,9 interrotti.
<i>Mercato S. Severino-Salerno</i>									
Mercato S. Severino-Salerno	—	—	—	17,6	—	—	—	—	Km. 17,6 interrotti.
<i>Avellino-Rocchetta S. A. Lacedonia</i>									
Avellino-Rocchetta S. A. Lacedonia	—	—	—	118,7	—	—	—	—	Km. 118,7 interrotti.
Stigliano-Lagonegro	—	—	—	78,8	—	—	—	78,8	
<i>Napoli C.-Napoli Smistamento</i>									
Napoli C.-scalo-Napoli Smistamento	1,8	—	—	—	—	—	—	—	Km. 1,8 interrotti.
Napoli P. G.-Napoli Smistamento	1,7	—	—	—	—	—	—	—	Km. 1,7 interrotti.
Napoli P. G.-Napoli Smistamento	1,8	—	—	—	—	—	—	—	Km. 1,8 interrotti.
Bivio Cassino-Napoli Traccia-Bivio Maritt.	2,4	—	—	—	—	—	—	2,4	
Bivio Poggioreale-Napoli Smist-Bivio Maritt.	1,8	—	—	—	—	—	—	1,8	
Napoli Traccia-Magazzini Poggioreale	—	—	3,9	—	—	—	—	3,9	
Bivio Molo Pisacane-Molo Beverello	—	—	—	1,9	—	—	—	—	Km. 1,9 interrotti.
Bivio Molo Pisacane-Molo Rizza	—	—	—	1,9	—	—	—	—	Km. 1,9 interrotti.
Torre A. C.-Torre A. Porto	—	—	—	1,1	—	—	—	—	Km. 1,1 interrotti.
Castellammare di Stabia-Castellamm. Porto	—	—	—	3,1	—	—	—	—	Km. 3,1 interrotti.
Bivio Nocera-Nocera Superiore	—	—	4,6	—	—	—	—	4,6	
Salerno-Salerno Porto	—	—	—	8,6	—	—	—	8,6	
TOTALI	245,0	77,7	261,0	686,7	11,8	85,9	184,4	569,4	int. 469,4 eff. —
	322,7		886,7		47,2		702,8		469,4
	1219,4				750,0				
Compartimento di Bari									
Termoli-S. Severo	—	—	—	58,3	—	—	—	58,3	
S. Severo-Bari Centrale	—	150,9	—	149,8	—	(7)150,9	—	149,8	(7) a sempl. bin. sul Ponte sul-l'Ofanto.
Bari C.-Lecce	8,7	—	—	—	8,7	—	—	—	
Cervaro-Foggia	—	—	—	—	—	—	—	—	
Totale a riportare	8,7	150,9	—	207,6	8,7	150,9	—	207,6	

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE	
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario			
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
<i>Riporto</i>	8,7	150,9	—	207,6	8,7	150,9	—	207,6		
Potenza Inf.-Brindisi	—	—	—	219,1	—	—	—	219,1		
Brindisi-Brindisi Marittima	—	—	—	2,1	—	—	—	2,1		
Foggia-Lucera città	—	—	—	20,0	—	—	—	20,0		
Foggia-Manfredonia città	—	—	—	86,3	—	—	—	86,3		
Cerignola campagna-Cerignola città	—	—	—	7,0	—	—	—	7,0		
Margherita di S.-Margherita di S. Ofantino	—	—	—	4,2	—	—	—	4,2		
Cervaro-Potenza Inferiore	—	—	—	109,7	—	—	—	109,7		
Rocchetta S. A. L.-Gioia del Colle	—	—	—	139,3	—	—	—	139,3		
Barletta-Spinazzola città	—	—	—	67,2	—	—	—	67,2		
Bari C.-Taranto	—	—	—	114,5	—	—	—	114,5		
Lucera-Lucera Scalo	—	—	—	0,3	—	—	—	0,3		
Bivio Incoronata-Bivio Cervaro	—	1,5	—	—	—	1,5	—	—		
Barletta-Barletta Marittima	—	—	—	3,7	—	—	—	3,7		
Bari C.-Bari Marittima	—	—	—	6,1	—	—	—	6,1		
Bivio Restinco-Bivio Mesagne	—	—	—	1,0	—	—	—	1,0		
Brindisi C.-S. Apollinare	—	—	—	2,6	—	—	—	2,6		
Bellarista-Caglioni	—	—	—	5,5	—	—	—	5,5		
Taranto-Taranto Porto	—	—	—	0,4	—	—	—	0,4		
Taranto-Pontile Militare	—	—	—	0,7	—	—	—	0,7		
Bellavista-Nasisi	—	—	—	7,3	—	—	—	7,3		
Nasisi-Collebasso-Arsenale	—	—	—	18,5	—	—	—	18,5		
Bivio Arsenale-Bufoluto	—	—	—	1,8	—	—	—	1,8		
TOTALI	8,7	152,4	—	974,9	8,7	152,4	—	974,9	int.	eff.
	161,1		974,9		161,1		974,9			
			1.136,0				1.136,0			
Compartimento di Reggio Calabria										
<i>Battipaglia-Reggio Calabria Centrale</i>										
Battipaglia-Gioia Tauro	—	—	398,3	—	—	—	349,4	—		
Gioia Tauro-Taureana	—	—	—	—	—	—	43,7	—		Km. 5,2 interrotti (Ponte sul Petrace).
Taureana-Reggio C. Lido	—	—	—	—	—	—	1,7	—		
Reggio Lido-Reggio Calabria Centrale	1,7	—	—	—	—	—	—	—		
<i>Metaponto-Reggio Calabria Centrale</i>	—	—	—	428,6	—	—	—	428,6		
Reggio C. Lido-Reggio Calabria Marittima	—	—	0,9	—	—	—	0,9	—		
<i>Paola-Cosenza</i>	—	—	—	85,2	—	—	—	85,2		
Sibari-Castiglione Cosentino	—	—	—	61,8	—	—	—	61,8		
S. Eufemia Lamezia-Catanzaro Marina	—	—	—	46,2	—	—	—	46,2		
<i>Cosenza-Cosenza Casali</i>	—	—	—	1,6	—	—	—	1,6		
Vibo Valentia-Vibo Valentia Porto	—	—	1,2	—	—	—	—	1,2		
TOTALI	1,7	—	400,4	573,4	—	—	395,7	574,6	int.	eff.
	1,7		973,8				970,3		5,2	
			975,5				970,3			
Compartimento di Palermo										
<i>Messina-Palermo</i>										
Messina M.-S. Agata di Militello	—	—	—	231,4	—	—	—	106,2		Km. 27,2 interrotti.
S. Agata M.-S. Stefano di Camastra	—	—	—	—	—	—	—	98,0		
S. Stefano C.-Palermo Centrale	—	—	—	125,3	—	—	—	125,3		
Palermo C.-Alcamo-Trapani	—	—	—	—	—	—	—	—		
<i>Messina-Stracusa</i>										
Messina C.-S. Teresa Riva	—	—	—	183,2	—	—	—	92,2		Km. 24,5 interrotti
S. Teresa R.-Flumefreddo	—	—	—	—	—	—	—	128,5		
Flumefreddo-Siracusa Marittima	—	—	—	—	—	—	—	—		
<i>Alcamo-Castelvetrano-Trapani</i>										
Alcamo diramaz.-S. Nicola di Mazara	—	—	—	118,1	—	—	—	55,5		Km. 46,9 interrotti.
S. Nicola M.-Marausa	—	—	—	—	—	—	—	—		Km. 13,7 eff. non esercitati.
Marausa-Trapani	—	—	—	—	—	—	—	—		
Totale a riportare	—	—	—	658,0	—	—	—	543,7		

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario		
	T. E.	T. V.	T. E.	T. V.	T. E.	T. V.	T. E.	T. V.	
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Riporto</i>	—	—	—	656,0	—	—	—	549,7	
<i>Bicocca-Fiumetorto</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bicocca-Motta S. Anastasia	—	—	—	190,5	—	—	—	10,2	Km. 4,7 interrotti.
Motta S. A.-Portiere Stella	—	—	—	—	—	—	—	—	
Portiere S.-Fiumetorto	—	—	—	—	—	—	—	175,6	
<i>Roccapiumba Alia-Agrigento Centrale</i>	—	—	—	63,1	—	—	—	63,1	
Agrigento Bassa-Porto Empedocle	—	—	—	9,4	—	—	—	9,4	
Callanissetta Xirbi-Aragona Caldare	—	—	—	64,6	—	—	—	64,6	
Siracusa-Canicatti	—	—	—	263,0	—	—	—	263,0	
Noto-Pachino	—	—	—	26,9	—	—	—	26,9	
Motta S. A.-Schettino	—	—	—	17,3	—	—	—	17,3	
Valsavoia-Callagtrone	—	—	—	66,6	—	—	—	66,6	
<i>Palermo Brancaccio-Bivio Oreto</i>	—	—	—	1,8	—	—	—	1,8	
Bivio Trapani-Palermo Mar. (Banch. S. L.)	—	—	—	1,9	—	—	—	1,9	
Messina C.-Scalo Porto	—	—	—	0,5	—	—	—	0,5	
Messina C.-Messina Scalo-Bivio Scalo	—	—	—	1,7	—	—	—	1,7	
Catania C.-Dep. Loc. Ognina	—	—	—	2,0	—	—	—	2,0	
Catania-C.-Catania Porto	—	—	—	0,9	—	—	—	0,9	
Porto Empedocle-Porto Empedocle Porto	—	—	—	0,7	—	—	—	0,7	
Linee a scartamento ridotto									
<i>Palermo S. E.-Burgio</i>	—	—	—	111,8	—	—	—	111,8	
S. Carlo-Castelvetrano	—	—	—	72,2	—	—	—	72,2	
<i>Castelvetrano-Porto Empedocle</i>									
Castelvetrano-Selinunte	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 13,1 eff. non esercitati. Km. 15 interrotti.
Selinunte-Menfi	—	—	—	—	—	—	—	—	
Menfi-Montallegro	—	—	—	123,1	—	—	—	—	Km. 69,1 eff. non esercitati. Km. 9,1 interrotti.
Montallegro-Siciliana Marina	—	—	—	—	—	—	—	—	
Siciliana M.-Porto Empedocle	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 16,8 eff. non esercitati. Km. 9,5 eff. non esercitati.
S. Ninfa-Salemi	—	—	—	9,5	—	—	—	—	
<i>Lercara Bassa-Magazzolo</i>									
Lercara B.-Bivona	—	—	—	67,2	—	—	—	—	Km. 39,9 eff. non esercitati. Km. 8,6 interrotti.
Bivona-Aless. della Rocca	—	—	—	—	—	—	—	—	
Aless. della R.-Magazzolo	—	—	—	—	—	—	—	—	Km. 18,7 eff. non esercitati. Km. 14 eff. non esercit. (Linea rimessa in efficienza durante la guerra).
Filaga-Palazzo Adriano	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Agrigento-Licata</i>									
Agrigento C.-Favara	—	—	—	63,8	—	—	—	—	Km. 10,7 interrotti. Km. 53,1 eff. non esercitati.
Favara-Licata	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Canicatti-Margonia</i>									
Canicatti-Margonia	—	—	—	12,5	—	—	—	—	Km. 12,5 eff. non esercitati.
Leonforte-Dittaino-Callagtrone	—	—	—	85,9	—	—	—	85,9	
Linee marittime									
<i>Messina Mar.-Reggio Calabria Marittima</i>									
Messina Maritt.-Villa S. Giovanni				Km. 15,0				Km. 15,0	
				Km. 8,0				—	non esercitata (Km. 8,0)
TOTALI									
Scartamento normale	—	—	—	1.371,9	—	—	—	1.254,9	int. eff. 103,8 13,7
	—	—	—	1.371,9	—	—	—	1.254,9	117,0
	—	—	—	1.371,9	—	—	—	1.254,9	
Scartamento ridotto	—	—	—	546,0	—	—	—	269,9	43,4 246,7 290,1
Linee marittime				Km. 23,0				Km. 15,0	Km. 8 non esercitati.

Segue: ALLEGATO N. 19.

LINEA E TRATTI DI LINEA	Situazione anteguerra				Situazione 30-6-44				NOTE	
	Doppio binario		Semplice binario		Doppio binario		Semplice binario			
	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.	T. E. Km.	T. V. Km.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Delegazione di Cagliari										
<i>Olbia Maritt. (Isola Bianca)-Olbia</i>	—	—	—	2,4	—	—	—	—		Km. 2,4 eff. non esercitati.
<i>Olbia-Cagliari</i>	—	—	—	283,8	—	—	—	283,8		
<i>Chilivani-P.to Torres P. C. Colombo</i>	—	—	—	66,1	—	—	—	66,1		
<i>Olbia-Golfo Aranci stazion</i>	—	—	—	21,3	—	—	—	21,3		
<i>Iglesias-Decimomannu</i>	—	—	—	87,7	—	—	—	87,7		
<i>Cagliari-Cagliari Porto</i>	—	—	—	1,9	—	—	—	1,9		
<i>Olbia-Olbia molo vecchio</i>	—	—	—	2,4	—	—	—	2,4		
<i>Golfo Aranci-Golfo Aranci Marittima</i>	—	—	—	1,5	—	—	—	1,5		
<i>Porto Torres-Porto Torres</i>	—	—	—	0,5	—	—	—	0,5		
TOTALI	—	—	—	417,6	—	—	—	415,2	int. — eff. 2,4	
	417,6				415,2				2,4	

R I E P I L O G O

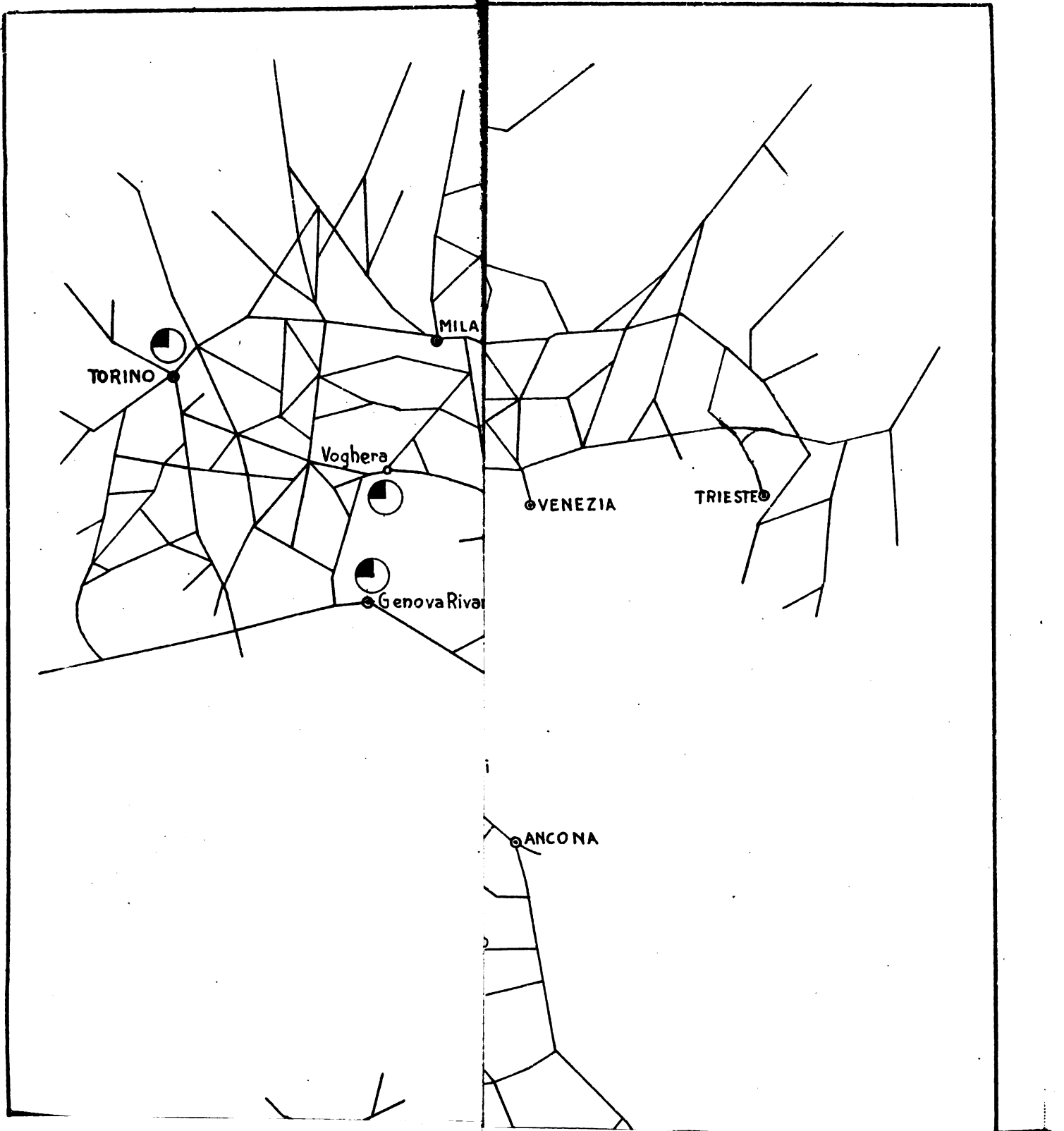
									Linee interrotte eff. non esercitate	
	3093,1	1559,1	2584,0	9415,0	(1) 1459,6	1348,9	1968,3	7489,0	4117,9	271,8
Scartamento normale	4652,2 11.909,0				2808,5 9456,3				4899,7	
	16.651,2				12.264,8					
Scartamento ridotto	—	—	—	577,4	—	—	—	301,3	43,4	246,7
									290,1	
TOTALE GENERALE	3093,1	1559,1	2584,0	9992,4	(1) 1459,6	1348,9	1968,3	7790,3	4161,3	518,5
	4652,2 12.576,4				2808,5 9757,6				4679,8	
	17.228,6				12.566,1					
Linee marittime	km. 23				km. 15				km. 8	

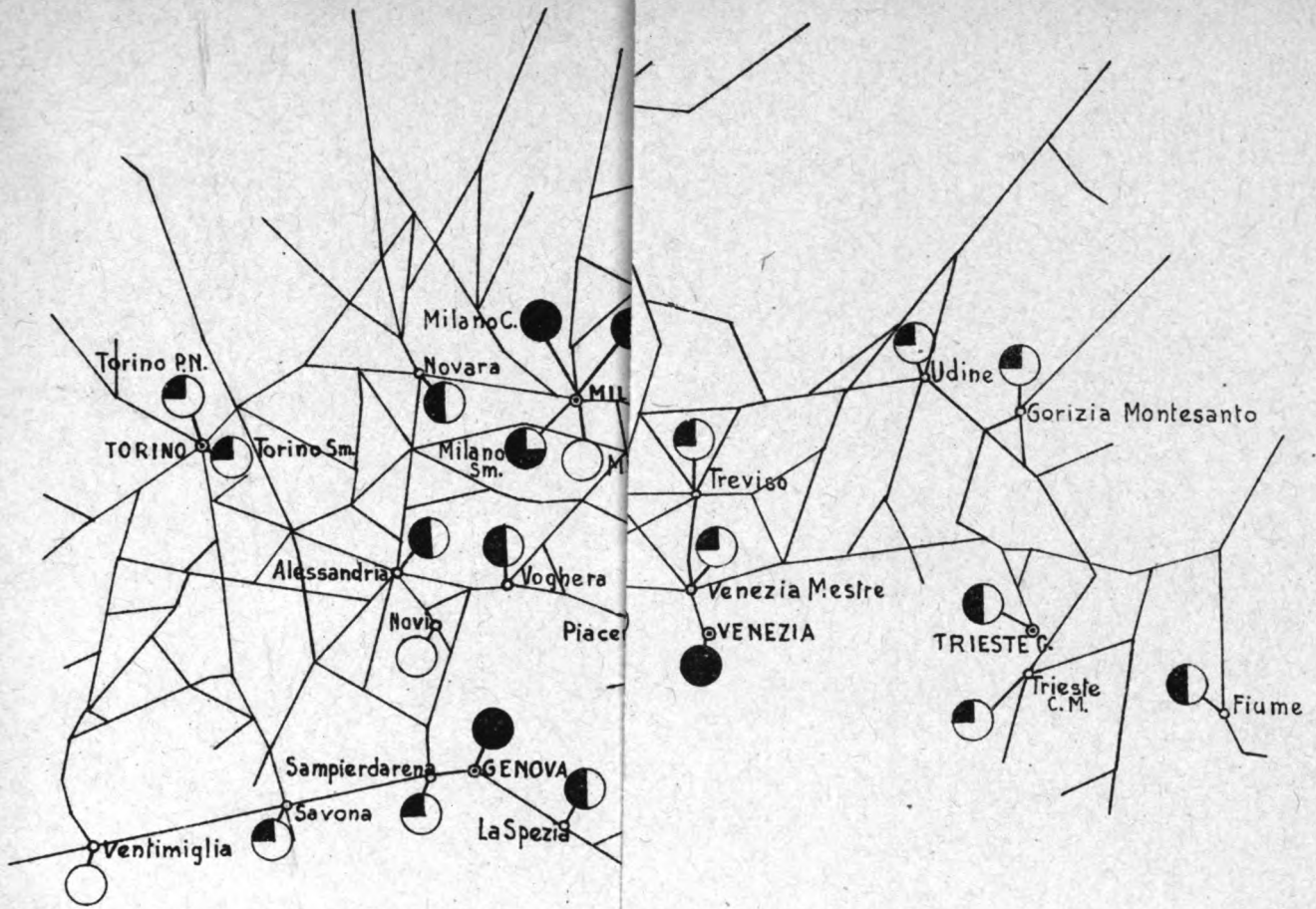
La lunghezza della rete esercitata alle due date del 30 giugno 1943 e del 30 giugno 1944 presenta una variazione in meno di km. 4.595,9, essendo al 30 giugno 1944 di km. 12.581,1 (12.566,1 di linee ferroviarie + 15 di linee marittime) in confronto di km. 17.177, al 30 giugno 1943.

(1) di cui km. 11,1 con un solo binario elettrificato.

