

Allorchè la Società assunse l'esercizio, lo sviluppo della rete era di chilometri 599, ma nel mese di agosto essendo stata aperta la galleria di Marianopoli lunga 7 chilometri, l'estensione totale raggiunse i chilometri 606 e perciò la lunghezza media esercitata nell'anno risulta di chilometri 603 che va fino a 613 aggiungendovi la lunghezza media chilometrica delle ferrovie complementari esercitata nell'anno, che fu di chilometri otto.

Il prodotto complessivo della rete principale dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1886 ascese a Lire 7,459,647.15 cioè a L. 12,350 per chilometro, e quello delle ferrovie complementari a L. 33,683.52 ossia L. 4,210 per chilometro, e così il totale dei prodotti delle ferrovie esercitate dalla Società Sicula fu in quel periodo di L. 7,493,530.74 equivalente a L. 12,334 per chilometro.

Considerando il prodotto della rete principale che abbiamo visto essere stato di L. 7,459,647.15 e per chilometro L. 12,350 in confronto con il prodotto dell'anno precedente che fu di L. 7,859,533.14 e per chilometro di L. 13,121 si ha una differenza in meno di L. 399,885.99 che è dovuta in gran parte alla piccola velocità.

Se si considera poi nel suo complesso cioè compresa anche la rete secondaria, la differenza viene ridotta a L. 336,202.40.

Le cause che produssero questa diminuzione furono l'epidemia colerica che afflisse Palermo e i comuni circostanti e la riduzione delle tariffe, specialmente quella sensibile sul trasporto degli zolfi. Nonostante questo, la relazione dice che è confortante il vedere che la diminuzione del prodotto si sia limitato per ciò che riguarda il trasporto dei passeggeri a sole L. 24,923.03, il che dimostra che malgrado gli ostacoli accennati il movimento viaggiatori ebbe un certo sviluppo, che tende a continuare compensando così l'effetto della riduzione della tariffa.

Il numero dei viaggiatori trasportati dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1886 nella intera rete fu di num. 1,804,398 e nell'esercizio antecedente di n. 1,726,998; si ebbe quindi una differenza in più di 77,400 vale a dire del 4,48 per cento. Il prodotto ottenuto nel periodo suddetto fu di L. 3,260,509.93 e nell'esercizio antecedente di L. 3,253,652.15 con una differenza a vantaggio dell'esercizio 1885-86 di L. 6,857.78 corrispondente al 0,21 per cento. La percorrenza chilometrica dei viaggiatori nel primo anno di esercizio della Società fu di chil. 69,337,532 contro 75,525,754 nell'anno precedente e così una differenza in meno per il 1885-86 di chil. 3,988,221; la qual differenza espressa per ciascun viaggiatore dà una percorrenza media per ciascun di essi del 40.48 per cento meno dell'anno precedente.

La categoria dei bagagli e cani diede nell'esercizio 1885-86 un prodotto di L. 71,828.40 contro L. 67,032.58 nel 1884-85 e così una differenza in più per l'esercizio sociale di L. 4,795.82 che si spiega col fatto del maggior numero dei viaggiatori che furono trasportati nel 1885-86.

I trasporti a grande velocità dettero nel primo anno dell'esercizio sociale un provento di L. 338,576.01 inferiore di L. 21,446.30.

Il prodotto totale della piccola velocità ammontò a L. 79,775.44 con un aumento sull'esercizio precedente che equivale al 58 0/0.

A creare questa differenza in meno contribuirono specialmente gli agrumi in quintali 186,033; poi i

legnami greggi e lavorati con 55,008; poi i vini con 41,751; poi le bevande e spiriti con 39,600 poi i minerali e loro prodotti con 29,874; le derrate alimentari con 15,968 ecc.

Tutte le altre merci dettero aumento compresi gli zolfi, i quali ebbero un maggior movimento di quintali 193,950 dovuto senza dubbio alla riduzione della tariffa.

Le spese ordinarie e straordinarie di esercizio dell'anno 1885-86 ammontarono, comprese quelle della linea Siracusa-Notò, a L. 6,270,525.16 e per chilometro a L. 10,228.91.

La lunghezza media dei chilometri in esercizio essendo stata di 613 e il numero dei convogli-chilometri di 2,157,382, la spesa per chilometro in esercizio ammonta a L. 10,228.91 e per convoglio-chilometro a L. 2,906.

Secondo le disposizioni del contratto e del capitolato d'esercizio, l'amministrazione ha tenuto una contabilità affatto distinta nei fondi di riserva e per la cassa per gli aumenti patrimoniali istituiti col l'art. 16 dell'anzidetto contratto.

Siccome le contabilità relative non sono ancora definitivamente liquidate col Governo, così nella relazione sono riferiti i risultati che emergono alla contabilità sociale.

Il conto del fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore si è chiuso con un saldo a credito di L. 507,592.32.

Quello del fondo di riserva per provvedere alla rinnovazione della parte metallica dell'armamento si è chiuso con un saldo a credito di L. 37,074.15.

E il conto del fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso si chiude con un credito di L. 91,632.79.

In totale il credito dei tre fondi di riserva ammonta a L. 636,299.26.

La cassa per gli aumenti patrimoniali in questo primo anno di esercizio ha cominciato appena a funzionare. Il suo conto si è chiuso con un credito di L. 28,982.61.

Quanto alle costruzioni la società fino dal suo primo sorgere intraprese gli studi per la costruzione di parecchie linee, e il totale di progetti completi da essa presentati al Governo riguardano circa 258 chilometri di ferrovie e la spesa impiegata in questi studi ascende a L. 899,619.70, che dovrà essere rimborsata dallo Stato.

Daremo per ultimo la situazione finanziaria della società la quale al 25 giugno p. p. aveva un capitale versato di 15 milioni di lire.

Alla chiusura del bilancio del 1° anno di esercizio la società aveva un credito ingente verso lo Stato che ascende a L. 1,855,501.05 per lavori e provviste in corso, per studi di linee, per spese di materiale mobile, trasporti di pacchi postali ecc., ecc.

Oltre a questo movimento la società aveva crediti diversi per L. 470,996.29.

I proventi della gestione sociale tutto compreso, ammontano a L. 8,119,973.32; le somme erogate per spese, compartecipazione dello Stato e dei fondi di riserva, tasse, quota di spese di fondazione ecc., ammontano a L. 7,663,854.54, e quindi una differenza di L. 456,120.78 che rappresenta l'utile netto della Società.

Il quale fu ripartito per un ventesimo al fondo di riserva ordinario; agli azionisti un dividendo di L. 12,50 sulle 30 mila azioni (pari al 5 0/0 sulla