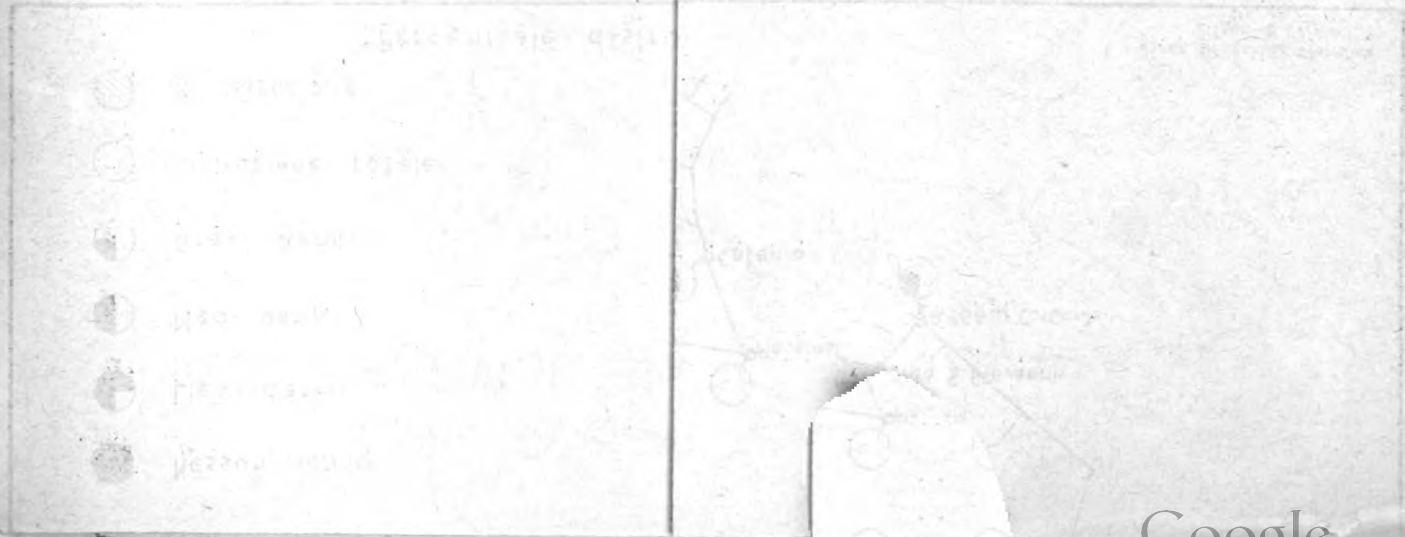
RIATICO







Falconara Maritt.
ANCONA



Elenco dei lavori alle opere d'arte in muratura ed in cemento armato e dei lavori relativi alle gallerie ed al corpo stradale ultimati od in corso di esecuzione al 30 giugno 1944
(Vedere Relazione a pag. 42 e seguenti, Parte II, Capo II)

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
A) - Opere d'arte in muratura ed in cemento armato					
Compartimento di Torino	Per memoria		Livorno S. Marco-Pisa	Costruzione, da parte dell'Amministrazione del LL. PP., di un cavalcavia in cemento armato presso la stazione di Livorno S. Marco	(in corso)
Compartimento di Milano			Apuania Carrara-Carrara S. Martino	Costruzione da parte della AA. SS. di un sottovia al Km. 172+951,90	(in corso)
Rho-Arona	Demolizione e ricostruzione del cavalcavia al Km. 46+529 in dipendenza della elettrificazione	(ultimato)	Campiglia-Piombino	Ampliamento e sistemazione dei ponticelli al Km. 8+955, 9+051,15 per l'invalveamento del bacino del torrente Bottegone	(ultimato)
Compartimenti di Venezia e Trieste	Per memoria		Compartimento di Ancona		
Compartimento di Genova			Rimini-Ancona	Costruzione di un cavalcavia in sostituzione del P. L. al Km. 141+787	(in corso)
Genova-La Spezia	Ricostruzione ponte sul torrente Ghiaro al Km. 65+910 presso Levanto	(in corso)	Ancona-Pescara	Rifacimento volti e costruzione platee e briglie ai ponti sui torrenti Piomba, Salino e Salinello	(in corso)
Allacciamento galleria Granarolo con le linee del Giovi e della Succursale	Viadotto in sponda sinistra del torrente Torbella. Proseguito a ritmo ridotto. Risolto il contratto a sensi del decreto n. 1.772/1940	(in corso)	Pescara-Termini	Costruzione di platea e briglie al ponte sul torrente Trigno	(in corso)
Genova-La Spezia	Ponte sul Polcevera e viadotto in sponda destra del torrente stesso. Proseguiti a ritmo ridotto. Risolto il contratto a sensi del decreto n. 1772/1940	(in corso)	Orte-Falconara	Prolungamento del cavalcavia al Km. 111+997	(in corso)
	Ampliamento ponte sul Bisagno. Lavoro ultimato salvo la costruzione degli archi rovesci delle due arcate centrali, ferma per diverse difficoltà	(ultimato)		Rafforzamento della 1ª e 2ª pila del ponte sul fiume Sentino al Km. 238+699 presso Genga	(in corso)
	Prolungamento e rifacimento del sottovia Archimede. Lavoro ultimato salvo un tratto di impalcato e lo sbalzo sul ponte lato mare del ponte sul Bisagno di cui è rimandata la esecuzione per difficoltà varie. Il contratto è stato rescisso ai sensi della legge 1772/1940.	(ultimato)	Fabriano-Urbino	Ricostruzione della spalla e volti del ponticello presso il piazzale della stazione di Fabriano	(ultimato)
	Costruzione del sottovia al Corso Torino. Lavori sospesi a sensi della legge 1772/1940.			Costruzione nuova luce al viadotto al Km. 35+198	
	Prolungamento e rifacimento del sottovia Canevari	(ultimato)	Compartimento di Roma	Per memoria	
Binario industriale sponda destra del Polcevera	Ponte a 9 luci sul Polcevera fra le stazioni di Genova Bolzaneto e Genova Trasta	(in corso)	Compartimento di Napoli		
Compartimento di Bologna	Per memoria		Villa Literno-Via Giannurco	Ricostruzione di parte del volto in muratura di mattoni del sottovia al Km. 205+671	(in corso)
Compartimento di Firenze				Ricostruzione del sottovia in muratura di mattoni presso la stazione di Napoli Mergellina	(in corso)
Firenze-Pisa	Sistemazione con impalcatura a travi portalongherine di manufatti a fasci di rotaie al Km. 42+086 e 42+949 fra le stazioni di Empoli e S. Romano	(ultimato)	Caserta-Napoli	Ricostruzione ponte ad una luce al Km. 114+648 danneggiato da azioni belliche	(in corso)
	Sistemazione della sede stradale fra i Km. 25+761 e 26+039 nonchè sistemazione dei manufatti attualmente a fasci di rotaie al Km. 25+989 e 26+495	(ultimato)		Ricostruzione di due luci di m. 10 del ponte al Km. 117+030	(in corso)
	Sistemazione con impalcatura a travi portalongherine dei manufatti a fasci di rotaie al Km. 30+971, 36+977, 39+160, 40+410, 40+685, 41+338, 44+105, 47+062, 47+665 e 48+104 fra le stazioni di Empoli e di S. Romano	(in corso)	Compartimento di Bari	Ricostruzione di 5 archi crollati del ponte Torello al Km. 138+746	(in corso)
	Sistemazione dei manufatti attualmente a fasci di rotaie ed a 4 travate metalliche al Km. 51+787,50; 51+790,90; 52+155,90; 54+097,77 e 54+429,60 fra le stazioni di S. Romano e La Rotta	(in corso)	Foggia-Bari	Ricostruzione sottopassaggio di luce m. 8 al Km. 526+754	(in corso)
	Sistemazione dei manufatti a fasci di rotaie al Km. 22+901, 23+305, 23+878, 24+323, 26+903, 27+527, 28+815, 29+396, 29+667, 30+399, 31+582 e 31+967	(in corso)	Foggia-Potenza	Ricostruzione parziale del ponte a tre luci di m. 12 sul fiume Cervaro al Km. 536+621	(in corso)
				Ricostruzione parziale del viadotto a 7 luci di m. 8 al Km. 47+824	(ultimato)
				Ricostruzione parziale del ponte per doppio binario a 7 luci di m. 9 sul fiume Ofanto al Km. 49+685	(ultimato)
				Ricostruzione parziale del viadotto a 7 luci di m. 10 al Km. 60+034	(ultimato)
				Id. al Km. 66+218	(ultimato)
				Ricostruzione del sottopassaggio di luce m. 5 al Km. 74+912	(ultimato)

Segue: ALLEGATO N. 24.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Barletta-Spinazzola	Ricostruzione parziale del viadotto a 7 luci di m. 12 al Km. 41+344 Ricostruzione del sottopassaggio di m. 3 al Km. 47+874	(ultimato) (ultimato)	Catania-Messina	Ripristino archi del ponte in muratura sul torrente Elunetta al Km. 280+654 id. sul torrente Minissale al Km. 280+173 Ripristino dell'arco del sottovia in muratura al Km. 302+387	(ultimato) (ultimato) (ultimato)
Rocchetta S. A.-Giota del Colle	Ricostruzione ponti al Km. 104+577, 106+500 e 107+025 Ricostruzione viadotto a 5 luci di m. 14 sul Vallone Gravineilla al Km. 92+257	(ultimato) (ultimato)	Palermo-Catania	Impianto di due travate metalliche provvisorie sul viadotto di Catania in muratura al Km. 239+273 Impianto di una travata metallica provvisoria sul ponte in muratura al Km. 186+930 fra Libertinia e Sparagogna	(ultimato) (ultimato)
Compartimento di Reggio Cal.					
Battipaglia-Reggio Calabria	Sistemazione 13 ponticelli fra Rosarno e Palmi Ricostruzione del volto e della pila del ponte Brizzi al Km. 107+436 Consolidamento del ponte in muratura di luce m. 10 al Km. 68+701 stazione di Pisciotta Riparazione piattabanda torrente Acciarello al Km. 388+236 fra Villa S. Giovanni e Catona	(ultimato) (ultimato) (ultimato) (ultimato)	Dittaino-Caltagirone (scartamento ridotto)	Impianto provvisorio di un fascio multiplo di rotaie sul sottovia in calcestruzzo al Km. 66+700 demolito nell'arco Impianto provvisorio di un fascio di rotaie su spalle provvisorie in buzzoni di pietrame sul ponte al Km. 25+636	(ultimato) (ultimato)
Paola-Cosenza	Consolidamento ponte in muratura al Km. 8+706	(ultimato)	Bicocca-Messina	Ricostruzione dell'arcata del ponte in muratura sul torrente Grotte al Km. 263+756	(in corso)
S. Eufemia-Catanzaro	Ripristino ponte sul torrente Musofolo al Km. 37+945	(ultimato)	Palermo-Bicocca	Ricostruzione del volto del ponte in muratura al Km. 186+930 fra Libertinia e Sparagogna	(in corso)
Compartimento di Palermo					
Palermo-Messina	Ricostruzione dell'arcata di m. 10 del ponte in muratura sul torrente Petrarìa al Km. 100+174 Ripristino provvisorio con riempimento di n. 2 luci crollate, del ponte in muratura sul torrente Saponara al Km. 212+104 e costruzione di gabbionate di difesa	(ultimato) (ultimato)	Palermo-Messina	Ricostruzione di due arcate del ponte promiscuo in muratura sul torrente Tusa a 9 luci di m. 14 ciascuna al Km. 80+843 Ricostruzione di due pile del ponte in muratura sul torrente Buzza a tre luci di m. 11 ciascuna al Km. 110+632 Ricostruzione di n. 3 pile del ponte Furiano in muratura a 7 luci di m. 16 ciascuna al Km. 117+645 Sistemazione del ponte sul torrente Saponara al Km. 212+104	(in corso) (in corso) (in corso) (in corso)
Alcamo D.-Marsala-Trapani	Ricostruzione del volto e dei piedritti e sistemazione del ponticello di Salemi al Km. 98+690 Ricostruzione completa del ponte in muratura sul torrente Mazaro al Km. 140+401	(ultimato) (ultimato)	Palermo-Catania	Ricostruzione con due arcate del viadotto di Catania al Km. 239+373	(in corso)
Palermo C.-Termini Imerese	Riparazione del ponte in muratura sul fiume Oreto al Km. 0+767	(ultimato)	Fiumetorto-Messina	Ponte ferroviario e stradale sul torrente Tusa al Km. 80+843 Ponte sul torrente Buzza al Km. 110+632 Ponte Furiano al Km. 117+645	(in corso) (in corso) (in corso)
Palermo-Messina	Ripristino provvisorio con riempimento di n. 2 luci crollate del ponte in muratura sul torrente Niceto al Km. 203+342	(ultimato)	Villa S. Giovanni	Sistemazione due invasature e molo foraneo	(in corso)
Bicocca-Messina	Impianto di due travate metalliche provvisorie al ponte in muratura sul torrente Grotte al Km. 263+756 fra Guardia Mangano e Carruba	(ultimato)	Delegazione di Cagliari	Per memoria	

Segue: ALLEGATO N. 24.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
B) Lavori relativi alle gallerie ed al corpo stradale					
Compartimento di Milano			Galleria Granarolo	Sospesa per deficienza mano di opera e automezzi all'imbocco est, proseguita con limitata mano d'opera all'imbocco ovest	
Arona-Domodossola	Difesa del rilevato ferroviario dalle piene del Toce e del torrente Anza fra Vogogna e Benza Difesa come sopra a valle del ponte ferroviario al Km. 52 + 555	(ultimato) (in corso)	Genova P. P.-La Spezia	Galleria Facchini ed allacciamento con Succursale (proseguito a ritmo ridotto) Seconda tratta Galleria Traversata. Lavoro quasi ultimato meno il raccordo fra la galleria preesistente in esercizio e l'estremità lato Principe della Camera di biforcazione e l'arretramento di un tratto di un muro di sostegno allo esterno di cui è rimandata l'esecuzione per difficoltà varie (il contratto è rescisso a sensi della legge 1772/1940)	
Compartimento di Venezia			Genova-Confini francese	Lavori per ripristino della vecchia galleria di Vesima	
Milano-Venezia	Lavori per sorpassare con la strada N. 62 della Cisa il raccordo diretto Bologna-Brennero presso la stazione di Verona Porta Nuova in corrispondenza al Km. 11 + 699 del raccordo stesso (sospesi per motivi di guerra)		Compartimento di Reggio Cal.		
Compartimento di Genova			Battipaglia-Reggio Calabria	Costruzione di manufatto al Km. 387 + 685 nella stazione di Villa S. Giovanni Consolidamento della sede ferroviaria fra i Km. 64 + 400 e 65 + 020 fra le stazioni di Ascea e Pisciotta Costruzione di una scogliera a difesa della sede ferroviaria di Pisciotta Consolidamento del tratto di sede ferroviaria in frana fra i Km. 64 + 300 e 64 + 400 fra Ascea e Pisciotta	(ultimato) (in corso) (in corso) (in corso)
Stazione di Genova P. P.	Ampliamento piazzale viaggiatori di Genova P. P. (Galleria Traversata e arretramento muraglione a monte). Lavori sospesi per deficienza di mano d'opera e di automezzi quelli per l'arretramento del muraglione, proseguiti a ritmo ridotto i lavori in galleria				
Galleria S. Rocco	Chiuso l'appalto per raggiungimento del 6/5	(eseguito 90 %)			

ALLEGATO N. 25.

Elenco dei lavori ai ponti in ferro ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944
(Vedere Relazione a pag. 42 e seguenti, Parte II, capo II)

COMPARTIMENTO E LOCALITA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITA	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Torino	Per memoria		Firenze-Pisa	Sistemazione attraversamenti ai Km. 27+791, 30+247, 32+431, 32+873, 33+887, 33+930, 51+341 e 51+789 mediante sostituzione delle travate metalliche esistenti con nuove travate	(in corso)
Compartimento di Milano				Fornitura e posa in opera di una travata metallica per il sottopassaggio in obliquo di m. 3,35 al Km. 43+432 in stazione di S. Miniato Fucecchio	(in corso)
Cremona-Fidenza	Lavori di rafforzamento e di sistemazione della posa dell'armamento su traverse nel ponte sul fiume Po presso Cremona	(in corso)	Compartimenti di Roma e Ancona	Per memoria	
Compartimento di Venezia			Compartimento di Napoli		
Verona-Brennero	Rafforzamento delle due travate del ponte sul torrente Aia al Km. 54+925	(ultimato)	Cervaro-Napoli	Sistemazione della travata danneggiata da azioni belliche, di luce m. 40 al Km. 85+449 della linea Cervaro-Napoli	(ultimato)
Compartimento di Trieste	Per memoria		Compartimento di Bari	Per memoria	
Compartimento di Genova			Compartimento di Reggio Cal.		
Binario industriale in sponda destra del Polcevera	Travata metallica sul sottovia di luce m. 5,80 in prosecuzione del costruendo ponte a 9 luci sul Polcevera a Genova Trasta (pronta in officina)	(ultimato)	Metaponto-Reggio di Calabria	Costruzione del nuovo ponte in tre luci di m. 50 ciascuna a travate metalliche indipendenti in sostituzione di quelle esistenti sul fiume Basento al Km. 45+101. Stanziamento L. 4.283.200	(in corso)
Compartimento di Bologna			Compartimento di Palermo		
Modena-Verona	Nuove travate metalliche sul Ponte del Molini al Km. 62+082 e dello Scaricatore al Km. 62+588	(in corso)	Palermo-Messina	Riparazione definitiva della travata ad una luce di m. 25 sul torrente Canneto al Km. 101+683	(in corso)
Bologna-Padova	Nuove travate metalliche sul Po al Km. 47+850 presso Borgoforte	(in corso)		Sistemazione definitiva delle due travate della luce di m. 45 ciascuna sul torrente Caronia al Km. 105+182	(in corso)
	Sistemazione ponte in ferro sul Reno	(in corso)		id. della travata a due luci di m. 25 ciascuna sul torrente Inganno al Km. 322+510	(in corso)
	id. sul sottovia Francolino Km. 52+042	(in corso)		Riparazione della travata al ponte in due luci di m. 50 ciascuna sul torrente Rosmarino al Km. 127+344	(in corso)
	Sistemazione ponte sul canale Bianco Km. 69+823	(in corso)		Sistemazione definitiva delle due travate della luce di m. 45 ciascuna del ponte sul torrente Zappulla al Km. 133+578	(in corso)
	id. sull'Adige presso Rovigo	(in corso)		Riparazione del sottovia in ferro da m. 6 di luce al Km. 70+746	(ultimato)
Bologna-Verona	Nuove travate metalliche sul Lavino Km. 13+914	(in corso)		Riparazione della travata al ponticello Borrello di m. 5 di luce al Km. 93+138	(ultimato)
	Nuove travate sul Ghironda Km. 14+635	(in corso)		id. sul torrente S. Stefano in due luci di m. 30 ciascuna al Km. 96+847	(ultimato)
	id. sul Samoggia Km. 15+088	(in corso)		Riparazione definitiva del ponte in ferro ad una luce di m. 30 sul torrente Astora al Km. 99+800	(ultimato)
Compartimento di Firenze					
Lucca-Viareggio	Sistemazione ponte a travata metallica di luce m. 7,30 al Km. 19+351,33 sul Fosso Le Venti	(ultimato)			
Firenze-Pisa	Fornitura e posa in opera di nuove travate metalliche in sostituzione di quelle esistenti al ponte sul fiume Pesa al Km. 15+620	(ultimato)			
	Fornitura e posa in opera di nuove travate metalliche in sostituzione di quelle esistenti ai ponti sui fiumi Elsa ed Era ai Km. 27+656 e 60+492	(in corso)			
	Sistemazione dei ponti sul Rio S. Bartolomeo e sui torrenti Egola e Cecinella rispettivamente ai Km. 45+129, 46+063 e 52+780 mediante sostituzione delle travate metalliche esistenti con altre a semplice binario	(in corso)			

Segue: ALLEGATO N. 25.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Palermo-Messina	Riparazione della travata continua a due luci di m. 30 ciascuna sul torrente S. Angelo al Km. 147 + 213	(ultimato)	Bicocca-Catania-Messina	Sistemazione ponte in ferro sul torrente Alcantara in due luci di m. 20 ciascuna al Km. 283 + 331	(in corso)
	id. del ponte in ferro a luci di m. 50 ciascuna sul torrente Mazzara al Km. 179 + 125	(ultimato)		id. sul torrente S. Filippo in tre luci di m. 11,50 ciascuna al Km. 295 + 720	(in corso)
	Ripristino sottovia in ferro di ml. 7 di luce al Km. 181 + 108	(ultimato)		id. sull'Agrò in 13 luci, due da m. 16,50 ed 11 da m. 20,80 al Km. 301 + 296	(in corso)
	Ripristino sottovia in ferro di ml. 7 di luce al Km. 181 + 842	(ultimato)		Riparazione travata torrente Porto Salvo di m. 12 al Km. 302 + 450	(ultimato)
Linea Roccapalumba-Catania	Ripristino travata ponte di luce m. 20 al Km. 230 + 120	(ultimato)	Roccapalumba-Porto Empedocle	Sistemazione ponte in ferro sul torrente Savoce in 5 luci di m. 16,20 le estreme e di m. 21,81 le intermedie, al Km. 304 + 880	(in corso)
	Costruzione della travata di luce m. 53 e ponte sul torrente Simeto al Km. 220 + 925 con reimpiego di elementi ricavati dalla travata volta d'opera dal ponte Zappulla della linea Palermo-Messina	(in corso)		Riparazione della travata a due luci di m. 19,80 ciascuna sul torrente Giampileri al Km. 319 + 747	(ultimato)
Palermo-Trapani	Sistemazione ponte in ferro sul torrente Bergi ad una luce di m. 20 al Km. 171 + 735	(in corso)	Castelvetrano-Bicocca	Sistemazione definitiva della travata sul torrente Milli di luce di m. 20 al Km. 326 + 845	(ultimato)
	Ripristino travata della luce di m. 11 sul torrente Sotio al Km. 155 + 107	(in corso)		Sistemazione definitiva travata Lardena in due luci di m. 15 ciascuna al Km. 328 + 949	(ultimato)
	Ripristino ponte in ferro sul torrente Arena di luce m. 30 al Km. 133 + 471	(ultimato)		Riparazione definitiva travata di luce m. 50 sul torrente Belice al Km. 15 + 685	(in corso)
Bicocca-Catania-Messina	Sistemazione sottovia in ferro di luce m. 8 al Km. 272 + 414	(ultimato)	Delegazione di Cagliari	Sistemazione ponte in ferro sul torrente Platani a tre luci al Km. 114 + 967	(ultimato)
	id. di luce di m. 13,60 al Km. 272 + 436	(ultimato)		Per memoria	
	id. di luce m. 25 al Km. 272 + 560	(ultimato)			

ALLEGATO N. 26.

**Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine ecc.
ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944
(Vedere Relazione a pag. 42 e seguenti, Parte II, Capo II)**

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Milano			Genova Trasta		
Brescia	Deposito Locomotive - Sistemazione dell'Officina Squadra Rialzo, dei fabbricati per servizi accessori, dei binari di accesso al Deposito con la costruzione di una fossa a fuoco e di una fossa cala assi	(ultimato)		Officina Rialzo - Opere di terra, murarie e c. a. occorrenti per l'ampliamento del capannone riparazione carri, per la costruzione del capannone riparazione carrozze	(in corso)
Cremona	Deposito Locomotive - Costruzione di una fossa a fuoco e di un fabbricatino per i carboni	(ultimato)	Ventimiglia	Impianto di una stadera a ponte da 40 Tonn. con tavolato di m. 8 nella Officina Rialzo	(ultimato)
Voghera	Officine M. M. - Costruzione di capannone per il locale fucline e per la produzione gas acetilene	(ultimato)	Genova di Negro	Costruzione fabbricatino per deposito infiammabili	(ultimato)
	Costruzione cunicoli per tubazioni e cavi elettrici	(in corso)	Compartimento di Bologna		
Compartimento di Venezia			Parma	Deposito Locomotive - Sistemazione fabbricato uffici, magazzino oli e servizi accessori e impalcatura per carico carbone sulle locomotive	(ultimato)
Trento	Rimessa Locomotive - Costruzione di un fabbricatino ad uso centrale termica con tettoia e camino e di due gruppi di locali	(ultimato)	Piacenza	Deposito Locomotive - Fondazione stadera a ponte e fossa visita e impalcatura per carico carbone	(ultimato)
Verona P. N.	Deposito Locomotive - Soffittature in faesite ignifugata in tre baracche di legno	(ultimato)	Castelmaggiore	Impianto di un Deposito Locomotive	(ultimato)
	Officina Rialzo - Ampliamento (sospeso per motivi di guerra)		Ferrara	Copertura nuova Rimessa Locomotori ed Automotrici	(in corso)
	Copertura in ferro della tettoia per piccole riparazioni	(in corso)	Faenza	Deposito Locomotive - Adattamenti vari e costruzione fossa	(in corso)
	Officina carica accumulatori - Ampliamento e sistemazione	(in corso)	Rimini	Officine - Sistemazione lucernari e copertura	(in corso)
Verona P. V.	Officina Locomotive - Lavori in terra, in muratura ed in legname occorrenti per la costruzione di n. 2 capannoni (sospeso per rescissione contratto)		Compartimento di Firenze		
Padova	Deposito Locomotive - Sistemazione impianti	(in corso)	Firenze S. M. N.	Deposito Locomotive - Sistemazione fosse di visita con pavimento adiacente ribassato	(ultimato)
Vicenza	Riattivazione del Deposito Locomotive	(in corso)	Firenze P. P.	Officine - Sistemazione in dipendenza della entrata in servizio di nuove carrozze	(ultimato)
				Costruzione di due fabbricati per mesticheria e magazzino attrezzisti	(ultimato)
Compartimento di Trieste				Impianto di una fonderia sperimentale	(ultimato)
Trieste Centrale	Squadra Rialzo - Costruzione di una fossa di visita vetture nel 2° binario	(ultimato)		Sistemazione uffici e locali della milizia ferroviaria	(ultimato)
	Sistemazione capannoni	(ultimato)	Pontassieve	Costruzione tettoia in c. a. fra i due capannoni dei reparti oli ed infiammabili	(ultimato)
	Officine T. E. - Ampliamento	(in corso)	Livorno C.	Deposito Locomotive - Ampliamento e sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione della linea Pistoia-Pisa	(in corso)
Flume	Squadra Rialzo - Sistemazione impianti con costruzione di un dormitorio e uffici	(in corso)	Compartimento di Ancona		
Compartimento di Genova			Ancona	Deposito Locomotive - Parziale sistemazione	(ultimato)
Genova Brignole	Deposito Locomotori - Ampliamento (lavori fermi per mancanza materiali)				

Segue: ALLEGATO N. 26.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Falconara M.	Officine Squadra Rialzo - Im- pianto di binari tronchi	(ultimato)	Compartimento di Palermo		
Foligno	Officine Locomotive - Sistemazio- ne reparti lavorazione mate- riali isolanti e tubisti	(in corso)	Catania C.	Deposito Locomotive - Costruzio- ne fosse a fuoco	(ultimato)
Compartimento di Roma			Delegazione di Cagliari		
Valletri	Deposito Locomotive - Ripristino	(in corso)	Sassari	Deposito Locomotive - Impianto di macchinari diversi per la lavorazione dei tubi bollitori	(ultimato)
				Impianto di macchinari diversi per la costruzione di una tet- tola ad uso Squadra Rialzo nella stazione	(ultimato)
Compartimento di Reggio Cal.			Macomer	Impianto di tettola nella stazio- ne per la lavorazione al co- perto, da servire per officina veicoli e squadra rialzo	(ultimato)
Reggio Calabria	Deposito Locomotive - Costruzio- ne rimessa per trattatrici	(ultimato)			

ALLEGATO N. 27.

**Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate,
ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944**

(Vedere Relazione a pag. 42 e seguenti, Parte II, Capo II)

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Torino			Chiusa	Impianto di comunicazione fra il 7° e l'8° binario e sistemazione area per deposito carbone	
Ozzano Monferrato	Prolungamento binario tronco		Venezia S Lucia	Sistemazione generale dei servizi viaggiatori e merci G. V. e nuovo fabbricato viaggiatori e sistemazione del Palazzo Compartimentale (lavoro sospeso per motivi di guerra)	
Compartimento di Milano			Verona P. Nuova	Ampliamento del fabbricato adibito a scuola di musica della milizia ferroviaria per ricavare la caserma per la stessa	(ultimato)
Gallarate	Impianto di due binari e di una fossa da visita	(in corso)	Venezia Mestre	Nuovo cantiere lavori opere murarie e di armamento	(ultimato)
	Sistemazione piazzale dello scalo merci		Verona P. Nuova	Costruzione di 4 cabine A.C.E. (sospeso per rescissione del contratto)	
	Sistemazione della stazione in dipendenza della elettrificazione della linea Milano-Domodossola		Compartimento di Trieste		
Sesto Calende	Sistemazione in dipendenza della elettrificazione della Milano-Domodossola	(ultimato)	Trieste Centrale	Sistemazione impianti per ricevimento e partenza treni merci	(ultimato)
Caravaggio	Prolungamento di m. 100 del binario di carico e scarico		S. Pietro del Carso	Prolungamento del 1° binario di deposito e suo allacciamento con altri binari di stazione	(ultimato)
Casteggio	Ampliamento della stazione (ultimati i lavori murari e d'armamento)		Primano	Prolungamento di due binari di incrocio e costruzione di due tronchini di sicurezza	(ultimato)
Stradella	Costruzione nuovo marciapiedi e di un sottopassaggio (in corso lavori all'armamento per ottenere lo spazio occorrente)		Sappiane	Prolungamento binario di incrocio e costruzione di un tronchino di sicurezza	(ultimato)
Castel S. Giovanni	Ampliamento (ultimati i movimenti di terra)		Giordani	Prolungamento di due binari di incrocio e costruzione di due binari tronchi	(ultimato)
Bellinzago	Impianto di un binario di carico e scarico diretto della lunghezza di m. 150		Reana del Roiale	Lavori di terra e murari per l'ampliamento della stazione	(ultimato)
Oleggio	Impianto di due binari di carico e scarico diretto		Moggio	Lavori di terra e murari per l'ampliamento della stazione	(ultimato)
Como S. Giovanni	Piccolo fabbricato e un magazzino e spogliatoio	(ultimato)	Tarvisio Centrale	Lavori di terra e murari per sistemazione dei binari lato confine	(in corso)
Airuno	Padiglione di attesa viaggiatori	(ultimato)	Compartimento di Genova		
Compartimento di Venezia			Genova P. P.	Ampliamento piazzale viaggiatori. Sospesi, per deficienza di mano d'opera e di automezzi, i lavori per l'arretramento del muraglione a monte	
Mira Mirano	Sistemazione impianti in dipendenza della elettrificazione della tratta Padova-Venezia	(ultimato)	Genova Brignole	Costruzione nuovi marciapiedi, pensiline e sottopassaggi	(sospeso)
Calalzo Pieve di Cadore	Ampliamento piazzale esterno ed impianto due binari	(ultimato)		Lavori d'armamento per l'ampliamento e la sistemazione generale della stazione (Lavori sospesi per risoluzione del contratto)	
Rovereto	Completamento della sistemazione degli impianti in dipendenza della elettrificazione della linea	(ultimato)		Ampliamento del piazzale del fabbricato viaggiatori ultimato, salvo alcune opere di finimento)	
Bolzano	Ampliamento del fascio binari di raccordo fra la stazione di Bolzano e la zona industriale mediante impianto di tre nuovi binari, previo allargamento del rilevato	(ultimato)	Genova Trasta e Genova Bolzaneto	Ampliamento e sistemazione in dipendenza della costruzione della nuova Officina Rialzo. Lavori di terra e murari (ultimati salvo un marciapiedi)	
Viadotto sull'Avviso	Impianto di nuove comunicazioni fra i binari di corsa anteriormente e posteriormente al viadotto				
Km. 146 della linea Verona-Brennero	Impianto di nuove comunicazioni fra i binari di corsa al Km. 146 e 149 fra le stazioni Bronzolo e Bolzano				
Campo di Trens	Sistemazione impianti del parco binari per creare un posto di disinfezione treni.				

Segue: ALLEGATO N. 27.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Genova Bolzaneto	Impianto di un fascio di 4 binari tronchi. Lavori di terra e murari	(sospeso)	Migliarino Pisano	Impianto di un binario di carico e scarico diretto	
Porto di Genova	Allacciamento a doppio binario della linea Bacino (ex Vittorio Emanuele III) - Parco Forni con la linea dei Bastioni	(sospeso)	Apuania	Impianto di tre nuovi binari passanti nella stazione	
Ventimiglia	Sistemazione e miglioramento dei servizi della stazione		Pisa Centrale	Costruzione delle nuove pensiline in cemento armato in conseguenza della demolizione della grande tettoia e delle pensiline in ferro	(in corso)
Genova Quarto del Mille	Sistemazione della stazione (I Gruppo)			Demolizione di tutte le pensiline metalliche a copertura dei marciapiedi e piani caricatori	(in corso)
Vesima	Lavori per aumentare la potenzialità del piazzale merci		Pisa P. F.	Prolungamento della tettoia del piano caricatore del M. M.	(in corso)
Parco Piazza d'Armi	Costruzione di un nuovo piano caricatore militare con due binari di accosto		Apuania Montignoso	Costruzione di una passerella pedonale in c.a. per il servizio viaggiatori	(in corso)
Genova P. P.	Fabbricato servizi accessori (in corso a ritmo molto ridotto le opere di finimento della prima fase)		La Spezia Migliarina	Prolungamento del Marazzino Merci in dipendenza dell'istituendo servizio camionistico fra Pisa e La Spezia	(in corso)
Genova Brignole	Fabbricato servizi accessori	(in corso)	Montelupo Capraia	Sistemazione degli impianti della stazione in dipendenza della correzione del tracciato	(ultimato)
	Cabina A per A.C., Magazzino Lavori ecc.	(in corso)	Firenze Campo Marte	Sopraelevazione di parte del ricovero antiaereo lungo la Via Mannelli	(ultimato)
	Cabine B, C e D per A.C.	(in corso)	Montecatini Terme	Completamento e sistemazione di fabbricati	(ultimato)
	Cunicoli per cavi, tubazioni e fognature (sospesi per rescissione contratto a sensi della legge 1772-1940)		Grosseto e Campiglia	Prolungamento marciapiedi	(ultimato)
Albenga	Costruzione F. V. in relazione alla sistemazione generale della stazione		Campiglia	Costruzione di un fabbricato per mensa del personale dei servizi accessori	(ultimato)
Finale Ligure Marina	Costruzione del nuovo F. V. e del nuovo F. S. A.		Montevarchi	Prolungamento marciapiedi della stazione	(in corso)
Alassio	Costruzione sottopassaggio e pensilina con ricovero sul marciapiedi intermedio e sistemazione atrio biglietti		Pescia	Sistemazione degli impianti della stazione in dipendenza della elettrificazione della linea Pistoia-Pisa	(in corso)
Vado Ligure	Costruzione di un nuovo F. V. e di un F. S. A. e altri lavori complementari		Pontedera	Ampliamento e sistemazione del F. V. e del M. M.	(in corso)
Mentone	Impianto sagoma limite internazionale		Pisa Centrale	Sistemazione marciapiedi e facciata interna del corpo centrale del F. V. in conseguenza della demolizione della grande tettoia e delle pensiline in ferro	(in corso)
Compartimento di Bologna			Sarzana	Prolungamento marciapiedi	(in corso)
S. Arcangelo di Romagna e Cesena	Binari di raccordo richiesti dal Comando Tedesco		Sarzana, Arcola e Vezzano	Impianto A.C.E.	(in corso)
Castelmaggiore, S. Giorgio di Piano, S. Pietro in Casale, Galliera, Poggio Renatico e Ferrara	Ampliamento in dipendenza della elettrificazione		La Spezia Migliarina	Sistemazione del piazzale adiacente ai binari di carico e scarico diretto	(in corso)
Mirandola Ozzano	Costruzione di un piano caricatore militare (i lavori rimasti in sospeso non verranno più ripresi)		Compartimento di Ancona		
Cesena, Faenza e Imola	Ripristino degli impianti danneggiati		S. Vito Lanciano	Costruzione di un binario tronco	
Bologna S. Donato	Costruzione fabbricati, rifornitori acqua e posa binari	(in corso)	Torino di Sangro	Impianto della IV linea	
Compartimento di Firenze			Riccione	Ampliamento e sistemazione scalo merci e prolungamento marciapiedi lato mare	
Firenze Cascine	Correzione del tracciato dei binari della stazione in dipendenza della elettrificazione della linea Firenze-Pisa		Fano	Ampliamento e sistemazione fascio merci	
			Falconara	Impianto di un fascio di binari per carri riparandi	
			Porto Recanati	Prolungamento 1° e 2° marciapiedi	(in corso)

Segue: ALLEGATO N. 27.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Civitanova	Prolungamento lato Ancona della prima linea e prolungamento del primo marciapiedi		Vibo Valentia	Prolungamento di due binari tronchi a valle della stazione	(ultimato)
S. Elpidio	Ampliamento		S. Pietro a Maida	Miglioramento impianti scalo merci	(ultimato)
Porto S. Giorgio	Prolungamento della IV linea e del marciapiedi		S. Eufemia Lamezia	Ampliamento fascio deposito carri	(ultimato)
Tortoreto Lido	Costruzione marciapiedi fra la seconda e la terza linea	(in corso)	Cannitello	Impianto del 3° binario	(ultimato)
Porto d'Ascoli	Prolungamento del 1° e 2° marciapiedi	(in corso)	Villa S. Giovanni	Impianto fascio binari fra le stazioni di Villa S. Giovanni e Catona e di un binario di collegamento di detto fascio con gli impianti della stazione di Villa S. Giovanni	(ultimato)
Terni, Cannara, Spello e Ellera Corciano	Ampliamento			Impianto di un fascio di quattro binari tronchi in adiacenza al nuovo fascio riordino (eseguita soltanto la sede)	
Foligno	Sistemazione parco binari Camposanto		Reggio Calabria Marittima	Arredamento provvisorio della banchina di levante del porto ed impianto di binari di raccordo con la linea Battipaglia-Reggio Calabria	(ultimato)
Castelplanio	Sistemazione locali uso ufficio	(ultimato)	Sibari	Impianto 9° e 10° binario	(ultimato)
Linea Pescara-Termoli	Costruzione del Posto di Movimento Vignola fra le stazioni di Istonio e Lebba	(ultimato)	Siderno	Prolungamento binario d'incrocio ed impianto 4° binario	(ultimato)
Riccione	Costruzione di un padiglione per ricovero treni riservati. Prolungamento del marciapiedi lato mare	(in corso)	Bagnara	Prolungamento binario incrocio	(ultimato)
Compartimento di Napoli			Rozzano	Sistemazione del F. V. e del fabbricato cessi	(ultimato)
Battipaglia	Impianto fascio di 8 binari passanti lato Potenza	(ultimato)	Compartimento di Palermo		
Torre Annunziata Centrale, Angri, Pagani e Nocera	Ampliamento	(ultimato)	Rometta	Prolungamento binari d'incrocio	(ultimato)
Giugliano Qualiano	Restauro F. V. ed annessi	(ultimato)	Galati	Impianto 3° binario	(ultimato)
Villa Litterno	Lavori di restauro del F. V.	(in corso)	Caltagirone	Impianto binario per trasbordo zolfi	(ultimato)
Compartimento di Bari			Catania Centrale e Acquicella	Ripristino binari	(ultimato)
Squinzano	Costruzione di un piano caricatore in muratura	(ultimato)	Catenuova	Ripristino binari	(ultimato)
	Pulizia e manutenzione piazzali, strade e piani caricatori	(ultimato)	Palmara	Nuovo posto di movimento con binario d'incrocio	(in corso)
Serranova	Costruzione scalo merci		Camaro	Prolungamento binario tronco lato Messina, prolungamento del binario d'incrocio ed impianto 3° binario	(in corso)
Lecce	Impianto binari per deposito carri	(sospeso)	Gesso	Prolungamento binario d'incrocio	(in corso)
	Pulizia e manutenzione piazzali, strade e piani caricatori		Messina	Impianto fascio ricevimento treni	(in corso)
Taranto	Prolungamento del piano caricatore in località Ausonia e sistemazione della relativa strada di accesso		Messina Scalo	Nuova invasatura sussidiaria presso il Gazometro per le navi traghetto	(in corso)
Bari Centrale	Costruzione fabbricato ad uso dell'officina di carica accumulatori	(ultimato)	Bicocca	Impianto binario a servizio di un piano caricatore	(in corso)
Brindisi Centrale	Pulizia e manutenzione piazzali, strade e piani caricatori	(ultimato)		Prolungamento binari di incrocio	(in corso)
Cervaro	Ampliamento del F. V.	(ultimato)	Catania Ognina	Impianto fascio deposito carri	(in corso)
Gioia del Colle	Completamento della pavimentazione del marciapiedi antistante al F. V. e pavimentazione del marciapiedi intermedio	(ultimato)		Ampliamento del F. V.	(ultimato)
Compartimento di Reggio C.			Delegazione di Cagliari		
Agropoli	Impianto di due aste di manovra e di due binari tronchi	(ultimato)	Oristano	Costruzione fossa fuoco ed impianto binari	(in corso)
Sapri	Miglioramento impianti	(ultimato)	Porto di Olbia	Costruzione di un approdo per motozattere	(ultimato)
Cetraro	Impianto di un binario tronco per carico e scarico diretto	(ultimato)			

Elenco dei lavori relativi agli impianti di rifornimento acqua, estinzione incendi, pulizia carrozze, lavaggio carri, riscaldamento treni e fabbricati, depositi infiammabili, ecc. ultimati o in corso di esecuzione nelle stazioni e lungo le linee, al 30 giugno 1944

(Vedere Relazione a pag. 42 e seguenti, Parte II, Capo II)

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Torino					
Alessandria	Ampliamento della platea di lavaggio carri e della fossa di letame	(ultimato)	Stena	Impianto di riscaldamento e produzione acqua calda nel fabbricato dormitorio	(ultimato)
Compartimento di Trieste			Linee Chiusi-Empoli e Montepescali-Asciano	Impianto di 22 cisterne per acqua potabile per le stazioni e le case cantoniere	(ultimato)
Villa del Nevoso	Impianto di disinfezione e disinfezzazione per bonifica treni	(ultimato)	Compartimento di Ancona		
Compartimento di Bologna			Terni	Spostamento e revisione di tutto l'impianto idrico nella stazione	(in corso)
Bologna Smistamento	Derivazione d'acqua dall'acquedotto comunale per il Deposito delle locomotive	(ultimato)	Balano e Spoleto	Modifica all'impianto idrico nelle stazioni	(in corso)
Forlì	Costruzione platea di lavaggio carri a bestiame e impianto di pompatura	(ultimato)	Compartimento di Bari		
Rovigo	Costruzione di un secondo pozzo tubolare	(ultimato)	Palagiano	Potenziamento con tubi di maggiore diametro della derivazione di acqua dell'Acquedotto Pugliese per la stazione	(ultimato)
Lavezzola	Costruzione nuovo pozzo tubolare	(ultimato)	S. Vito del Normanni e Iatiano	Derivazione d'acqua del Sele per le stazioni	(in corso)
Compartimento di Firenze			Cervaro	Costruzione di un pozzo tubolare in stazione	(in corso)
Pontassieve	Impianto di riscaldamento e produzione acqua calda nel nuovo fabbricato	(in corso)	Fiume Biferno	Ripristino impianto di pompatura	(in corso)
	Uffici ed Alloggi nel Magazzino Approvvigionamenti e nel capannone olii e grassi	(in corso)	Compartimento di Palermo		
Pistola	Sistemazione del servizio d'acqua	(ultimato)	Partinico	Aumento della potenzialità dello impianto idrico	(ultimato)

ALLEGATO N. 29.

Nuovi impianti, ampliamenti, sistemazioni di case cantoniere, fabbricati alloggi, dormitori, case economiche, dopolavoro, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944

(Vedere Relazione a pag. 42 e seguenti, Parte II, Capo II)

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Fiume	Adattamento a dormitorio del personale di macchina di alcuni locali del fabbricato ex-bagni esistente presso il Deposito Locomotive	(in corso)	Bari Parco Nord	Nuovo fabbricato alloggi per il personale del Movimento	(ultimato)
"	Costruzione di un dormitorio e Uffici per la Squadra Rialzo	(in corso)	Brindisi Smistamento	Nuovo fabbricato alloggi per il personale del Movimento	(sospeso)
"	Sistemazione del fabbricato servizi accessori nel piazzale interno della Provvida	(ultimato)	S. Vito dei Normanni	Costruzione baracca ad uso dormitorio	(ultimato)
Bra	Impianto mensa del Dopolavoro Ferroviario	(ultimato)	Bari	Fabbricato olii del D. L. per dormitorio sussidiario trazione	(ultimato)
Novara Centrale	id. id. id.	(ultimato)	Taranto	Sopraelevazione vani alloggi Officine per dormitorio sussidiario trazione	(ultimato)
Savona Città	id. id. id.	(ultimato)	"	Baracca per dormitorio per agenti scapoli della Trazione	(in corso)
Savona Letimbro	Impianto mensa del personale trazione	(ultimato)	Foggia	Costruzione di 2 fabbricati di complessivi 60 alloggi ad uso case economiche per i ferrovieri	(sospeso)
Savona Fornaci	Adattamento e costruzione locali per mensa aziendale	(in corso)	Linea Battipaglia-Reggio Calabria	Sistemazione di 10 case cantoniere	(ultimato)
Rivarolo	Impianto mensa aziendale nel Deposito Locomotori	(ultimato)	Linea Metaponto-Reggio Calabria	Ampliamenti di 2 case cantoniere e sistemazione di altre 3	(ultimato)
Genova Sampierdarena	Impianto mensa aziendale nelle Officine Rialzo	(ultimato)	Reggio Calabria	Fabbricato Case Economiche ferroviari (3 gruppo per 26 alloggi)	(ultimato)
"	Fabbricato alloggi (in corso ma danneggiato da incursioni aeree)	(ultimato)	"	Due fabbricati Case Economiche ferroviari (4° gruppo) per complessivi 39 alloggi	(in corso)
Castelfranco Veneto	Lavori per ricavare una mensa al Dopolavoro Ferroviario	(ultimato)	Reggio Calabria (Rione Castello)	Due fabbricati Case Economiche ferroviari per complessivi 24 alloggi	(in corso)
Ventimiglia	Costruzione di un fabbricato alloggi	(ultimato)	Reggio Calabria	Fabbricato con 6 alloggi per Funzionari dell'Ufficio I. E. S.	(ultimato)
Pescara C.	Sistemazione della mensa del Dopolavoro Ferroviario	(ultimato)	Melito di Porto Salvo	idem 4 alloggi	(in corso)
Falconara	Costruzione locali per mensa del Dopolavoro Ferroviario	(in corso)	Linea Bicocca-Messina	Ampliamento di 4 case cantoniere (2 ultimate, 2 in corso)	(in corso)
Ancona	Parziale sistemazione del Dopolavoro Ferroviario	(in corso)	Linea Palermo-Bicocca	Ampliamento di una casa cantoniera	(in corso)
Villa Literno	Sistemazione di 5 fabbricati alloggi	(in corso)	Messina	Ampliamento dormitorio personale di macchina	(ultimato)
Bellavista	Ampliamento della C. C. al Km. 106+124 per alloggio del Capo Stazione	(ultimato)	"	Costruzione di 6 fabbricati per Case Economiche ferroviari con 274 alloggi	(in corso)
Brindisi C.	Nuovo fabbricato alloggi per il personale dell'Ufficio I. E. S.	(sospeso)	Catania	Costruzione di un fabbricato per Case Economiche ferroviari con 6 alloggi	(in corso)
Carovigno	id. id.	(sospeso)	Chillivani	Ampliamento e restauro del fabbricato adibito a dormitorio del personale in stazione	(in corso)

Lavori in dipendenza dello stato di guerra ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1944

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Compartimento di Torino					
Cuneo Centrale	N. 2 ricoveri seminterrati in c. a. per il personale delle cabine di manovra		Milano Greco	Costruzione di un ricovero anti-bomba, della capacità di 800 persone, per il personale delle Officine	(In corso)
Cuneo Deposito Locomotive	Ampliamento fabbricato servizi accessori per sistemazione spogliatoi operai e deposito sabbia		Milano Smistamento	Costruzione di un ricovero anti-bomba presso il D. L. Costruzione di una baracca in legno e muratura per ricovero personale lavori, presso P.M.C.	
Cuneo Gesso	Ricovero in galleria per 250 persone		Città di Milano	Miglioramenti ai rifugi delle case economiche ferrovieri Miglioramenti ricoveri a. a. nelle case patrimoniali	
Cuneo	Fortificazioni intorno agli Uffici e dormitorio della Guardia Repubblicana		Busto Arsizio	Sistemazione locali della scuola Tommaso di Busto per sfollamento uffici Sezione Commerciale. Impianto mensa nella stessa scuola per il personale sfollato della Sezione Commerciale	
Pinerolo	Sistemazione officina Servizio Trazione nella rimessa locomotive		Seregno	Costruzione di un ricovero a. a. nello scantinato del F. V. Fornitura mano d'opera per scarico, manipolazione e ricarica materiale d'armamento	
Torino P. N.	Impianto di un elevatore in legname per carbone, di una fossa di visita ed allacciamento di un binario con altro mediante posa di uno scambio		Sesto S. Giovanni	Mimetizzazione rifornitori Costruzione trincee paraschegge Fornitura cartelli indicatori ed iscrizioni	
Asti ed Alessandria	Costruzione di tre rifugi anti-aerei in calcestruzzo		Linee Monza-Calolziocorte e Ponte S. Pietro-Seregno	Sostituzione sbarre in ferro di chiusura di passaggi a livello con altre in legno	
Chivasso	Costruzione rifugio a. a. presso il posto di blocco N. 12		Como S. Giovanni	Costruzione di una fossa di visita locomotive	
Novara Centrale	Costruzione rifugio seminterrato sotto il cavalcavia di Porta Milano		Usmate	Adattamento a ricovero dello scantinato del F. V.	
Novara Smistamento	Ampliamento dormitorio personale viaggiante		Monza	Costruzione di trincee paraschegge Fornitura cartelli indicatori ed iscrizioni Mimetizzazione rifornitori	
Novara C. e Smistamento	Costruzione trincee paraschegge per truppe tedesche Costruzione piccoli rifugi a. a. in calcestruzzo		Galleria di Monza	Costruzione posti di difesa agli imbocchi	
Novara	Raddoppio e alzamento sponde di 8 carri a. L. con intercapedine		Linea Milano-Chiasso	Chiusura di camere da mina esistenti nella galleria di Monte Olimpino e nel viadotto al Km. 43+900	
Savona Fornaci	Mimetizzazione fabbricato Deposito Locomotive Sistemazione a rifugio di fossa a fuoco Costruzione di una traversata		Città di Arona	Sistemazione locali dell'Albergo Milano per sfollamento di parte della Sezione Movimento di Milano Adattamento di sei locali delle scuole elementari ad uso uffici della Sezione Movimento di Milano ivi sfollata	
Casale Monferrato	Riattivazione del Deposito Locomotive Costruzione di una nuova fossa a fuoco		Arona Stazione	Sistemazione locali servizi sussidiari per ufficio del Capo Riparto Lavori ivi sfollato da Milano Riattivazione Deposito Locomotive	(In corso)
Bussoleno	Lavori di adattamento nelle Officine del Deposito Locomotive Costruzione ricovero a. a. contro il colpo in pieno				
Compartimento di Milano					
Milano Centrale	Costruzione di ricovero anticarrolo per il personale della stazione Oscuramento uffici, vetrate, lucernari del F. V. Costruzione di un ricovero anti-bomba della capacità di 1.200 persone, per il personale di servizio	(In corso)			

Segue: ALLEGATO N. 30.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Arona e Domodossola	Costruzione di fosse a fuoco del Deposito Locomotive	(in corso)	S. Stefano Lodigiano, Codogno, Ospedaletto e Castelvetro	Formazione trincee paraschegge	
Linea Arona-Domodossola	Chiusura finestre della galleria Montorfano II e delle camere da mina delle gallerie S. Giovanni e presso imbocco galleria del Sempione		S. Stefano Lodigiano, Codogno, Secugnago, Lodi, Melegnano e Casalpusterlengo	Sistemazione locali per i Comandi Germanici	
Brescia	Riattivazione e sistemazione del Deposito Locomotive		Casalpusterlengo, Lodi, Codogno e Melegnano	Fornitura casse di legno per sabbia	
	Costruzione di un ricovero anti-aereo nel Deposito Locomotive	(in corso)		Fornitura tubi di cemento per riserva acqua	
Melegnano	Ricavo di un locale nel M. M. per decentramento materiali ricchi di monopolio		Castelvetro e Busseto	Costruzione di trincee paraschegge e fornitura di cartelli indicatori per 4 Comandi Germanici.	
Castelvetro Piacentino	Ricavo di un locale nel M. M. per decentramento materiali ricchi di monopolio				
Linea Milano-Piacenza	Lavori in seguito a danneggiamenti per bombardamento del 28 marzo 1944		Compartimento di Venezia		
Codogno	Formazione di trincee per armi automatiche		Bolzano	Costruzione di una deviazione a semplice binario tra Virgolo e Cardano, della lunghezza di m. 3.876 con un raddoppio di m. 750	
Lodi e Codogno	Costruzione cavalli di frisia			Costruzione di una fossa a fuoco della lunghezza di m. 25. di un impianto sussidiario di pompatura dall'Isarco, di una colonna idraulica, di un elevatore per carbone nonché costruzione di una passerella sull'Isarco per accesso a un esistente ricovero in roccia da parte del personale di Trazione	
Cremona	Costruzione di un ricovero a. a.				
	Costruzione di una fossa a fuoco	(in corso)			
Pontirolo	Sistemazione P. C. per deposito militare tedesco		Ala	Lavori di riattamento dell'Officina Rialzo	
Linea Cremona-Treviglio	Posa in opera di sbarre in legno a cassetta		Trento	Ampliamento del Riparto fucine presso il Deposito Locomotive	
	Fornitura di lucchetti e costruzione di pilanti per stanti di sbarre P. L.			Costruzione di N. 2 fosse a fuoco della lunghezza di m. 25 ciascuna e prolungamento di una fossa a fuoco esistente presso il D. L.	
Treviglio	Riattivazione Deposito Locomotive	(in corso)		Impianto di un elevatore per carbone	
Castelleone	Sistemazione del M. M.			Sistemazione delle condotte di acqua con collegamento ad anello per la rifornimento delle locomotive e impianto pompatura sussidiaria	(in corso)
Caravaggio e Olmeneta	Costruzione di rifugi antiaerei				
Linea Parma-S. Zeno	Posa sbarre di legno fra Remedello e S. Zeno		Bronzolo	Impianto di una baracca ad uso Deposito Locomotive con fossa a fuoco interna della lunghezza di m. 25, costruzione dell'impianto di pompatura, di un rifornitore a vasca metallica, di N. 2 colonne idrauliche, di un elevatore per carbone ed infine di una cabina di trasformazione elettrica per il Deposito Locomotori e pompatura d'acqua	
Verolanuova e S. Zeno	Mimetizzazione di rifornitori				
	Costruzione ricoveri				
Lecco	Ricovero a. a. per viaggiatori				
	Adattamento cantine F. V. a ricovero				
	Costruzione uscita di sicurezza ricovero a. a.	(in corso)			
	Costruzione trincee di protezione sul piazzale della stazione	(in corso)			
Sondrio e Chiavenna	Adattamento cantine F. V. a ricovero				
Cassano d'Adda e Ospitaletto Bresciano	Concentramento di materiali	(in corso)			
Stazioni diverse	Mimetizzazione di rifornitori, rifugi ecc. Fornitura di cartelli indicatori in italiano e tedesco. Impianti vari		Ponti in ferro sull'Adige	Inserzione deviatori nel binario di corsa dei treni dispari al Km. 109 tra le stazioni di Lavis e Mezzocorona e al Km. 132+500 tra le stazioni di Egna e Ora in precedenza ai ponti in ferro	(in corso)
Milano Certosa, Rho, Busio Arsizio, Gallarate, Varese e Porto Ceresio	Mimetizzazione di rifornitori				

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Bressanone	Sistemazione nuovi impianti per la Trazione consistenti nell'adattamento ad officina per riparazione di locomotori della rimessa locomotive	(in corso)	Compartimento di Trieste		
Brunico e S. Candido	Sistemazione impianti per il servizio locomotive		Trieste	Costruzione di una galleria con imbocco sulla via Fabio Severo ad uso ricovero a. a. per il personale della Direzione Compartmentale	
Belluno	Istituzione di un Deposito Locomotive			Rinforzo armature anticrollo dei ricoveri esistenti al piano terreno del Palazzo delle Poste e dei Telegrafi	
Verona Porta Nuova	Lavori per proteggere la cabina elettrica di trasformazione delle Officine di Verona P. V. dalle schegge di bombe			Costruzione galleria ad uso ricovero a. a. per il personale postelegrafonico	
Verona Città	Lavori in terra, murari e in c. a. per costruzione di 2 ricoveri antibomba da 50 posti ciascuno			Costruzione di un braccio di galleria ad uso ricovero a. a. per l'Organizzazione Todt con imbocco nella galleria ricovero del personale ferroviario	
	Costruzione di ricovero antibomba del tipo a cupola presso ciascuna delle sedi del Ministero delle Comunicazioni site nel Palazzo Da Lisca e Giuliari	(in corso)		Costruzione braccio galleria per ricovero a. a. ferrovieri tedeschi del BA 204 con imbocco nella galleria ricovero del personale ferroviario	(in corso)
	Costruzione ricovero antibomba del tipo a piastrine presso la sede del Ministero delle Comunicazioni site nell'ex Caserma di S. Tommaso	(in corso)	Trieste Centrale	Costruzione galleria ricovero a. a. per il personale del D. L. della Squadra Rialzo e della Stazione Centrale	(in corso)
	Costruzione come sopra nell'ex Casa dell'Agricoltore	(in corso)		Costruzione ricovero a. a. per il Dirigente Centrale nel fabbricato servizi postali in stazione	(in corso)
	Costruzione ricovero antibomba in galleria presso la sede del Ministero delle Comunicazioni site nell'edificio del Brefotrolo e Maternità	(in corso)	Trieste Campo Marzio	Costruzione ricoveri antibomba in stazione e al D. L.	
	Costruzione ricovero antibomba nel giardino principale della W. V. D. Italiani al Collegio degli Angeli	(in corso)	Prestrane Mattegnà	Rafforzamento di tre ricoveri a. a. isolati	(in corso)
	Sistemazione del ricovero tipo anticrollo nella cantina del Palazzo Marsau, in Piazza Cittadella, 12	(in corso)	Postumia Grotte	Costruzione armatura anticrollo nelle cantine del F. V.	
	Sistemazione ricoveri anticrollo nell'interno della sede del Ministero delle Comunicazioni site nell'ex Caserma S. Tommaso			Rafforzamento di due ricoveri a. a. isolati	(in corso)
	Sistemazione ricovero anticrollo nell'interno della sede del Ministero delle Comunicazioni site nei Palazzi Da Lisca e Giuliari		S. Pietro del Carso	Costruzione armatura anticrollo nelle cantine del F. V.	
	Adattamento galleria esistente sotto i bastioni della città presso l'ex Casa dell'Agricoltore a ricovero antiaereo per un centralino telefonico		Linea S. Pietro del Carso-Flume	Rafforzamento armature ricoveri anticrollo ricavati nelle cantine del F. V.	
	Sistemazione dei ricoveri del tipo anticrollo nelle cantine del Palazzo Ottolini in Lungo Adige Panvinio 17 e del Palazzo Giudici		Aurisina	Costruzione ricovero antibomba in galleria	
Grisignano di Zocco	Costruzione di un capannone in muratura ad uso deposito materiali	(in corso)		Costruzione trincee antischegge a cielo libero	(in corso)
Venezia S. Lucia	Impianti condizionamento aria e antigas con porte di sicurezza per i rifugi del F. V.	(in corso)	Tarvisio Centrale	Costruzione nuovi locali da assegnare alle Ferrovie Germaniche nel F. V.	
	Rinforzo ricovero antibomba sottostante alla galleria di testa nella nuova stazione		Pontebba	Costruzione ricovero antibomba in galleria	
				Sistemazione e modifica binari Rimessa Locomotive	
			Pontebba Parco, Ugovizza e Camporosso	Costruzione trincee antischegge a cielo libero e sistemazione ponticelli a ricovero	

Segue: ALLEGATO N. 30.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Udine	Rafforzamento murature dei ricoveri a. a. nel piazzale		Compartimento di Firenze		
	Costruzione di due ricoveri a. a. per il colpo in pieno		Firenze P. P.	Riparazione tettola del Magazzino Approvvigionamenti	(in corso)
	Impianto posto manutenzione locomotive nel piccolo parco	(in corso)		Ripristino danni prodotti alle Officine dai bombardamenti aerei dell'1 e 2 maggio 1944	(in corso)
Fiume	Rafforzamento ricoveri a. a. isolati		Deposito Locomotive Firenze Ronito	Ripristino danni prodotti dal bombardamento aereo dell'11 marzo 1944	(ultimato)
	Sistemazione del Deposito Locomotive sussidiario ed aree adiacenti		Livorno Centrale	Costruzione ricoveri a. a. per viaggiatori e per il personale di servizio	(in corso)
Gorizia Centrale	Costruzione ricoveri antibomba in galleria	(in corso)		Costruzione di ricoveri a. a. per il personale del D. L.	(in corso)
Gorizia Monte Santo	Costruzione ricoveri a. a. per il colpo in pieno capaci di 200 persone presso le Officine Rialzo	(in corso)	Livorno Porto Vecchio	Ripristino danni ai fabbricati ed agli impianti di stazione prodotti dai bombardamenti aerei del luglio 1943 e del 13, 14, 15 e 18 febbraio 1944	(ultimato)
Manzano	Lavori in terra e murari per adattare la tettola merci ad uso officina della Squadra Ponti in ferro		La Spezia Centrale e Porto	Costruzione ricoveri antiaerei per viaggiatori e per personale di servizio	(in corso)
Portogruaro, S. Giorgio di Nogaro e Cervignano del Friuli	Formazione trincee antiscegge a cielo libero nei piazzali		Pisa Centrale	Ripristino danni rilevantissimi ai fabbricati ed agli impianti della stazione prodotti dalle incursioni aeree del 31 agosto e 25 dicembre 1943, del 18 e 21 gennaio e 14 febbraio 1944	(ultimato)
S. Ella	Costruzione baracca in muratura per ricovero militari			Ripristino danni prodotti all'Officina Riparazioni Scambi da incursioni aeree	(in corso)
Rozzol Montebello, Guardiola, Divaccia San Canziano e Lesece	Costruzione trincee antiscegge	(in corso)	Livorno	Ripristino danni prodotti da incursioni aeree all'Officina Rialzo di Livorno S. Marco	(in corso)
Compartimento di Genova			Linee Chiusi-Firenze, Pisa-Pistoia-Firenze, La Spezia-Grosseto, Campiglia-Piombino, Livorno-Firenze, Firenze-Faenza, Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, Chiusi-Empoli, Asciano-Montepescali, Lucca-Pontedera, Cecina-Volterra e Viareggio-Lucca-Piazza al Serchio	Ripristino danni prodotti a stazioni e ad impianti delle linee da numerosi bombardamenti aerei	(in corso)
Genova	Trasformazione di un fabbricato a caserma della G. N. R.		Compartimento di Ancona		
	Adattamento a ricoveri pubblici della Galleria Traversata, della Galleria S. Rocco e della Galleria Granarolo		Senigallia	Ricovero antiaereo di fortuna presso la stazione	(ultimato)
	Costruzione di fabbricati vari nella Galleria Traversata per sistemare in ricovero alcuni servizi ferroviari (centralini telefonici, Dirigenti Centrali, casermetta G. N. R. ecc.)		Fabriano	Riparazione danni al F. V.	(ultimato)
Genova Brignole	Sistemazione provvisoria di tre locali nel Deposito Locomotori	(in corso)		Costruzione impalcature e trammoggia per carico carbone	(ultimato)
	Costruzione di una fossa di visita, impianto colonna idraulica e lavori complementari sul piazzale del D. L.	(ultimato)	Chiaravalle	Costruzione rifugio a. a. in stazione	(ultimato)
Stazioni varie	Costruzione numerosi ricoveri a. a.	(in corso)	Fabriano, Iesi e Chiaravalle	Rafforzamento ricoveri a. a. nelle stazioni	(ultimato)
Compartimento di Bologna			Stazioni di Albacina, Genga, Serra S. Quirico, Castelplano e Montecarotto	Costruzione delle trincee di difesa aerea	(ultimato)
Piacenza, Fidenza e Parma	Rafforzamento e completamento ricoveri di fortuna e mimetizzazione rifornitori	(ultimato)	Gaifana, Gualdo Tadino, Fossato di Vico, Galleria di Fossato, Albacina, Castelplano, Montecarotto	Riparazioni ai F. V.	(ultimato)
Imola, Faenza e Cesena	Ripristino impianti danneggiati dalle incursioni aeree	(in corso)			

Segue: ALLEGATO N. 30.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Linea Foligno-Falconara	Riparazione alle case cantoniere ai Km. 209+674 210+718, 267+122, 269+144, 270+617, 272+070, 274+082, 275+373, 277+906, 279+733 e 283+780	(ultimato)	Compartimento di Palermo		
Compartimento di Napoli			Taormina	Riparazione copertura e terrazzo del F. V. Riparazione dormitorio personale viaggiante e di macchina	(ultimato) (ultimato)
Linea Napoli-Potenza	Ricostruzione rivestimento murario della Galleria Madonna del Monte tra Vietri e Salerno	(ultimato)	Guardia Mangano, Acireale, Jonia e Catania Acquicella	Riparazione F. V.	(ultimato)
	Ricostruzione di parte delle Gallerie di Posillipo, Monteleone e Montagna Spaccata	(in corso)	Messina, Acireale, Catania, Bicocca e Ispica	Riparazione fabbricati accessori	(in corso)
Linea direttissima Roma-Napoli	Riparazione delle Gallerie del Massico, Lunata, di Maddaloni N. 1 e di Maddaloni N. 2	(in corso)	Catania Centrale	Riparazione copertura ex caserma	(ultimato)
Benevento	Ricostruzione e riparazione dell'Officina e di due rimesse nel D. L.ve	(in corso)	Messina e Catania	Riparazione copertura del F. V.	(in corso)
Compartimento di Bari			Catania Città	Riparazione dormitorio personale viaggiante	(in corso)
Terzaro	Ampliamento del F. V.	(ultimato)	Catania Città	Riparazione alle coperture delle case economiche per i ferrovieri in Via Concordia, Via Umberto e Via Calatafimi	(ultimato)
Bari Centrale	Sopraelevazione fabbricato oili del D. L. per dormitorio agenti della Trazione	(ultimato)	Catenanuova	Riparazione copertura F. V.	(ultimato)
	Sopraelevazione fabbricato G. V. celeri	(in corso)	Siracusa	Riparazione F. V.	(ultimato)
Bari Parco Nord	Costruzione fabbricato alloggi per il personale del Movimento	(ultimato)		Riparazione fabbricati del D. L.	(ultimato)
Gravina	Prolungamento del binario di carico e scarico diretto	(ultimato)	Linea Conicatti-Siracusa (tratto di linea Canicatti-Gela)	Riparazione danni azioni belliche al vecchio M.M. di Licata e al F. V. di Gela	(ultimato)
Gloia del Colle	Impianto binario passante, prolungamento binario di carico e scarico diretto scalo merci e costruzione del marciapiedi	(ultimato)		Riparazione danni azioni belliche alle case cantoniere ai Km. 156+054, 190+813, 198+893, 207+483, 224+922 e 205+351	(ultimato)
Taranto	Dormitorio per agenti celibi della Trazione nel recinto delle ex-officine	(in corso)		Riparazione danni azioni belliche casa cantoniera Km. 201+240	(in corso)
	Prolungamento del binario del P. C. militare Ausonia	(in corso)	Linea Roccapalumba-Porto Empedocle (tratto di linea Aragona Caldare-Porto Empedocle)	Sgombro materie accumulate al Km. 205 in seguito agli sbarchi anglo-americani	(ultimato)
	Costruzione ricovero a. a. in galleria a foro cieco	(ultimato)		Riparazione danni azioni belliche alle coperture, infissi e soffitti dei fabbricati delle stazioni di Porto Empedocle e Agrigento Bassa, dei fabbricati alloggi patrimoniali nelle stazioni di Aragona Caldare, Agrigento Bassa e Porto Empedocle	(ultimato)
	Costruzione ricovero a. a. tubolare	(ultimato)		Riparazione danni azioni belliche coperture, infissi e soffitti alle C. C. Km. 133+949, 134+495, 136+175, 136+842 e 143+486	(ultimato)
S. Nicola di Taranto	Impianto di due binari passanti Impianti di Trazione	(sospeso)	Linea a scartamento ridotto Castelvetrano-Porto Empedocle	Riparazione danni azioni belliche coperture ed infissi alle C.C. Km. 88+601 e 190+581	(ultimato)
Bellavista	Ampliamento del F. U.	(sospeso)	Messina	Ricostruzione tratti di muro di sostegno	(in corso)
Cagioni	Impianto di 3 binari passanti	(sospeso)		Sgombro e ripristino di alcuni locali a piano terreno del F. V.	(in corso)
Chiatona e Termitosa	Impianto del 3° binario passante	(ultimato)		Riparazione fabbricato a 4 piani per Uffici	(in corso)
Trivigno, Salandra, Campomaggiore e Ferrandina	Prolungamento binari	(sospeso)	Linea Palermo-Bicocca	Riparazione danni azioni belliche alla canna del pozzo di esecuzione della Galleria Misericordia al Km. 151+146	(ultimato)
Brindisi Smistamento	Costruzione fabbricato alloggi per il personale del Movimento	(sospeso)	Dittaino	Riparazione dormitorio	(in corso)
Restinco	Ampliamento del F. U.	(in corso)			
FrancaVilla Fontana	Ampliamento dello scalo merci	(ultimato)			
Lecce	Impianto binari per deposito carri	(sospeso)			
S. Nicola di Melfi	Impianto binario di carico e scarico diretto	(ultimato)			

Segue: ALLEGATO N. 30.

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Delegazione di Cagliari Cagliari	Sistemazione locali occorrenti per la riattivazione parziale del F. V.	(ultimato)	Macomer	Restauro fabbricato adibito ad Albergo Ristorante nella stazione	(ultimato)
	Lavori di terra e murari per la riparazione dei muri di cinta del piazzale della stazione	(ultimato)	Oristano	Costruzione ricoveri in roccia per il personale della stazione	(ultimato)
	Riparazione del fabbricato adibito ad Uffici del D. L. e dell'Ufficio Trazione nel piazzale della stazione	(ultimato)	Sassari e Porto Torres	Costruzione ricovero antibomba nella stazione	(ultimato)
	Riparazione fabbricato servizi accessori e sovrastanti alloggi per il personale in stazione, danneggiato dalle incursioni aeree	(in corso)	Porto Torres	Costruzione ricoveri antiaerei in galleria nei pressi delle stazioni	(ultimato)
				Porto Torres	Riparazione di alcuni fabbricati danneggiati dalla incursione aerea del giorno 20 maggio 1943 nella stazione
			Ohilivani	Riparazione di alcuni fabbricati della stazione fra cui il fabbricato alloggi, scuole elementari e nido d'infanzia	(in corso)

Progetti e lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi

(Vedere Relazione a pag. 50 e seguenti, Parte II, Capo II)

COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro	COMPARTIMENTO E LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI	Stato del lavoro
Progetti e costruzioni di nuovi edifici postali e telegrafici			Compartimento di Bologna		
Potenza	Costruzione di un nuovo edificio per le Poste e Telegrafi	(Sospeso il completamento per l'avvenuta occupazione da parte di sinistrati di guerra)	Bologna	Sistemazione Ufficio Telegrafico di fortuna Poste Centro	(ultimato)
			"	Lavori di tinteggiatura Poste Ferrovia	(ultimato)
			"	Impianto di 2 aspiratori nel rifugio Poste Centro	(ultimato)
			"	Rivestimento ingresso di via Toschi Poste Centro	(ultimato)
			"	Prolungamento condotte acqua per servizio antincendi Poste Centro	(ultimato)
			"	Lavori per anticrollo rifugio Poste Centro	(ultimato)
			"	Sostituzione vetri lucernari Poste Ferrovia	(ultimato)
			"	Rifugio Poste Ferrovia	(ultimato)
			"	Muro di cinta e lavori di primo intervento per danni causati dalle incursioni a Poste Ferrovia	(in corso)
			"	Sistemazione cinematografo per Poste Ferrovia	(in corso)
			"	Ripostiglio benzina e petrolio Poste Centro	(in corso)
Case economiche per postelegrafonici					
Impianti elettrici ed elettromeccanici					
	Sono stati eseguiti impianti di illuminazione, forza motrice ecc. per un importo complessivo di L. 32.000 circa, ed impianti di meccanizzazione dei servizi postali e telegrafici per un importo complessivo di L. 1.220.000 circa				
	Si è provveduto inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione elettrica, degli ascensori e montacarichi con una spesa di L. 580.000 circa				
Lavori vari					
Compartimento di Firenze			Compartimento di Bari		
Coltano	Costruzione di un fabbricato ad uso Ufficio, Officina e Magazzino nella stazione radiotelegrafica e relativo ricovero antiaereo	(in corso)	Foggia	Miglioramenti e sistemazioni dei locali di alcuni uffici nel palazzo delle Poste	(sospeso)
Grosseto	Costruzione di una cabina di raccordo per linee postelegrafiche	(in corso)	Taranto	Riparazioni danni di guerra al fabbricato Uffici Poste di transito	(in corso)
"	Costruzione ricovero antiaereo nel palazzo postale	(in corso)	Bari	Riparazioni danni di guerra al fabbricato Uffici Poste Centro	(in corso)

Consistenza del parco rotabili al 30-4-1944 e varianti intervenute durante l'esercizio 1943-1944.

SPECIFICAZIONE DEI ROTABILI	Quantità al 30-6-1943	ENTRATI IN SERVIZIO			USCITI DI SERVIZIO			Quantità al 30-4-1944	
		per nuove costruzioni	per riscatto o acquisto da altre Ammini- strazioni	per variazioni e giri inventariali	per alienazione o demolizione		per variazioni e giri inventariali		
					materiale F. S.	materiale proveniente dalla guerra			
A scartamento normale.									
Locomotive a vapore	4.032	—	—	—	—	—	—	4.032	
Automotrici a vapore (1)	3	—	—	—	—	—	—	3	
Automotrici a gassogeno	3	—	—	—	—	—	—	3	
Locomotive elettriche	1.529	—	—	—	8	—	—	1.521	
Elettromotrici (1)	33	—	—	—	—	—	—	33	
» (2)	199	11	—	—	5	—	—	205	
Elettrotreni	18	—	—	—	—	—	—	18	
Automotrici con motore Diesel-elettrico	2	—	—	—	—	—	—	2	
Automotrici con motore a carburante (2)	871	4	—	—	19	—	—	856	
Autotreni	9	—	—	—	—	—	—	9	
Autofurgoni	4	—	—	—	—	—	—	4	
Carri riscaldatori	412	—	—	—	4	—	—	408	
Gru automobili a benzina	1	—	—	—	—	—	—	1	
TOTALE LOCOMOTIVE	7.116	15	—	—	36	—	—	7.095	
Carrozze {	per il servizio del pubblico {	a sale	467	—	—	10	—	1	456
		a 3 »	236	—	—	1	—	—	235
		a 4 »	7.195	—	9	222	—	—	6.982
		per il servizio interno {	a 2 »	13	—	—	1	—	—
a 3 »	6	—	—	—	—	—	6		
a 4 »	58	—	—	—	3	—	9	46	
TOTALE CARROZZE	7.975	—	—	9	237	—	10	7.737	
Postali {	a 2 sale	316	—	—	13	—	—	303	
	a 3 »	49	—	—	—	—	—	49	
	a 4 »	141	—	—	6	—	—	135	
TOTALE POSTALI	506	—	—	—	19	—	—	487	
Bagagliai {	per il servizio del pubblico {	a 2 sale	3.443	—	—	41	—	2	3.400
		a 4 »	446	—	—	6	—	—	440
	per il servizio interno {	a 2 »	12	—	—	—	—	—	12
		a 4 »	1	—	—	1	—	—	—
TOTALE BAGAGLIAI	3.902	—	—	—	48	—	2	3.852	
Carri {	per il servizio del pubblico {	a 2 sale	136.979	2.385	48	760	82	70	138.500
		a 3 »	27	—	—	—	—	—	27
		a 4 »	2.075	108	—	28	2	1	2.152
	per il servizio interno {	a 2 »	2.997	—	43	11	7	9	3.013
a 3 »		235	—	—	—	—	—	235	
a 4 »		31	—	1	1	1	—	30	
TOTALE CARRI	142.344	2.493	—	92	800	92	80	143.957	
TOTALE GEN. VEICOLI A SCART. NORMALE	154.727	(4) 2.493	—	(3) 101	1.104	92	(3) 92	156.033	
A scartamento ridotto.									
Locomotive a vapore {	per la Sicilia	87	—	—	—	—	—	87	
	per altre linee	14	—	—	—	—	—	14	
Elettromotrici	14	—	—	—	—	—	—	14	
Automotrici con motore Diesel-elettrico	3	—	—	—	—	—	—	3	
TOTALE LOCOMOTIVE	118	—	—	—	—	—	—	118	
Carrozze	182	—	—	—	—	—	—	182	
Bagagliai	30	—	—	—	—	—	—	30	
Carri	610	—	—	—	—	—	—	610	
TOTALE GEN. VEICOLI A SCART. RIDOTTO	822	—	—	—	—	—	—	822	

(1) Con organi di trazione a repulsione normali. — (2) Destinate a circolare isolatamente. — (3) La differenza fra queste due cifre è data dal fatto che N. 9 carri demoliti in precedenti esercizi sono stati ripresi in carico. (4) Successivamente al 30 aprile e cioè nei mesi di maggio e giugno 1944 vennero consegnati dall'industria privata i seguenti nuovi rotabili: locomotive elettriche N. 1 in maggio; carri per merci N. 157 in maggio e 51 in giugno.

Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1943 ed al 30 giugno 1944

	al 30 giugno 1944				al 30 giugno 1943																																																																									
	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza																																																																						
A. — Locomotive ed automotrici a vapore.																																																																														
1) <i>Atte al servizio:</i>																																																																														
nei depositi	677	3	680	16,8	1.440	2	1.442	85,7																																																																						
{ pel servizio ordinario dei treni	1.182	—	1.182	27,8	1.270	—	1.270	31,5																																																																						
{ pel servizio straordinario dei treni	588	—	588	14	588	—	588	14																																																																						
date a nolo	78	—	78	1,9	179	—	179	4,4																																																																						
accantonate	—	—	—	—	12	—	12	0,3																																																																						
TOTALE	2.425	3	2.428	60	3.487	2	3.489	85,9																																																																						
2) <i>Fuori servizio:</i>																																																																														
in riparazione nelle officine dei depositi	682	—	682	17,2	819	1	820	8																																																																						
in corso di demolizione nelle officine F. S.	—	—	—	—	—	—	—	—																																																																						
in riparazione nelle officine F. S.	210	—	210	5,8	134	—	134	3,8																																																																						
in attesa di entrata in riparazione	681	—	681	16,9	79	—	79	2																																																																						
in riparazione nelle officine private	24	—	24	0,6	83	—	83	0,8																																																																						
TOTALE	1.607	—	1.607	40	585	1	586	14,1																																																																						
Consistenza complessiva	4.032	3	4.035	100	4.082	3	4.085	100																																																																						
B. — Locomotive elettriche, elettotreni ed elettromotrici.																																																																														
1) <i>Atte al servizio:</i>																																																																														
nei depositi	488	—	62	530	80	—	151	1.058	59,5																																																																					
{ pel servizio ordinario dei treni	514	—	53	567	81,9	—	86	490	27,6																																																																					
{ pel servizio straordinario dei treni	—	—	—	—	—	—	—	18	1																																																																					
in collaudo	—	—	2	2	0,1	—	5	6	0,3																																																																					
accantonate	13	13	3	29	1,6	15	7	93	2,1																																																																					
TOTALE	995	13	120	1.128	63,6	1.395	16	1.610	30,5																																																																					
2) <i>Fuori servizio:</i>																																																																														
in riparazione nelle officine dei depositi	190	—	16	206	11,6	104	1	19	7																																																																					
in riparazione nelle officine F. S.	25	—	16	41	2,3	24	—	12	2																																																																					
in attesa di entrare in riparazione	291	3	79	378	21	6	—	1	0,3																																																																					
in ricostruzione nelle officine private	20	2	5	27	1,5	—	1	7	0,1																																																																					
in corso di demolizione	—	—	1	1	—	—	—	—	—																																																																					
in collaudo	—	—	—	—	—	—	1	1	0,1																																																																					
TOTALE	526	5	117	648	36,4	134	2	189	9,5																																																																					
Consistenza complessiva	1.521	18	237	1.776	100	1.529	18	1.779	100																																																																					
C. — Automotrici con motore a combustione interna ed autofurgoni.																																																																														
1) <i>Atte al servizio:</i>																																																																														
nei depositi	85	—	—	10	—	—	—	46	5,1																																																																					
{ pel servizio ordinario dei treni	53	—	—	8,2	—	—	—	—	—																																																																					
{ pel servizio straordinario dei treni	13	—	—	2,1	—	—	—	14	1,5																																																																					
date a nolo	—	—	—	—	—	—	—	782	84,4																																																																					
accantonate	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																																																					
TOTALE	131	—	—	20,8	—	—	—	822	91																																																																					
2) <i>Fuori servizio:</i>																																																																														
in riparazione nelle officine dei depositi	22	—	—	3,4	—	—	—	19	2,8																																																																					
in riparazione nelle officine F. S.	35	—	—	5,4	—	—	—	18	2,2																																																																					
in attesa di entrare in riparazione	453	—	—	70,1	—	—	—	28	3,7																																																																					
in riparazione nelle officine private	5	—	—	0,8	—	—	—	2	0,3																																																																					
TOTALE	515	—	—	79,7	—	—	—	67	9																																																																					
Consistenza complessiva	646	—	—	100	—	—	—	889	100																																																																					
D. — Veicoli. (2)																																																																														
1) <i>Atti al servizio:</i>																																																																														
2) <i>Fuori servizio:</i>																																																																														
per riparazione	nelle officine F. S.		823		508		823		0,5																																																																					
{ nelle officine private	—		—		2.787		3.586		2,2																																																																					
{ nelle officine rialzo	—		—		3.041		3.512		2,1																																																																					
TOTALE	—		—		6.331		7.983		4,8																																																																					
in attesa di invio	alle officine F. S. e private		69		59		2.430		1,5																																																																					
in riparazione	alle officine rialzo		207		148		5.715		2,5																																																																					
TOTALE	—		—		276		6.625		4																																																																					
in attesa di demolizione o trasformazione	sui binari del Movimento		118		42		149		0,2																																																																					
{ nelle officine F. S.	—		—		—		—		—																																																																					
{ nelle officine private	—		—		—		—		—																																																																					
TOTALE	—		—		—		—		—																																																																					
TOTALE DEI VEICOLI FUORI SERVIZIO	—		—		—		—		—																																																																					
Consistenza complessiva	—		—		—		—		—																																																																					
Non è possibile fornire i dati dei veicoli atti al servizio e fuori servizio, alla data del 30 giugno 1944, per le note vicende belliche che hanno impedito anche una rilevazione approssimativa.																																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">al 30 giugno 1944</th> <th colspan="3">al 30 giugno 1943</th> </tr> <tr> <th>carrozze</th> <th>bagagliai e postali</th> <th>carri</th> <th>in complesso</th> <th>% sulla consistenza</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6.826</td> <td>3.856</td> <td>140.981</td> <td>151.413</td> <td>91</td> </tr> <tr> <td>294</td> <td>31</td> <td>508</td> <td>823</td> <td>0,5</td> </tr> <tr> <td>891</td> <td>415</td> <td>2.787</td> <td>3.586</td> <td>2,2</td> </tr> <tr> <td>821</td> <td>150</td> <td>3.041</td> <td>3.512</td> <td>2,1</td> </tr> <tr> <td>1.006</td> <td>596</td> <td>6.331</td> <td>7.983</td> <td>4,8</td> </tr> <tr> <td>69</td> <td>59</td> <td>2.430</td> <td>2.558</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>207</td> <td>148</td> <td>5.715</td> <td>4.068</td> <td>2,5</td> </tr> <tr> <td>276</td> <td>205</td> <td>6.145</td> <td>6.625</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>118</td> <td>42</td> <td>149</td> <td>309</td> <td>0,2</td> </tr> <tr> <td>118</td> <td>42</td> <td>149</td> <td>309</td> <td>0,2</td> </tr> <tr> <td>1.400</td> <td>943</td> <td>12.625</td> <td>14.968</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>8.226</td> <td>4.499</td> <td>153.556</td> <td>166.281</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>									al 30 giugno 1944		al 30 giugno 1943			carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza	6.826	3.856	140.981	151.413	91	294	31	508	823	0,5	891	415	2.787	3.586	2,2	821	150	3.041	3.512	2,1	1.006	596	6.331	7.983	4,8	69	59	2.430	2.558	1,5	207	148	5.715	4.068	2,5	276	205	6.145	6.625	4	118	42	149	309	0,2	118	42	149	309	0,2	1.400	943	12.625	14.968	9	8.226	4.499	153.556	166.281	100
al 30 giugno 1944		al 30 giugno 1943																																																																												
carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza																																																																										
6.826	3.856	140.981	151.413	91																																																																										
294	31	508	823	0,5																																																																										
891	415	2.787	3.586	2,2																																																																										
821	150	3.041	3.512	2,1																																																																										
1.006	596	6.331	7.983	4,8																																																																										
69	59	2.430	2.558	1,5																																																																										
207	148	5.715	4.068	2,5																																																																										
276	205	6.145	6.625	4																																																																										
118	42	149	309	0,2																																																																										
118	42	149	309	0,2																																																																										
1.400	943	12.625	14.968	9																																																																										
8.226	4.499	153.556	166.281	100																																																																										

(1) Sono comprese anche 2 automotrici con organi di trazione e repulsione normali.

(2) Sono compresi anche i veicoli per servizi interni dell'Amministrazione, quelli privati iscritti nel parco F. S. e quelli provenienti quale bottino della guerra.

**Percorrenze dei
Esercizio**
(Vedere Relazione a pag.

COMPARTIMENTI	PERCORRENZE DEI TRENI							
	Viaggiatori			Merchi				
	Lusso, rapidi, direttissimi, di- rettivi e speciali riservati	Altri treni ordinari e straordinari	Totale treni viaggiatori (1 + 2)	Compresi quelli con servizio viaggiatori e esclusi quelli con derrate	Derrate ordinari e straordinari	Straordinari esclusi derrate	Straordinari militari	
	1	2	3	4	5	6	7	
Treni-chilometri								
a) SCARTAMENTO NORMALE <i>Linee della Rete Stato esercitate dalle F. S.</i>								
Torino	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	570.186 417.298 90	2.664.268 2.496.211 858	3.234.434 2.913.504 443	1.455.973 1.605.317 —	1.745 9.652 —	512.710 564.541 —	61.932 154.064 4.150
Milano	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	593.201 882.599 8.057	2.439.987 2.094.409 233.823	3.033.168 2.927.008 241.680	2.056.479 1.291.916 —	19.690 42.416 —	1.272.414 635.917 —	284.016 84.659 5.985
Venezia	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante Brunico-Campo Tures	437.190 149.230 15 —	2.265.878 571.628 49.505 57.990	2.722.858 720.856 49.520 57.390	1.495.633 370.182 — —	62.191 71.049 — —	1.877.996 1.060.455 139 —	437.002 1.623.508 8.549 —
Trieste	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	86.344 196.019 —	596.507 923.773 698	672.851 1.124.792 688	323.025 535.478 —	4.945 42.716 —	543.443 1.453.749 —	112.606 394.023 4.901
Genova	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	2.229 639.494 —	3.962 1.399.813 172	6.091 2.029.307 172	19.453 1.387.858 —	53 49.266 —	17.907 823.249 —	693 373.568 7.625
Bologna	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	248.724 959.929 420	1.005.181 895.436 449.323	1.253.905 1.855.365 449.748	595.648 813.736 49.643	53.483 82.059 —	852.145 1.425.142 1.046	270.702 703.741 1.952
Firenze	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	34.116 463.289 —	1.229.009 1.339.360 2.483	1.263.125 1.882.659 2.483	365.755 890.739 —	4.033 19.014 —	577.512 1.274.299 —	74.247 502.643 1.886
Ancona	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	60.724 164.058 —	487.984 271.475 521	548.658 435.533 521	358.825 236.324 —	9.032 13.003 —	241.057 219.311 —	94.749 82.944 511
Roma	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	7.482 399.414 —	442.024 475.686 —	449.506 875.100 —	61.215 290.920 —	898 85.846 —	62.893 326.431 —	8.429 308.265 321
Napoli	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	2.411 50.563 —	74.944 72.650 —	77.355 123.213 —	10.593 47.512 —	9 7.190 —	5.511 46.189 —	3.754 55.775 —
Bari	trazione a vapore automotrici a carburante	57.547 —	237.357 —	294.904 —	185.546 —	5.261 —	124.593 —	74.568 —
Reggio C.	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	1.632 400 —	18.442 — —	20.074 400 —	16.047 400 —	711 57 —	10.219 306 —	1.108 949 —
Palermo	trazione a vapore automotrici a carburante	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Cagliari	trazione a vapore automotrici a carburante	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
TOTALE	trazione a vapore » elettrica automotrici a carburante	2.101.756 4.272.298 8.582	11.475.173 10.592.829 736.673	13.576.929 14.865.127 745.255	6.933.195 7.440.381 49.643	166.481 371.298 —	6.097.705 7.829.159 1.185	1.403.720 4.284.208 35.283
IN COMPLESSO		6.382.636	22.804.675	29.187.311	14.423.219	537.779	13.928.049	5.723.208
b) SCARTAMENTO RIDOTTO <i>Linee della Rete Stato esercitate dalle F. S.</i>								
Venezia	trazione a vapore	—	23.660	23.660	—	—	5.396	—
TOTALE GENERALE (a + b)		6.382.636	22.833.335	29.215.971	14.423.219	537.779	13.933.385	5.723.208
Esercizio 1942-43		19.093.252	56.527.045	75.560.297	40.903.905	3.547.789	40.541.215	15.503.078
Variazioni percentuali		- 66,46	- 59,60	- 61,88	- 64,73	- 84,84	- 65,68	- 63,08

(1) Non essendo stata possibile la raccolta dei dati statistici dei mesi di aprile, maggio e giugno 1944 per i Compartimenti a nord di Firenze, le percorrenze dei treni-Km. fino al giorno in cui detti Compartimenti si sono mantenuti in corrispondenza con la Direzione Generale di Verona.

treni e dei veicoli ⁽¹⁾

1943-44

53, Parte II, Capo III)

				PERCORRENZE DEI VEICOLI					
Totale treni merci (4 + 5 + 6 + 7)	Totale viaggiatori e merci (3 + 8)	Materiali, spartineve e di servizio	Totale complessivo (9 + 10)	Carrozze cariche	Bagagliai e postali	Carri carichi	Veicoli vuoti	Veicoli per treni materiali e di servizio	Totale (da 12 a 16)
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
migliaia di assi-chilometri									
2.032.360	5.266.794	5.886	5.272.680						
2.333.574	5.247.078	19.820	5.266.898	162,188	22,005	150,714	74,506	1,124	411,137
4.150	4.593	1,095	5,688						
3.612.589	6.645.757	9,483	6.655.240						
2.054.907	4.981.915	80,789	5.012.704	148,713	18,543	213,255	90,858	1,277	472,646
5,985	247.665	18,795	266,460						
3.862.812	6.585.670	72,569	6.658.239						
3.130.194	3.851.050	103,914	3.954.964	126,965	19,139	321,108	120,288	860	588,360
8,688	58,208	28,805	87,013						
—	57,390	—	57,390						
984,018	1.656.869	14,260	1.671.129						
2.415.966	3.540.758	42,420	3.583.178	53,724	7,964	122,833	61,552	737	246,810
4,801	5,489	1,407	6,836						
36,424	42,515	3,197	45,712						
2.632.971	4.662.278	44,884	4.707.162	87,022	12,212	104,133	35,698	2,805	241,870
7,625	7,797	652	8,449						
1.776.978	3.030.883	4,478	3.035.361						
3.029.677	4.885.042	55,461	4.940.503	106,052	15,745	203,531	75,150	2,017	402,496
52,641	502,389	130,560	632,949						
1.021.547	2.284.672	10,495	2.295.167						
2.657.285	4.459.944	91,166	4.551.110	106,064	15,178	147,185	54,215	2,262	324,904
1,386	3,869	30,605	34,474						
703,663	1.252.321	3,276	1.255.597						
559,672	986,205	3,529	989,734	26,203	4,173	38,601	13,908	380	83,355
511	1,032	17,157	18,189						
132,815	582,321	11,141	593,462						
961,462	1.836,562	19,278	1.855,840	53,834	6,503	57,489	19,319	541	137,686
321	321	926	1,247						
19,867	97,222	1,229	98,451						
156,586	279,799	298	280,097	5,755	572	4,954	1,437	56	12,774
—	—	—	—						
389,943	684,847	374	685,221	10,379	1,986	7,612	7,511	71	27,559
—	—	1,678	1,678						
28,085	48,159	—	48,159						
1,752	2,152	—	2,152	1	—	4	1	—	6

dati di sorta

14.601.101	28.178.030	136.388	28.314.418						
19.925.046	34.790.173	411.559	35.201.732	886.990	124.621	1.371.419	554.443	12.130	2.949.603
86.108	831.363	231.680	1.063.043						
34.612.255	63.793.566	779.627	64.579.193	886.990	124.621	1.371.419	554.443	12.130	2.949.603
5,336	33,996	40	34,036	171	64	27	20	1	283
34.617.591	63.833.562	779.667	64.613.229	887.161	124.685	1.371.446	554.463	12.131	2.949.886
100.495.987	176.056.284	1.383.385	177.439.669	2.198.874	377.137	4.114.432	1.449.633	9.913	8.149.989
— 65,55	— 63,74	— 43,64	— 63,58	— 59,65	— 66,90	— 66,66	23,31	+ 22,57	— 68,80

e degli assi-Km. sono state conteggiate per questo periodo, con sistema induttivo. Per i Compartimenti dell'Italia Centrale è stato conteggiato il periodo dal 1° luglio 1943

Percorrenze reali dei treni (1)
ESERCIZIO 1943-44

COMPARTIMENTI	Luglio	Agosto	Settem.	Ottobre	Novem.	Dicem.	Gennaio	Febbr.	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	TOTALE (1)	TOTALE (1)	
	Treni-chilometri													14 (2 a 13)	15
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
a) SCARTAMENTO NORMALE															
Torino														5.272.690	
														5.286.899	
														5.696	
Milano														6.655.240	
														5.012.704	
														286.460	
Venezia														6.668.289	
														4.012.864	
														87.018	
Trieste														1.671.129	
														3.583.178	
														6.896	
Genova														45.712	
														4.707.162	
														8.448	
Bologna														3.035.961	
														4.940.508	
														682.949	
Firenze	347.265	342.161	273.510	213.968	182.378	202.852	154.345	152.108					1.898.607	2.296.167	
	1.253.120	973.131	600.221	347.518	307.996	320.477	309.653	282.799					4.384.917	4.551.110	
	108			3.058	3.473	4.707	8.968	12.653					32.962	34.474	
Ancona	454.820	485.737	210.465										1.151.022	1.355.597	
	320.430	282.147	233.343										845.920	899.784	
														18.189	
Roma	406.963	324.151											731.114	731.114	
	795.084	466.964											1.262.048	1.855.840	
														1.247	
Napoli	236.441	222.399	16.896	15.058	29.706	63.501	101.671	17.999	78.845	99.529	107.292	76.942	1.096.276	1.066.276	
	131.544	137.196	20.529				19.530	22.072	18.520	18.180	20.082	21.095	408.737	408.737	
Bari	597.811		221.424	268.526	320.691	411.866	395.063	352.825	300.695	434.275	496.019	439.004	4.206.157	4.206.157	
	110.284	← non fu svolto servizio causa bombard.		7.597	12.406	17.067	4.779	12.145	10.315	6.635	7.463	11.032	124.451	124.451	
	216												89.659	89.659	
Reggio Calabria					76.835	69.125	94.399	108.554	114.639	124.042	132.719	121.578	841.878	841.878	
														2.152	
Palermo	56.300	71.141	74.724	96.590	133.259	176.323	204.704	124.032	114.109	153.034	172.322	162.167	1.540.694	1.540.694	
			536	1.692	2.534	4.248	2.709	3.503	4.162	5.644	6.099	8.096	39.212	39.212	
Cagliari	102.500	95.100	83.300	43.750	43.950	43.200	66.590	51.590	61.930	70.000	66.790	65.230	803.940	803.940	
	10.900	10.950	10.900	54.200	51.200	48.350	57.800	55.300	81.750	82.520	87.140	81.390	635.600	635.600	
TOTALE scartam. normale														36.061.166	
														85.454.928	
														1.826.896	
IN COMPLESSO														73.361.842	
b) SCARTAMENTO RIDOTTO															
Venezia														84.066	
Palermo	6.647	6.599	5.496	2.651	5.307	6.652	8.114	4.106	6.775	6.310	6.173	6.345	71.171	71.171	
TOTALE GENERALE (a + b)														73.467.049	
Esercizio 1942-1943														177.439.669	
Variazioni percentuali														58,66	

(1) - I dati del presente prospetto sono incompleti a causa delle vicende belliche che non hanno permesso per intero la rilevazione. Nella colonna (14) sono riportati i totali dei dati raccolti mese per mese (colonne 2 a 13). Nella colonna (15) sono invece riportati i totali integrati con i dati che è stato possibile avere dall'ex Direzione Generale di Verona.

Consumo di lubrificanti e di olio per illuminazione nelle locomotive a vapore (*)

ESERCIZIO 1943-1944

(Vedere Relazione a pag. 57 e seguenti, Parte II, Capo III)

TRAZIONE A VAPORE CONSUMO LUBRIFICANTI (Quantità effettive in Kg.)		Luglio	Agosto	Settem.	Ottobre	Novem.	Dicem.	Genn.	Febr.	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	TOTALE
Torino	Olio per cilindri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano	Olio per cilindri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	Olio per cilindri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste	Olio per cilindri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova	Olio per cilindri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	Olio per cilindri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze	Olio per cilindri	4.904	—	8.701	4.024	6.375	8.567	2.470	1.899	2.945	1.528	—	—	—
	» minerale scuro	10.550	—	7.876	7.696	18	6.528	4.521	2.586	5.464	3.244	—	—	—
	» per illuminazione	496	—	480	686	729	409	454	87	206	437	—	—	—
	Petrolio Grasso	852	—	791	1.062	1.152	1.290	677	815	561	299	—	—	—
Roma	Olio per cilindri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	Olio per cilindri	4.615	3.258	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	9.734	7.178	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	593	328	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	806	588	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	Olio per cilindri	3.093	2.984	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» minerale scuro	11.279	11.140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» per illuminazione	1.125	1.120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Petrolio Grasso	1.895	1.110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari	Olio per cilindri	—	3.587	2.311	15.046	5.659	5.990	6.925	20.127	8.840	29.087	99.498	13.180	—
	» minerale scuro	—	7.704	5.057	7.570	10.971	12.190	10.193	12.215	15.473	18.985	24.715	25.698	—
	» per illuminazione	—	808	459	797	1.375	1.691	1.350	1.532	1.459	939	813	659	—
	Petrolio Grasso	—	912	713	1.028	1.574	1.574	1.864	1.725	2.142	1.488	1.794	1.328	—
Reggio Calabria	Olio per cilindri	—	—	—	—	1.037	1.176	1.215	1.204	1.477	1.783	1.967	2.249	—
	» minerale scuro	—	—	—	—	2.205	2.329	2.699	2.716	4.034	4.077	4.150	3.898	—
	» per illuminazione	—	—	—	—	76	77	97	18	99	4	52	87	—
	Petrolio Grasso	—	—	—	—	154	183	270	137	105	76	69	69	—
Palermo	Olio per cilindri	1.004	1.876	1.019	2.099	2.968	3.290	3.130	2.551	2.218	2.293	2.550	2.957	27.929
	» minerale scuro	5.652	7.732	6.985	5.983	8.675	9.131	8.824	6.913	5.955	6.165	6.900	6.617	65.032
	» per illuminazione	293	724	472	72	45	53	42	33	26	5	—	2	1.710
	Petrolio Grasso	506	610	672	1.123	1.647	1.742	1.761	1.291	870	991	1.298	1.995	13.906
Palermo (scartamento ridotto)	Olio per cilindri	154	61	95	52	94	137	114	79	110	71	73	91	1.101
	» minerale scuro	705	614	251	222	922	497	923	242	905	200	298	430	4.397
	» per illuminazione	94	46	45	43	67	70	51	14	12	9	6	10	447
	Petrolio Grasso	49	32	36	36	57	75	67	52	80	54	55	73	666
Cagliari	Olio per cilindri	1.316	1.760	1.472	786	777	1.299	1.408	1.104	1.191	1.657	1.529	1.743	16.042
	» minerale scuro	3.298	4.344	4.160	2.380	2.013	2.984	2.757	1.245	2.170	3.943	3.302	3.569	35.503
	» per illuminazione	240	296	241	231	163	218	315	122	96	107	86	82	2.127
	Petrolio Grasso	239	219	227	206	190	304	250	265	271	241	220	210	2.841

(*) I dati del prospetto sono incompleti a causa delle note vicende belliche che ne hanno impedito la raccolta totale.

Consumo di combustibili

ESERCIZIO

(Vedere Relazione a pag. 57)

TRAZIONE A VAPORE CONSUMO DI COMBUSTIBILE (Quantità effettive)		Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre
Torino	Litantrace Kg.	—	—	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Carbonella »	—	—	—	—	—
	Legna »	—	—	—	—	—
Milano	Litantrace Kg.	—	—	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Carbonella »	—	—	—	—	—
	Legna »	—	—	—	—	—
Venezia	Litantrace Kg.	—	—	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Carbonella »	—	—	—	—	—
	Legna »	—	—	—	—	—
Trieste	Litantrace Kg.	—	—	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Carbonella »	—	—	—	—	—
	Legna »	—	—	—	—	—
Genova	Litantrace Kg.	—	—	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Carbonella »	—	—	—	—	—
	Legna »	—	—	—	—	—
Bologna	Litantrace Kg.	—	—	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Carbonella »	—	—	—	—	—
	Legna »	—	—	—	—	—
Firenze	Litantrace Kg.	9.971.400	non si conoscono i dati parziali	6.885.750	7.705.000	7.331.200
	Mattonelle »	230.000	—	170.720	110.540	35.800
	Legna »	47.120	9.809.980	202.260	198.040	304.740
Roma	Litantrace Kg.	non si conoscono i dati parziali	—	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Legna »	9.916.660	—	—	—	—
Ancona	Litantrace Kg.	12.530.000	7.484.500	non si conoscono i dati parziali	—	—
	Mattonelle »	1.517.800	353.400	—	—	—
	Legna »	74.236	34.780	5.658.580	—	—
Napoli	Litantrace Kg.	7.378.000	5.797.000	—	—	—
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Legna »	4.800.000	3.600.000	—	—	—
Bari	Litantrace Kg.	—	9.621.960	4.892.000	8.144.650	11.209.300
	Mattonelle »	—	22.000	—	—	—
	Legna »	—	52.215	46.240	48.040	68.420
Reggio C.	Litantrace Kg.	—	—	—	—	1.570.670
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Legna »	—	—	—	—	—
Palermo	Litantrace Kg.	3.886.900	4.206.500	4.021.700	5.119.000	7.748.700
	Mattonelle »	—	—	—	—	—
	Legna »	35.760	46.280	55.680	46.440	81.720
Palermo (scartamento ridotto)	Litantrace Kg.	379.500	317.000	285.000	153.500	295.000
	Legna »	13.050	10.860	8.190	7.710	9.750
Cagliari	Litantrace Kg.	2.092.000	3.085.000	3.000.000	2.255.000	1.939.000
	Carbonella »	—	—	—	9.500	—
	Legna »	27.580	22.320	20.400	21.900	16.180

(*) I dati del prospetto sono incompleti a causa delle note vicende belliche che hanno impedito la raccolta totale dei dati stessi.

ALLEGATO N. 38.

Consumo di lubrificanti e di olio per illuminazione, nelle locomotive ed automotrici elettriche (*)

ESERCIZIO 1943-1944

Vedere Relazione a (pag. 57 e seguenti, Parte II, Capo III)

TRAZIONE ELETTRICA CONSUMO DI LUBRIFICANTI (Quantità effettive in Kg.)		Luglio	Agosto	Settem.	Ottobre	Novem.	Dicem.	Gennajo	Febbr.	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	TOTALE
Torino . . .	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano . . .	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia . . .	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste . . .	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova . . .	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze . . .	{ Olio per dinamo	688	—	451	208	247	324	199	81	67	21	—	—	—
	{ > minerale scuro	12.036	—	5.914	5.636	4.858	2.670	4.170	1.616	804	923	—	—	—
	{ > per illuminazione	36	—	59	79	93	48	47	20	—	10	—	—	—
	{ Petrolio	550	—	273	302	302	318	189	152	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona . . .	{ Olio per dinamo	218	242	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	3.408	3.150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	155	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli . . .	{ Olio per dinamo	1.115	636	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	125	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	—	—	—	—	55	336	338	208	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reggio C. . .	{ Olio per dinamo	—	—	—	—	37	35	33	41	408	133	113	124	—
	{ > minerale scuro	—	—	—	—	434	450	334	332	193	836	956	980	—
	{ > per illuminazione	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	4	—	—
	{ Petrolio	—	—	—	—	12	1	—	—	10	4	13	28	—
	{ Grasso e sevo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(*) I dati del prospetto sono incompleti per le note vicende belliche che ne hanno in parte impedito la raccolta.

Consumo di combustibili per le automotrici a carburante (*)

ESERCIZIO 1943-1944

(Vedere Relazione a pag. 58, Parte II, Capo III)

AUTOMOTRICI A CARBURANTE CONSUMO DI COMBUSTIBILI (Quantità effettive in Kg.)	Luglio	Agosto	Settem.	Ottobre	Novem.	Dicemb.	Gennaio	Febr.	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	TOTALE
Torino . . . { Nafta Benzina Metano m ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano . . . { Nafta Benzina Metano m ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia . . . { Nafta Benzina Metano m ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste . . . { Nafta Benzina Metano m ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova . . . { Nafta Benzina Metano m ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . . { Nafta Benzina Metano m ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze . . . { Nafta Benzina Metano m ³	—	—	—	—	—	—	—	—	37.260	13.400	—	—	—
Roma { Nafta Benzina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona . . . { Nafta Benzina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli . . . { Nafta Benzina	3.072	2.150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari { Nafta Benzina	1.100	—	—	3.794	10.898	10.962	13.612	7.710	10.490	2.940	1.020	6.110	—
Reggio C. . . { Nafta Benzina	—	—	—	—	18.000	15.385	15.925	4.797	3.975	4.110	1.890	5.110	—
Palermo . . . { Nafta Benzina	—	—	2.911	7.199	10.935	14.448	13.059	19.896 590	22.766 988	26.686 549	31.000 198	32.054 792	—
Cagliari . . . { Nafta Benzina	11.785	24.990	26.630	41.114	41.809	38.302	36.675	42.761	46.728	45.940	50.230	55.414	462.378

(*) I dati del prospetto sono incompleti per le note vicende bolliche che ne hanno parzialmente impedito la raccolta.

ALLEGATO N. 40.

Consumo di lubrificanti e materie d'illuminazione per automotrici a carburante (*)

ESERCIZIO 1943-1944

(Vedere Relazione a pag. 58, Parte II, Capo III)

AUTOMOTRICI A CARBURANTE CONSUMO DI LUBRIFICANTI (Quantità effettive in Kg.)	Luglio	Agosto	Settem.	Ottobre	Novem.	Dicem.	Gennaio	Febr.	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	TOTALE
Torino . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	14	—	118	—	55 167 3 3	— 18	—	—	—
Roma { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Grasso Petrolio	134	136	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	38	—	—	—	10	575	—	—	—	—	—	—	—
Reggio C. . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Petrolio	—	—	—	—	25 1.052	10 1.651	82 1.493	46 298	10 278	190 74	192 70	107 453	—
Palermo . . . { Olio per dinamo » per motori » per illuminazione Grasso e sevo Petrolio	—	—	1.856	490	711	1.019	912	958	1.228	1.507	1.675	2.067	—
Cagliari . . . { Olio per motori » per dinamo » per illuminazione Grasso	1.115	497	1.869	2.406	2.522	2.765	3.549	4.292	3.918	3.659	3.755	3.925	33.772
	—	—	1	7	6	5	3	16	25	24	21	38	146

(*) I dati del prospetto sono incompleti per le note vicende belliche che ne hanno parzialmente impedito la raccolta.

Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro. — ESERCIZIO 1943-44

(Vedere Relazione a pag. 84 Capo V)

TARIFFE	(1) QUANTITÀ VIAGGIATORI						(2) PRODOTTO VIAGGIATORI				(3) VIAGGIATORI-CHILOMETRO				
	I classe	II classe	III classe	TOTALE		I classe	II classe	III classe	TOTALS	I classe	II classe	III classe	TOTALS		Prodotto per Viaggio km. B.
				complessivo	%								complessivo	percentile	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
a) Differenziale (4)	48.007	2.180.108	83.121.684	35.299.794	16,200	6.144.885	198.148.122	778.065.044	945.888.051	12.049.789	810.965.287	8.090.818.568	8.408.861.575	19,682	0,277
b) Vicinale (4)	—	1.684.851	54.998.709	56.051.560	28,000	—	35.851.886	478.812.057	509.188.949	—	99.403.249	2.148.701.621	2.248.107.870	12,974	0,277
c) Riduzioni diverse	221.540	3.099.075	81.572.458	34.863.073	16,000	11.076.897	68.598.906	687.637.008	785.892.911	68.677.424	689.069.292	7.956.832.685	8.094.118.851	46,810	0,060
d) Napoli-Pozzuoli	—	27.621	1.715.582	1.743.153	0,800	—	89.951	1.995.018	1.408.989	—	188.105	12.008.724	12.146.828	0,070	0,116
e) Tariffa speciale impieg., artigiani	—	3.418.041	61.950.221	65.368.262	30,000	—	6.904.454	78.680.049	85.584.502	—	82.082.948	1.610.705.768	1.692.788.716	9,789	0,050
COMPLESSIVAMENTE	289.547	10.829.691	183.826.804	193.925.842	89,000	17.221.882	275.072.819	1.984.609.175	2.276.908.876	80.727.193	1.161.680.691	14.208.115.817	15.445.478.841	89,885	0,147
f) Abbonamenti (2)	85.269	2.457.567	21.425.506	23.988.322	11,000	4.469.817	41.248.190	118.947.851	164.960.898	25.410.298	277.707.617	1.542.688.427	1.845.754.012	10,675	0,099
g) Accessori (5)	—	—	—	—	—	99.899	918.016	814.858	1.882.278	—	—	—	—	—	—
TOTALE GENERALE	354.816	12.787.278	204.752.110	217.914.204	100,000	21.791.068	317.233.525	2.104.371.394	2.443.396.007	106.137.431	1.439.338.176	15.745.751.744	17.291.227.363	100,000	0,141

N.B. - Dati desunti a calcolo. Anche i prodotti presentano qualche differenza rispetto ai dati contabili.

- (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 se collettivi. I biglietti di doppia corsa sono contati per due viaggiatori. Per i biglietti settimanali e festivi per impiegati, artigiani, ecc.: (punto e) sono stati calcolati 12 viaggiatori per ogni biglietto venduto.
- (2) Il numero dei viaggi effettuati dai possessori dei biglietti di abbonamento è stato calcolato in base al prodotto dei biglietti.
- (3) I viaggiatori-chilometro sono stati calcolati in base ai risultati di studi statistici parziali.
- (4) Il prodotto è al netto delle tasse erariali e di bollo. Compresi anche i biglietti di doppia corsa, calcolati due viaggi.
- (5) Marche a valore per i biglietti gratuiti.

Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1943-44 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimenti (Rete a scartamento normale).

(Vedere Relazione a pag. 86, Parte II, Capo V)

COMPARTIMENTI	Carro completo Tonn.	Collettame Tonn.	TOTALE Tonn.	DIFFERENZA PERCENTUALE PER GLI ESERCIZI 1942-43 E 1943-44		
				Carro completo	Collettame	TOTALE
Torino	esercizio 1943-44	286.376	4.833.275			
	» 1942-43	517.507	8.128.995			
	Differenza	- 231.131	- 3.295.720	- 40,26	- 44,66	- 40,54
Milano	esercizio 1943-44	221.494	8.051.614			
	» 1942-43	570.111	13.470.033			
	Differenza	- 348.617	- 5.418.419	- 39,57	- 61,14	- 40,22
Venezia	esercizio 1943-44	118.484	3.347.835			
	» 1942-43	298.997	7.056.916			
	Differenza	- 180.513	- 3.709.081	- 52,21	- 60,37	- 52,55
Trieste	esercizio 1943-44	46.477	4.632.736			
	» 1942-43	103.516	10.207.943			
	Differenza	- 57.039	- 5.575.207	- 54,61	- 55,10	- 54,61
Genova	esercizio 1943-44	101.635	1.843.496			
	» 1942-43	274.326	3.728.584			
	Differenza	- 172.691	- 1.885.088	- 49,57	- 63,00	- 50,55
Bologna	esercizio 1943-44	72.053	2.494.287			
	» 1942-43	239.536	4.567.959			
	Differenza	- 217.533	- 2.073.672	- 43,38	- 75,11	- 45,39
Firenze	esercizio 1943-44	75.666	2.225.219			
	» 1942-43	324.606	6.912.134			
	Differenza	- 248.940	- 4.686.915	- 67,36	- 74,39	- 67,80
Ancona	esercizio 1943-44	34.648	565.255			
	» 1942-43	181.358	3.233.630			
	Differenza	- 146.710	- 2.668.375	- 82,61	- 80,89	- 82,51
Roma	esercizio 1943-44	35.835	1.218.213			
	» 1942-43	169.878	1.921.810			
	Differenza	- 134.043	- 703.597	- 32,51	- 78,90	- 36,61
Napoli	esercizio 1943-44	8.053	708.844			
	» 1942-43	136.001	2.733.169			
	Differenza	- 127.948	- 2.074.325	- 73,52	- 94,07	- 74,53
Bari	esercizio 1943-44	22.747	2.530.042			
	» 1942-43	100.213	2.554.052			
	Differenza	+ 77.466	- 24.010	+ 2,17	- 77,30	- 0,94
Reggio Calabria	esercizio 1943-44	15.821	198.492			
	» 1942-43	72.894	1.122.696			
	Differenza	- 57.073	- 924.204	- 82,60	- 7,82	- 82,32
Palermo	esercizio 1943-44	14.312	509.419			
	» 1942-43	185.501	1.975.466			
	Differenza	- 171.189	- 1.466.047	- 72,33	- 92,28	- 74,21
Cagliari	esercizio 1943-44	15.450	308.114			
	» 1942-43	64.879	571.084			
	Differenza	- 49.429	- 262.970	- 42,18	- 76,18	- 46,04
TOTALI	esercizio 1943-44	1.069.051	33.466.841			
	» 1942-43	3.289.373	68.234.471			
	Differenza	- 2.220.322	- 34.767.630	- 50,11	- 67,50	- 50,95

**Carico complessivo per Compartimenti, di merci e bestiame
Esercizio 1943-1944**

(Vedere Relazione a pag. 86 e seguenti, Parte II, Capo V)

COMPARTIMENTI	MERCİ ACCETTATE PER TRASPORTO				CARRI CARICATI						
	per il pubblico		per servizio	in Totale	per il pubblico			per servizio	in Totale	Carico medio per carro	
	a carro	in collettame			completi	misti con merci di stazione	di transito				bestiame
	tonnellate				quantità						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Torino	4.546.899	296.376	171.634	5.004.909	323.501	42.130	39.902	12.896	12.125	430.544	13,34
Milano	7.890.120	221.494	390.454	8.442.068	478.965	80.749	41.176	12.059	25.446	587.789	15,79
Venezia { a scart. normale	3.229.351	118.494	211.577	3.559.412	225.750	20.370	16.598	6.902	13.684	298.299	19,70
{ a scart. ridotto	6.891	988	—	7.874	581	268	—	—	—	844	18,77
Trieste	4.593.259	46.477	141.359	4.774.095	327.955	9.596	3.702	3.578	9.579	359.600	19,04
Genova	1.741.861	101.635	111.994	1.955.490	126.885	16.009	5.919	856	7.569	156.798	12,86
Bologna	2.422.234	72.053	149.304	2.643.591	189.076	7.404	14.141	17.182	9.093	236.891	18,84
Firenze	2.149.553	75.686	89.095	2.314.314	149.960	10.342	8.444	4.185	6.904	179.735	12,76
Ancona	580.607	34.648	40.975	606.290	88.961	5.745	3.964	3.521	2.872	54.968	11,87
Roma	1.192.378	35.835	9.258	1.227.466	104.231	3.059	651	2.901	640	111.491	13,60
Napoli	700.791	8.053	21.085	729.879	50.716	1.650	1.592	629	1.293	55.870	18,62
Bari	2.507.295	22.747	59.501	2.589.543	182.989	2.787	1.327	521	4.354	191.859	18,85
Reggio Calabria	192.671	15.821	32.254	290.746	13.714	611	423	175	2.335	17.258	12,85
Palermo { a scart. normale	495.107	14.312	122.234	631.653	39.581	1.151	28	377	8.408	49.543	12,74
{ a scart. ridotto	1.385	48	485	1.868	128	16	—	—	47	186	18,83
Cagliari	292.664	15.450	45.879	353.993	22.234	2.437	—	905	3.059	28.585	9,45
Esorc. 1943-44 { a scart. normale	32.397.799	1.099.051	1.596.578	35.063.419	2.272.498	154.073	137.850	66.577	107.356	2.738.354	13,66
{ a scart. ridotto	8.276	1.026	435	9.737	704	279	—	—	47	1.030	9,37
Esorc. 1942-43 { a scart. normale	64.945.098	3.289.378	2.997.267	71.231.738	4.511.631	495.751	439.854	172.398	205.545	5.825.179	18,67
{ a scart. ridotto	82.062	12.881	15.787	110.730	8.020	2.442	337	64	1.345	12.208	8,59

Specificazione del carico dal 1934-35 al 1943-44

(Rete a scartamento normale)

ESERCIZ.	TONNELLATE ACCETTATE PER 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	%
1943-44	21.204.374	-42,25	4.181.551	-43,70	6.677.494	-69,50	35.063.419	-50,77	2.093.978	-47,84	255.143	-48,59	479.233	-68,15	2.738.354	-53
1942-43	41.913.141	- 5,46	7.421.397	- 10,55	21.897.200	+ 9,99	71.231.738	- 1,80	3.842.566	- 15,69	477.754	- 16,88	1.504.859	+ 11,08	5.825.179	- 10,13
1941-42	44.385.608	+ 0,72	8.298.347	- 3,55	19.908.183	+ 14,44	72.540.118	+ 3,60	4.556.202	- 2,85	570.979	- 5,27	1.354.795	+ 16,78	6.481.976	+ 0,45
1940-41	44.019.167	+ 11,06	8.601.996	- 40,05	17.396.196	+ 62,69	70.017.339	+ 8,25	4.690.040	+ 4,87	602.773	- 89,75	1.160.111	+ 56,88	6.452.924	+ 4,10
1939-40	39.636.463	+ 15,10	14.348.947	+ 0,11	10.693.099	+ 97,49	64.678.499	+ 19,87	4.472.378	+ 10,41	984.227	+ 15,84	741.883	+ 88,35	6.198.443	+ 14,60
1938-39	34.435.426	- 4,40	14.333.495	+ 4,54	5.414.751	- 29,49	54.183.672	- 5,59	4.050.999	- 2,14	853.256	+ 8,76	404.608	- 25,88	5.309.532	- 3,61
1937-38	36.018.984	+ 8,57	13.710.896	+ 20,04	7.864.687	+ 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	6.984.750	+ 22,08	51.481.502	+ 9,33	3.993.499	+ 10,10	783.119	- 8,35	490.777	+ 19,18	5.207.385	+ 7,61
1935-36	28.492.062	+ 22,68	12.955.563	- 11,82	5.641.909	+ 15,85	47.089.539	+ 10,08	3.572.643	+ 9,88	854.512	- 9,90	411.812	+ 18,05	4.839.937	+ 6,02
1934-35	23.233.752	- 2,92	14.692.824	+ 26,12	4.969.901	+ 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

N. B. — Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei misti formati con merci di transito.

Carico complessivo mensile

ESERCIZI 1943-44

(Vedere Relazione a pag. 86 e

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 collette					
tonnellate								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1943	Luglio	4.864.431	218.184	204.050	5.286.665	—	1.335	—
»	Agosto	3.448.267	138.653	150.822	3.737.742	—	667	—
»	Settembre	1.805.197	95.000	101.197	2.001.394	—	155	—
»	Ottobre	1.681.567	76.173	88.881	1.846.621	—	51	—
»	Novembre	2.422.549	78.279	108.474	2.609.302	—	369	—
»	Dicembre	2.514.709	75.073	118.133	2.707.915	—	1.248	—
1943	2° semestre	16.736.720	681.362	771.557	18.189.639	— 50,61	3.825	— 94,52
1942	2° semestre	33.637.388	1.662.945	1.532.263	36.832.596	—	70.232	—
1944	Gennaio	2.251.184	70.480	111.386	2.433.050	—	1.093	—
»	Febbraio	2.549.807	66.355	125.723	2.741.885	—	692	—
»	Marzo	3.176.702	73.998	140.337	3.391.037	—	870	—
»	Aprile	2.666.581	62.032	136.538	2.865.201	—	1.037	—
»	Maggio	2.812.894	62.064	176.035	3.050.993	—	1.335	—
»	Giugno	2.203.902	52.760	134.952	2.391.614	—	865	—
1944	1° semestre	15.661.070	387.689	825.021	16.873.780	— 50,94	5.892	— 85,45
1943	1° semestre	31.307.710	1.626.423	1.465.004	34.339.142	—	40.496	—
Esercizio 1943-44		32.397.790	1.069.051	1.596.578	35.063.419	— 50,77	9.717	— 91,20
Esercizio 1942-43		64.945.098	3.289.373	2.997.267	71.231.738	—	110.723	—

N. B. — Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei misti formati con merci di transito.

di merci e bestiame

E 1942-43

seguenti, Parte II, Capo V)

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
335.198	33.606	32.099	12.783	13.793	427.479	—	13,81	171	—
248.910	20.749	17.362	10.019	9.964	307.004	—	13,36	87	—
134.727	14.405	13.371	5.295	6.792	174.590	—	12,83	18	—
131.167	11.043	11.021	4.750	6.471	164.452	—	12,42	9	—
172.997	10.200	10.166	5.130	7.711	206.204	—	13,66	43	—
178.233	13.356	10.807	4.841	8.171	215.408	—	13,55	127	—
1.201.232	103.359	94.826	42.818	52.902	1.495.137	— 50,95	13,40	455	— 94,14
2.354.335	257.732	220.456	107.363	108.901	3.048.777	—	13,53	7.775	—
158.165	8.938	9.779	4.117	7.527	188.526	—	13,93	102	—
173.184	8.619	7.550	4.220	8.593	202.166	—	14,40	74	—
212.305	9.626	7.942	5.010	9.628	244.517	—	14,64	89	—
183.792	8.047	5.699	3.732	8.657	209.927	—	14,24	103	—
192.147	8.472	6.262	3.786	11.392	222.059	—	14,39	130	—
151.673	7.012	5.792	2.888	8.657	176.022	—	14,29	77	—
1.071.266	50.714	43.024	23.753	54.454	1.243.217	— 55,22	14,34	575	— 87,05
2.157.296	238.002	219.425	65.085	96.644	2.776.402	—	13,80	4.443	—
2.272.498	154.073	137.850	66.571	107.356	2.738.354	— 52,99	13,83	1.030	—
4.511.631	495.724	439.881	172.398	205.545	5.825.179	—	13,66	12.218	—

ALLEGATO N. 45.

Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate a carro completo
(1° Semestre dell'esercizio 1943-44)
(Vedere Relazione a pag. 89, Capo V)

N. d'ordine	M E R C I	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero	Tonnellate	Tonnellate	Lire
1	Acidi:				
	a) cloridico	P. V.	417	3.266	250.961
	b) solforico	P. V.	1.486	20.279	1.278.377
	c) altri	P. V.	972	11.029	988.380
2	Acque minerali, naturali ed artif.	P. V.	443	5.765	470.424
3	Agrumi	G. V.	2.190	24.398	1.817.787
4	Alcoli (amilico, etilico, metilico, butilico, propilico e simili)	P. V.	765	8.797	1.088.087
5	Alluminio in pani, lamiere, lavori e rottami	P. V.	1.421	16.582	1.632.483
6	Ambrogette di asfalto, cemenze, gres, terracotta, marmo, pietra e vetro	P. V.	974	17.128	1.084.967
7	Anunio:				
	a) nitrati	P. V.	347	6.667	380.558
	b) solfati	P. V.	3.639	67.798	3.787.728
8	Asfalto:				
	a) in pezzi ed in polvere	P. V.	496	9.654	729.226
	b) mastice ed in pani	P. V.	83	1.024	78.863
9	Automobili:				
	a) montati o smontati	P. V.	428	1.137	181.236
	b) veicoli in genere (esclusi quelli circolanti sulle proprie ruote)	P. V.	1.901	8.145	591.924
10	Barbabietole	P. V.	28.600	321.499	5.292.256
11	Benzina	P. V.	6.289	92.707	25.467.746
12	Bestiame vivo sciolto (vedi ultima pagina)	G. V.	—	—	—
13	Birra	P. V.	116	1.579	204.821
		G. V.	207	2.655	259.899
14	Bitume solido e liquido	P. V.	535	6.762	691.791
15	Burro naturale	G. V.	639	4.594	309.857
16	Caffè	P. V.	64	847	272.159
17	Calce viva o spenta	P. V.	9.861	177.891	4.609.935
18	Calcio (nitrato di)	P. V.	792	13.747	713.091
19	Calcio (nitrato di)	P. V.	1.701	32.139	2.477.247
20	Caldaie	P. V.	119	1.099	121.402
21	Canapa indigena, esotica, anche pestinata e tinta	P. V.	722	5.783	643.735
22	Caolino	P. V.	419	7.788	470.590
23	Carbon fossile:				
	a) litantrace o antracite in pezzi od in polvere	P. V.	108.813	2.066.654	142.781.862
	b) formelle	P. V.	2.975	325.270	3.218.459
24	Carbone vegetale	P. V.	5.458	411.962	2.768.428
25	Carni macellate fresche e congelate	G. V.	1.105	7.373	792.389
26	Carta:				
	a) bianca o tinta in pasta anche rigata, in fogli, in rotoli, ecc.	P. V.	1.526	18.634	2.309.764
	b) da involti e carta pagilla	P. V.	1.077	11.799	1.302.007
	c) fuori uso o da macero	P. V.	1.696	12.557	709.658
27	Carboni ordinari	P. V.	817	11.027	1.071.633
28	Catrame minerale liquido o solido	P. V.	1.111	18.787	1.874.906
29	Cellulosa e pasta di legno meccanica	P. V.	3.298	46.213	3.987.450
30	Cemento comune	P. V.	15.798	292.611	9.024.615
31	Cereali (escluso il frumento, il grano turco, riso) cioè avena, dura ecc.	P. V.	1.130	13.907	493.318
32	Coke di carbone fossile	P. V.	28.438	445.040	24.407.572
33	Coke di petrolio	P. V.	222	3.812	348.156
34	Colofonia	P. V.	647	7.186	599.067
35	Concimi chimici non nominati	P. V.	334	5.141	299.241
36	Concimi naturali	P. V.	1.181	16.449	559.617
37	Co'one greggio	P. V.	492	2.431	392.724
38	Crusca, scruschello, tritello	P. V.	2.271	19.606	876.910
39	Eternit salomit	P. V.	1.589	16.790	1.607.070
40	Farina di frumento	P. V.	13.000	181.815	4.014.143
41	Farina di granoturco	P. V.	1.151	13.357	249.618
42	Ferro:				
	a) billette, blumi, lingotti	P. V.	5.264	101.031	6.132.121
	b) barre e verghe	P. V.	7.959	126.865	7.639.511
	c) lamiera e lamierino	P. V.	7.701	123.087	8.110.283
	d) in lavori	P. V.	9.728	115.728	9.555.678
	e) in rotaie	P. V.	292	5.317	470.297
	f) avanzi, rottami e scarti di lavorazione	P. V.	12.906	210.040	18.034.631
43	Fibre vegetali tessili, escluso il cotone e la canapa	P. V.	52	324	84.253
44	Fieno	P. V.	1.446	7.621	316.293
45	Filati di fibre vegetali:				
	a) cotone	P. V.	216	1.310	129.961
	b) canapa	P. V.	120	863	109.032
	c) altri	P. V.	107	621	59.487
46	Formaggio	G. V.	2.141	18.031	1.639.365
		P. V.	549	5.207	251.293
TOTALE A RIPORTO			297.421	5.545.184	302.144.270

N. d'ordine	M E R C I	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero		Tonnellate	Lire
	RIPORTO		297.421	5.545.184	902.144.270
47	Fosforiti:				
	a) allo stato naturale	P. V.	143	2.917	176.998
	b) preparati per concimi (perfosfati e superfosfati)	P. V.	179	8.066	96.798
48	Frumento	P. V.	17.861	296.168	5.491.098
49	Frutta fresca e secca, compresi i fichi, mandorle, pere, mele, prugne, noci	G. V. P. V.	96.187 8.002	935.123 10.649	15.649.711 640.774
50	Frutta ed ortaggi preparati e conservati	G. V. P. V.	592 1.966	7.173 21.124	964.145 1.693.061
51	Gesso in polvere, calcinato o no	P. V.	1.270	26.119	678.741
52	Ghiaia, ciottoli (esclusi quelli di quarzo)	P. V.	8.192	59.792	757.968
53	Gomma elastica greggia ed in lavori	P. V.	678	9.414	1.028.270
54	Granoturco	P. V.	2.968	46.045	1.116.181
55	Lana:				
	a) naturale	P. V.	481	2.850	438.592
	b) in filati e tessuti	P. V.	84	655	86.898
56	Latte	G. V.	8.157	28.899	1.987.948
57	Legno comune:				
	a) in tronchi	P. V.	11.814	168.419	10.610.960
	b) segato	P. V.	17.492	217.410	29.525.560
58	Legname da ardere e fascine di minuta legna	P. V.	25.122	275.497	10.521.987
59	Legname da ebanisteria greggio e segato	P. V.	87	428	72.924
60	Legni altri concianti e tintoriali	P. V.	24	278	12.098
61	Legumi secchi	P. V.	5.054	80.476	2.668.967
62	Lignite	P. V.	81.666	570.046	27.280.952
63	Macchine:				
	a) agrarie	P. V.	752	4.768	487.081
	b) altre e meccanismi	P. V.	1.880	16.941	2.165.268
64	Marmo:				
	a) in blocchi	P. V.	841	6.081	948.180
	b) in lastre	P. V.	434	7.898	688.020
	c) in lavori	P. V.	278	8.654	811.517
	d) in rottami, scaglie e frantumi	P. V.	487	9.624	240.250
65	Masserizie (sgombri)	P. V.	4.891	18.811	8.988.157
66	Mattoni di argilla comune ripieni e forati	P. V.	8.421	141.898	8.990.855
67	Mattoni refrattari	P. V.	2.194	88.920	2.628.898
68	Melasso	P. V.	616	18.914	870.100
69	Merci varie a carro (groupage)	P. V.	4.895	50.212	5.061.679
70	Minerali:				
	a) di cromo, manganese, rame, piombo zinco	P. V.	3.180	60.948	6.508.741
	b) di ferro esclusa la pirite	P. V.	5.187	106.892	5.819.865
71	Oli minerali e residui della loro distillazione:				
	a) per uso combustibile	P. V.	15.417	229.942	44.421.292
	b) per altri usi	P. V.	8.758	180.389	30.569.977
72	Oli vegetali:				
	a) di oliva	G. V. P. V.	64 1.698	1.798 19.756	25.648 1.207.967
	b) altri	G. V. P. V.	8 761	62 7.696	1.014 571.267
73	Ortaggi, legumi freschi, aglio, cipolle	G. V. P. V.	32.807 709	269.618 8.871	14.123.851 183.198
74	Paglia comune	P. V.	3.090	16.788	1.151.075
75	Panelli di cereali e di semi oleosi	P. V.	1.054	16.498	1.057.968
76	Pasta da minestra	P. V.	8.914	42.694	1.982.716
77	Patate	G. V. P. V.	26.498 5.287	419.580 47.498	15.486.078 811.904
78	Pelli di grossi animali, fresche, secche anche conciate	P. V.	965	6.550	928.970
79	Pesci vivi o morti o congelati o pesci affumicati	G. V.	711	6.272	714.560
80	Pesci affumicati, secchi, salati, sotto olio o comunque preparati	P. V.	822	7.228	446.781
81	Petroli	P. V.	5.154	82.844	20.699.105
82	Pietre:				
	a) greggie o semplicemente squadrate	P. V.	8.758	72.346	1.697.892
	b) in lastre	P. V.	89	1.500	57.648
	c) in lavori	P. V.	198	3.117	187.619
83	Pietra da cemento e da gesso cruda	P. V.			
84	Pietrisco	P. V.	9.175	281.126	8.907.582
85	Piombo (pani, lastre, lavori, rottami)	P. V.	7.224	150.802	2.727.890
86	Pirite:				
	a) minerale (di)	P. V.	9.729	202.270	9.659.095
	b) cenere (di)	P. V.	9.193	289.983	4.995.974
	TOTALI A RIPORTO		699.019	10.419.171	596.994.990

Segue: ALLEGATO N. 45.

N. d'ordine	M E R C I	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	PRODOTTO
		Numero		Tonnellate	Lire
	RIPORTO		639.019	10.419.171	596.994.690
87	Pomodori	G. V.	6.268	48.011	3.142.399
		P. V.	30	328	25.527
88	Pozzolana	P. V.	96	470	16.037
89	Quarzo in pezzi ed in polvere	P. V.	2.259	44.998	1.907.193
90	Rame (pani, masse lavori, fili, rottami)	P. V.	613	9.537	781.152
91	Raion e simili artificiali, in fili, tessuti, lavori	P. V.	2.518	19.000	1.990.711
92	Recipienti per il trasporto delle merci:				
	a) di ferro	P. V.	2.068	11.812	987.147
	b) di legno	P. V.	4.169	14.667	1.658.696
	c) di vetro	P. V.	371	1.191	168.534
93	Riso, risone, risino	P. V.	8.871	127.074	2.870.208
94	Sabbia da costruzione	P. V.	4.316	86.901	1.377.339
95	Sabbia per vetrerie e per segare i marmi	P. V.	3.799	75.784	3.304.329
96	Sacchi ed imballaggi di tela nuovi ed usati	P. V.	416	2.898	386.250
97	Sale comune, sale marino e salgemma	P. V.	2.809	48.151	3.699.495
98	Sale di potassio	P. V.	99	1.601	111.690
99	Sansa esausta o no di olio	P. V.	1.125	17.575	1.339.324
100	Sapone	P. V.	1.044	5.712	651.601
101	Scorie di Thomas	P. V.	6	101	4.393
102	Semi oleosi	P. V.	1.295	17.404	1.550.741
103	Semolino	P. V.	448	7.435	223.145
104	Seta in filo, tessuti e lavori	P. V.	153	1.285	90.779
105	Soda del commercio	P. V.	2.037	41.807	4.596.812
106	Soda caustica	P. V.	1.984	84.700	3.714.234
107	Sodio (nitrato di)	P. V.	96	471	52.113
108	Stracci	P. V.	912	6.238	610.091
109	Tegole comuni, marsigliesi, cremonesi, ecc.	P. V.	1.145	19.477	619.078
110	Terra refrattaria e per fonderie	P. V.	2.530	50.025	1.804.483
111	Terre cotte (argille comuni, porcellane, maioliche, stoviglie, lavori, esclusi i laterizi)	P. V.	429	3.642	413.032
112	Tessuti:				
	a) di cotone	P. V.	15	154	23.928
	b) di lino, di canapa, di juta	P. V.	29	194	29.974
113	Traverse di legno	P. V.	718	9.104	1.081.697
114	Uova di pollame	G. V.	430	1.896	250.014
115	Uva fresca	G. V.	4.452	32.596	2.792.968
		P. V.	27	435	5.537
116	Vetro:				
	a) in lastre	P. V.	499	11.983	1.321.099
	b) in lavori ordinari e fini	P. V.	1.389	13.094	1.253.452
117	Vini e mosti	P. V.	16.987	190.176	11.929.531
118	Zinco (pani, lavori, lamiere, rottami)	P. V.	558	7.423	815.967
119	Zolfo:				
	a) minerali (di)	P. V.	325	5.939	579.598
	b) in pani e in pezzi	P. V.	2.354	41.922	2.897.068
	c) in polvere	P. V.	291	3.697	412.635
120	Zucchero	P. V.	7.643	121.015	8.259.230
	TOTALI (ESCLUSO BESTIAME)		726.436	11.553.877	666.479.616
	BESTIAME (VIVO E SCIOLTO)		56.981	1.354.027 (capi)	18.511.621
	TOTALI GENERALI		783.417	—	684.991.237

Movimento delle principali

ESERCIZI DAL

(Vedere Relazione a pag. 89)

P O R T I	TONNELLATE CARICATE															TOTALE GENERALE	% rispetto all'eser- cizio precedente
	per il pubblico										per servizio						
	Carboni	Cereali		Cotoni		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	135.219	2.539	8.279	—	—	505	—	32.216	185.149	373.907	—	29.252	1.519	30.771	—	404.678	—
Venezia	453.958	20.800	—	—	—	75.765	29.751	45.478	299.136	661.948	—	25.483	2.249	27.732	—	899.690	—
Trieste	49.629	829	—	—	—	18.633	2.077	—	349.529	420.697	—	10.065	62.166	72.231	—	492.928	—
Fiume	—	—	—	—	—	—	—	—	70.090	70.090	—	250	102	352	—	70.442	—
Savona	1.693	—	—	—	—	—	—	—	61.130	62.798	—	—	1.292	1.292	—	64.090	—
Staz. di S. Giuseppe di Cairo (1)	633.824	—	—	—	—	—	—	—	330	634.154	—	560	—	560	—	634.714	—
Livorno	2.141	—	—	—	—	—	—	425	16.514	19.090	—	—	—	—	—	19.090	—
La Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	46.718	46.718	—	—	—	—	—	46.718	—
Ancona	49.967	67	—	—	—	—	—	775	5.883	56.082	—	—	199	199	—	56.291	—
Civitavecchia . .	200	—	—	—	—	—	—	250	1.442	1.892	—	—	—	—	—	1.892	—
Napoli P. M. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3.182	3.182	—	—	—	—	—	3.182	—
Torre Annunziata	—	—	—	—	—	—	—	—	65.128	65.128	—	—	—	—	—	65.128	—
Bari	1.965	1.021	—	—	—	—	—	137	604.181	607.304	—	2.829	24	2.853	—	610.157	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	363.413	363.413	—	457	7	464	—	363.877	—
Altri Porti del Continente . .	14.246	20	—	—	—	—	—	—	290.404	304.670	—	3.676	—	3.676	—	308.346	—
Palermo	6.542	—	—	—	—	—	—	111	1.875	8.528	—	87.732	2.242	89.974	—	48.502	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	8.574	8.574	—	22.298	80	22.348	—	30.922	—
Messina	6.350	—	—	—	—	—	—	—	398	6.688	—	1.996	17	2.003	—	8.691	—
Siracusa	—	—	—	—	—	—	—	—	4.465	4.465	—	—	140	140	—	4.605	—
Altri porti della Sicilia	—	—	—	—	—	—	—	80	4.753	4.833	—	—	—	—	—	4.833	—
Porti della Sardegna	2.573	—	—	—	—	2.182	175	552	43.407	48.899	—	3.757	209	3.966	—	52.855	—
Esercizio 1943-44	1.357.682	25.336	8.279	—	—	97.085	29.083	79.944	2.375.641	3.973.050	- 40,16	138.315	70.186	208.501	- 73,39	4.181.551	- 43,65
Esercizio 1942-43	2.602.090	116.046	311.691	5.597	7.461	131.956	164.588	240.393	3.060.017	6.640.349	- 9,51	699.578	141.470	781.048	- 18,49	7.421.397	- 10,54
Esercizio 1941-42	2.695.881	109.961	531.095	409	6.220	55.143	236.451	275.772	3.987.283	7.338.905	- 8,52	850.997	106.555	957.542	- 8,81	8.296.347	- 8,55
Esercizio 1940-41	3.269.477	152.211	127.309	4.579	1.192	105.449	481.202	200.592	3.264.641	7.606.552	- 44,49	907.408	89.020	995.428	+ 50,50	8.601.980	- 40,05
Esercizio 1939-40	5.371.406	652.395	746.812	89.163	77.403	400.454	892.710	259.999	5.137.189	13.987.515	+ 4,73	594.677	66.755	661.432	- 47,68	14.349.947	+ 0,11
Esercizio 1938-39	6.283.581	466.811	357.229	57.337	62.421	450.877	855.783	244.630	4.299.657	13.099.366	+ 7,70	1.205.532	59.597	1.264.129	- 19,78	14.393.495	+ 4,54

(1) Merci trasportate dal porto di Savona a mezzo delle Funivie.

merci caricate ai porti

1938-39 AL 1943-44

e seguenti, Parte II, Capo V)

CARRI CARICATI																			
per il pubblico											per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	Carico medio per carro (tonna)	Numero dei giorni lavorativi	Media carri caricati per giorno lavorativo
Carboni	Cereali		Cotone		Oli minerali	Fosfati fosforiti e concimi	Sale e tabacchi	Altre merci	TOTALE	% rispetto all'esercizio precedente	Carboni	Altre merci	TOTALE	% rispetto all'esercizio precedente					
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero															
6.696	274	375	—	—	30	700	966	14.997	24.038	—	1.448	129	1.577	—	25.615	—	15,79	149	171
26.869	1.207	—	—	—	5.706	1.527	1.561	11.241	48.111	—	1.293	151	1.449	—	49.560	—	17,95	170	291
2.843	51	—	—	—	1.427	116	—	23.136	27.573	—	506	5.409	5.915	—	33.488	—	14,71	151	221
81	—	—	—	—	—	—	—	7.834	7.834	—	14	7	21	—	7.855	—	8,96	128	61
—	—	—	—	—	—	—	—	3.160	3.241	—	—	70	70	—	3.311	—	19,33	124	26
39.758	—	—	—	—	—	—	—	35	39.793	—	27	—	27	—	39.820	—	15,93	177	224
112	—	—	—	—	—	—	76	1.191	1.379	—	—	—	—	—	1.379	—	13,83	100	13
—	—	—	—	—	—	—	—	2.707	2.707	—	—	—	—	—	2.707	—	17,25	133	14
2.486	4	—	—	—	—	—	44	641	3.175	—	—	14	14	—	3.189	—	17,65	97	32
12	—	—	—	—	—	—	14	116	142	—	—	—	—	—	142	—	13,32	17	8
—	—	—	—	—	—	—	—	263	263	—	—	—	—	—	263	—	12,09	12	21
—	—	—	—	—	—	—	—	6.026	6.026	—	—	—	—	—	6.026	—	10,80	260	23
119	64	—	—	—	—	—	14	35.459	35.653	—	143	3	146	—	35.802	—	17,04	360	99
—	—	—	—	—	—	—	—	22.112	22.112	—	25	1	26	—	22.138	—	16,43	328	67
710	1	—	—	—	—	—	—	14.202	14.913	—	192	—	192	—	15.105	—	20,41	331	45
329	—	—	—	—	—	—	14	112	455	—	1.864	149	2.013	—	2.468	—	19,65	213	11
319	—	—	—	—	—	—	—	597	597	—	1.212	4	1.216	—	1.813	—	17,05	168	10
—	—	—	—	—	—	—	—	30	349	—	97	4	101	—	450	—	19,31	36	12
—	—	—	—	—	—	—	—	341	341	—	—	9	9	—	350	—	13,15	67	5
—	—	—	—	—	—	—	—	5	255	—	—	—	—	—	260	—	18,58	75	3
136	—	—	—	—	159	10	39	2.809	3.153	—	236	23	249	—	3.402	—	15,53	264	12
80.470	1.601	375	—	—	7.322	2.358	2.728	147.264	242.118	— 43,02	7.052	5.973	13.025	— 70,22	255.143	— 45,56	16,38	—	—
137.149	6.452	20.847	405	543	10.897	8.070	12.888	227.703	424.954	— 17,60	33.153	10.584	43.740	— 20,82	468.691	— 17,91	15,83	—	—
160.213	7.157	43.338	63	639	4.342	14.105	19.353	266.521	515.731	— 4,83	46.160	9.088	55.248	— 9,01	570.979	— 5,27	16,55	—	—
203.895	10.104	10.147	418	98	7.786	28.769	14.544	266.232	541.993	— 42,67	51.966	8.754	60.720	+ 56,65	602.713	— 38,76	14,41	—	—
321.649	41.693	53.883	8.285	6.572	31.786	52.261	20.237	408.715	945.136	+ 7,25	32.622	6.139	38.761	— 46,16	983.897	+ 3,22	11,58	—	—
370.838	29.230	25.234	5.524	5.287	31.364	51.023	19.404	343.794	881.723	+ 6,29	66.552	5.446	71.998	— 19,68	953.726	+ 3,76	15,05	—	—

Movimento delle merci impor

ESERCIZI DAL 1938-39

Vedere Relazione a pag. 88 e

Anno	M E S E	T R A N															
		Mentone		Breil		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero		San Candido	
		Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
1943	Luglio	2.753	307	2.520	504	217.373	12.392	123.169	6.593	74.963	3.972	261.845	16.601	103.233	16.310	2.233	121
	Agosto	3.780	255	8.968	1.284	199.996	10.530	121.542	6.516	76.694	3.902	126.593	8.471	118.627	12.493	493	37
	Settembre	484	49	3.000	200	90.000	5.961	34.591	1.881	22.831	1.124	57.801	3.532	100.321	10.923	4.751	334
	Ottobre	—	—	—	—	—	—	24.043	1.172	161	14	19.456	1.067	36.732	3.225	5.650	297
	Novembre	—	—	—	—	—	—	106.571	5.581	4.620	217	129.769	8.441	42.372	10.908	5.259	363
	Dicembre	—	—	—	—	—	—	75.056	3.873	10.499	508	117.956	6.714	116.048	8.348	2.694	229
1944	Gennaio	—	—	—	—	—	—	105.371	5.393	41.802	1.991	—	—	—	—	1.176	67
	Febbraio	—	—	—	—	—	—	—	—	53.990	2.630	194.397	11.818	—	—	—	—
	Marzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Aprile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Maggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Giugno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Esercizio 1943-44	6.917	611	14.508	1.963	494.359	28.273	590.343	31.002	285.540	14.158	907.797	56.644	517.533	61.515	22.250	1.348
	Esercizio 1942-43	204.372	14.603	23.105	3.275	2.152.581	108.050	2.782.776	144.279	1.170.412	62.520	2.943.342	174.822	1.911.304	254.215	29.496	2.065
	Esercizio 1941-42	351.772	19.142	15	1	1.742.179	88.792	2.395.916	124.283	1.020.930	54.052	3.611.305	216.423	1.526.514	164.124	292.202	15.891
	Esercizio 1940-41	115.963	7.381	—	—	1.234.677	66.904	2.217.735	113.532	1.009.090	53.205	3.149.183	199.023	1.550.045	120.093	343.623	19.471
	Esercizio 1939-40	11.976	1.001	1.239	107	125.210	9.816	1.126.874	61.083	601.190	35.333	1.933.910	125.504	1.016.473	65.103	124.109	7.136
	Esercizio 1938-39	10.967	879	3.215	236	208.307	15.913	498.442	31.252	261.096	15.921	993.969	69.991	47.351	4.886	97.952	5.457

(1) Dal maggio 1942 in sostituzione di Postumia funzionano i transiti di Lubiana, Siska, Zalag, Trzisce, Bubugarci. — (2) I dati si riferiscono al transito di Postumia.

tate dalle ferrovie estere

Al. 1943-44

seguenti, Capo V)

S I T O D I																T O T A L E	
Tarvisio		Fusine Laghi		Piedicolle		Lubiana (1)		Fiume		Trzisce		Zalog		Bubugarei		Tonnellate	Carri
Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri		
188.987	16.015	17	1	108.626	5.174	9.852	544	9.909	1.036	—	—	248.878	13.729	81.815	2.141	1.881.198	85.823
210.856	12.941	—	—	68.886	3.351	12.808	1.008	7.889	823	—	—	164.168	7.989	20.948	1.514	1.122.808	71.026
86.875	8.715	3.611	208	5.000	416	1.000	84	1.000	89	—	—	2.000	170	800	75	414.015	32.561
83.278	8.920	5.805	352	3.459	166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	178.062	15.213
113.824	9.972	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	402.414	35.282
116.048	8.848	17.221	1.110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	455.412	29.130
137.222	9.531	4.183	256	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	299.754	17.288
183.197	9.216	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	384.544	23.964
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.068.232	83.658	39.340	1.922	180.471	9.107	23.155	1.636	18.298	1.948	—	—	415.041	21.897	53.563	3.730	4.628.257	319.437
3.331.514	199.536	2.375	146	802.870	46.048	56.700	4.990	250.316	20.889	10	6	1.948.187	127.145	408.688	80.252	18.177.523	1.191.984
2.775.898	166.084	3.239	247	584.071	98.171	1.400.198	95.201	642.934	42.624	—	—	—	—	—	—	16.326.495	1.024.988
2.958.017	142.720	5.152	414	472.960	27.251	1.569.781	102.642	282.093	24.042	—	—	—	—	—	—	14.382.717	876.671
1.377.906	88.122	6.550	450	389.979	21.969	1.527.115	101.190	105.823	15.336	—	—	—	—	—	—	8.295.756	527.172
447.888	31.105	13.498	814	140.823	9.814	677.391	49.293	82.297	7.093	—	—	—	—	—	—	3.489.096	241.584

Movimento delle merci espor

ESERCIZI DAL 1938-39

(Vedere Relazione a pag.

Anno	M E S E	T R A N													
		Mentone		Breil		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero	
		Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
1943	Luglio	4.152	273	376	47	4.177	548	6.214	565	1.438	142	58.166	4.802	73.883	9.185
	Agosto	2.898	152	873	97	4.218	614	6.941	581	3.059	266	16.589	1.566	41.003	5.450
	Settembre	948	58	450	51	1.958	219	1.304	113	449	57	2.900	359	26.647	10.172
	Ottobre	—	—	—	—	—	—	6.210	390	15.247	918	9.341	621	31.887	12.769
	Novembre	—	—	—	—	—	—	14.108	777	24.771	1.403	44.467	3.026	42.299	14.668
	Dicembre	—	—	—	—	—	—	17.681	908	26.610	1.734	50.122	3.182	69.414	8.062
1944	Gennaio	—	—	—	—	—	—	7.562	551	13.754	903	—	—	—	—
	Febbraio	—	—	—	—	—	—	—	—	17.281	1.225	28.083	2.144	—	—
	Marzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Aprile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Maggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Giugno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Esercizio 1943-1944 . . .	7.498	483	1.699	195	10.353	1.381	60.020	3.885	102.609	6.648	209.668	15.700	285.133	90.306
	Esercizio 1942-43	41.594	2.576	40.710	4.020	49.944	6.254	349.096	24.682	283.970	20.436	656.828	51.819	928.409	119.788
	Esercizio 1941-42	34.984	2.652	—	—	27.729	3.064	593.685	45.067	370.710	29.054	520.024	46.959	898.082	118.246
	Esercizio 1940-41	6.107	506	—	—	40.667	4.082	370.406	31.288	181.165	15.670	870.404	80.319	1.084.810	122.371
	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	855.642	85.865
	Esercizio 1938-39	13.856	1.409	2.165	328	83.006	10.517	241.795	22.020	162.457	13.774	545.094	66.785	527.411	65.307

(1) Dal maggio 1942 in sostituzione di Postumia funzionano i tratti di Lubiana, Zalag, Bubugarci. — (2) I dati si riferiscono all'ex transito di Postumia.

tate sulle ferrovie estere

AL 1943-44

88 e seguenti, Capo V)

S I T O D I

TOTALE GENERALE

San Candido		Tarvisio		Fusine Laghi		Piedicolle		Lubiana (1)		Fiume		Zalog		Bubgarci		TOTALE GENERALE	
Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonnellate	Carri
428.	69	43.824	3.558	—	—	2.421	201	1.146	95	5.926	554	3.748	237	7.568	547	213.467	20.823
1.603	147	20.649	1.546	—	—	754	64	1.213	94	4.234	416	5.149	478	3.098	365	111.781	11.836
1.446	118	30.821	3.892	—	—	190	16	1.003	81	900	81	—	—	120	14	69.136	15.231
142	15	97.198	16.739	15.585	1.048	3.889	234	—	—	—	—	—	—	—	—	179.499	32.734
1.146	67	76.742	11.397	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	203.533	31.338
1.067	91	69.414	8.062	4.802	237	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	239.110	22.276
436	48	25.481	2.498	1.301	46	22	2	—	—	—	—	—	—	—	—	48.556	4.048
—	—	26.539	2.721	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71.903	6.090
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.268	555	390.668	50.413	21.688	1.331	7.276	517	3.362	270	11.060	1.051	8.897	715	10.786	926	1.136.985	144.376
18.549	1.730	742.011	53.338	163	20	71.683	4.761	38.799	3.073	205.699	16.979	35.439	2.747	58.162	4.916	3.521.056	317.139
13.941	1.556	915.439	63.987	18.442	1.150	29.625	2.281	227.845	20.710	338.136	26.380	—	—	—	—	3.988.642	361.106
22.537	2.934	856.474	62.854	4.151	292	6.996	617	115.808	11.631	12.038	2.390	—	—	—	—	3.571.563	334.954
11.620	2.074	444.632	38.123	655	94	49.552	4.248	325.198	28.330	76.380	5.309	—	—	—	—	4.360.227	375.698
4.528	481	420.254	37.031	1.642	145	170.724	12.796	606.582 ⁽²⁾	45.002 ⁽²⁾	114.923	7.649	—	—	—	—	2.894.440	283.294

Movimento delle merci verificatosi con

ESERCIZI

(Vedere Relazione a pag. 88)

Anno	M E S E	C O M P A R							
		Torino		Milano		Venezia		Trieste	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
Merci ricevute dalle ferrovie secondarie italiane									
1943	Luglio	11.930	1.257	117.107	8.824	33.337	2.225	16.550	1.160
»	Agosto	8.292	958	47.291	3.100	37.117	2.630	14.068	976
»	Settembre	7.865	862	69.421	5.190	23.394	1.660	6.026	466
»	Ottobre	8.512	913	66.528	4.913	23.300	1.563	4.780	495
»	Novembre	7.142	783	70.592	5.193	22.529	1.527	4.807	388
»	Dicembre	16.713	1.120	85.479	6.012	18.344	1.217	8.464	552
1944	Gennaio	8.458	890	68.629	4.861	14.606	901	8.463	608
»	Febbraio	10.084	1.003	55.893	4.004	9.812	757	12.447	849
»	Marzo	9.769	953	98.130	6.555	15.515	1.046	15.426	1.095
»	Aprile	9.983	1.071	82.772	5.565	11.618	765	12.253	857
»	Maggio	7.019	759	93.584	6.391	21.232	1.293	11.750	871
»	Giugno	6.989	843	94.925	6.156	27.761	1.566	8.532	657
Esercizio 1943-44		112.646	11.412	950.351	66.764	258.565	17.150	123.616	8.974
Esercizio 1942-43		148.351	15.610	1.214.458	93.041	360.687	23.357	188.352	13.911
Merci passate sulle ferrovie secondarie italiane									
1943	Luglio	25.665	2.158	171.477	9.670	19.948	1.509	8.033	709
»	Agosto	25.342	2.174	72.978	4.088	27.355	1.876	6.819	604
»	Settembre	22.181	1.884	81.230	5.222	18.424	1.325	3.889	403
»	Ottobre	20.331	1.686	69.099	4.456	11.685	883	3.582	422
»	Novembre	24.520	2.027	97.785	6.141	15.212	1.208	1.955	240
»	Dicembre	26.669	2.219	107.980	6.853	13.273	728	6.514	248
1944	Gennaio	22.955	1.850	109.861	6.409	8.200	527	2.656	236
»	Febbraio	23.289	1.889	96.676	5.689	7.815	521	3.488	270
»	Marzo	26.040	2.083	143.156	8.482	10.409	699	10.180	771
»	Aprile	30.386	2.345	113.925	6.949	5.949	424	8.313	543
»	Maggio	25.459	1.955	139.665	8.413	5.989	411	5.081	398
»	Giugno	22.694	1.756	124.728	7.532	9.392	552	2.355	216
Esercizio 1943-44		295.531	24.026	1.328.560	79.904	153.651	10.663	62.865	5.064
Esercizio 1942-43		328.750	27.877	1.928.900	131.023	140.695	10.333	75.179	6.133

Reti delle ferrovie secondarie italiane.

1942-43 e 1943-44.

seguenti, Parte II, Capo V).

SUMENTO DI												TOTALE	
Bologna		Firenze		Ancona		Roma		Napoli		Bari		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
88.266	8.586	14.560	1.121	14.572	1.127	4.797	255	731	56	15.227	1.606	912.077	26.217
69.643	6.951	14.557	1.798	8.213	617	—	—	—	—	9.866	1.027	208.987	18.052
31.953	2.961	5.801	438	8.944	767	—	—	—	—	—	—	152.804	12.344
44.217	3.881	3.550	358	3.776	299	—	—	—	—	—	—	154.663	12.422
50.814	4.278	10.705	655	5.234	401	—	—	—	—	—	—	171.823	13.225
37.500	3.932	3.312	252	—	—	—	—	—	—	—	—	169.812	13.085
25.926	2.310	729	77	—	—	—	—	—	—	—	—	126.811	9.647
30.801	2.509	1.446	134	429	33	—	—	—	—	—	—	120.912	9.289
2.053	220	2.127	140	—	—	—	—	—	—	—	—	143.020	10.009
47.704	4.071	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164.330	12.329
32.123	2.555	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165.708	11.869
20.043	1.786	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158.250	11.008
475.443	44.040	56.787	4.968	41.168	3.244	4.797	255	731	56	25.093	2.633	2.049.197	159.496
855.510	89.478	234.458	16.856	221.956	16.736	47.800	3.408	55.701	3.676	429.708	39.446	3.756.981	315.519
49.730	3.675	4.124	370	3.734	300	4.406	255	1.400	91	21.070	2.172	309.587	20.903
40.155	4.064	3.798	367	3.736	278	—	—	—	—	19.657	1.670	199.840	15.121
19.581	2.219	1.512	147	40.173	2.483	—	—	—	—	—	—	186.990	13.688
18.620	2.116	1.731	153	522	32	—	—	—	—	—	—	125.570	9.743
19.293	1.802	2.004	142	5.673	312	—	—	—	—	—	—	166.442	11.872
20.299	2.107	656	43	—	—	—	—	—	—	—	—	175.391	12.198
14.627	1.399	174	14	—	—	—	—	—	—	—	—	158.473	10.435
18.939	1.631	99	5	435	24	—	—	—	—	—	—	150.741	10.029
1.199	112	89	7	—	—	—	—	—	—	—	—	191.073	12.154
41.607	2.421	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200.180	12.687
36.270	1.858	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	212.464	13.035
17.906	1.261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177.075	11.317
298.226	24.665	14.187	1.248	54.273	3.429	4.406	255	1.400	91	40.727	3.842	2.253.826	153.187
619.651	63.221	49.133	4.424	52.296	3.996	54.554	4.066	32.865	2.280	287.356	32.335	3.569.434	285.693



UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 08008 4778



UNIVERSITY OF MICHIGAN



3 9015 08008 4778



