

ACC

AC

10000/140/2891

10000/142/2291

EMPTY RETURN TRIPS
OCT - DEC 1944

**SUMMARY OF TRANSPORT AND LOADS CARRIED BY ROAD
TRANSPORT ON.....**

Commodity	T	O	T	A	L	Estim.
	Weight of No. of veh-	Distance	Fuel	drawn		
	Goods car-	icles	travelled	Litres		
	ried (cls)	used	Kms.	Petr. - - Diesel (Gals).		consump.
BACON & SAUSAGES	11/11	1058	393	96.486	12.286	7.522
CHEESE	12	682	278	35.858	45.982	5.912
EGGS	13	1341	600	89.132	48.466	6.952
FISH (FRESH & TINNED)	14	932	428	23.522	18.210	2.427
FLOUR	15	2110	921	167.997	21.427	13.104
FRUIT	16	8				
GRAIN OR OTH. CEREALS	17	887	325	85.788	24.917	6.690
HONEY	18	1867	757	129.562	26.888	9.947
LEGUMEN	19	1490	760	166.948	40.800	13.021
LIQUORS	20					
MACARONI	21	2183	972	234.225	55.763	48.745
MEAT & LIVESTOCK	22	1573	781	154.627	31.469	42.083
MILK	23					
OLIVE OIL	24	2586	1228	228.242	45.205	17.803
POTATOES	25	2329	994	249.634	52.934	19.491
POULTRY	26	2329	4069	253.885	58.532	19.801
RICE	27	2329	4338	232.470	51.392	18.131
SALT	28	2329	188	198.328	43.934	15.466
VARIOUS FOODSTUFFS	29	2329	875	151.134	24.271	11.785
VEGETABLES & FRUIT	30	2329	1083	252.314	55.582	20.100
VINE & VINEGAR	31	2329	1393	240.486	65.466	22.657
ALCOHOL	32	2329	1493	11.697	68.359	19.857
BUILDING MATERIAL	33	2329	198	198.328	43.934	15.466
CHEM. & PHARM. PROD.	34	1941	875	151.134	24.271	11.785
CHARCOAL	35	2983	1083	252.314	55.582	20.100
COAL	36	3563	1393	240.486	65.466	22.657
COALDUST	37	3563	1493	11.697	68.359	19.857
FURNITURE	38	3563	198	198.328	43.934	15.466
VARIOUS	39	3563	1493	11.697	68.359	19.857
WOOD	40	3563	198	198.328	43.934	15.466

DISTRIBUTION OF FUEL

MEAT & LIVESTOCK	24	2,383	442	234,225	55,263	48,263
MILK	22	1,573	531	154,627	31,769	57,063
OLIVE OIL	21					17,802
POTATOES	14	2,526	1,208	723,292	45,205	
POULTRY	15					19,424
RICE	26	2,329	994	249,634	52,934	
SALT	22					19,801
VARIOUS FOODSTUFFS	18	2,865	1,069	253,885	56,562	
VEGETABLES & FRUIT	24					18,134
VINO & VINEGAR	30	2,898	1,538	232,470	51,592	
ALCOHOL	2	2,360	888	148,328	43,934	15,466
BUILDING MATERIAL	3					11,285
CHEM. & PHARM. PROD.	4	1,941	825	151,134	34,274	
CHARCOAL	5					32,150
COAL	6	2,963	4,083	358,314	55,502	
COALDUST	7					22,650
FURNITURE	8	3,563	1,393	296,486	65,446	
VARIOUS	9	3,513		11,000	60,347	14,487
WOOD	10	11,577	11,931	1,109,072	19,778	10,272
DISTRIBUTION OF FUEL						
EMPTY RETURN TRIPS						
FUEL & LUMBER, OIL						
REFUGES						
SALVAGE (EMPTY TRIPS)						
VARIOUS (ROME AREA)						
TOTALS:		56,143	14,931	3,594,693	619,388	248,874
				1,567,392		

3308

Date:.....

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION.

SUMMARY OF TRANSPORT AND LOADS CARRIED BY ROAD

TRANSPORT ON.....

Commodity	T	O	T	A	L	Estim.
	Weight of goods carried (Gals)	No. of vehicles used	Distance travelled Kms.	Fuel Litres	drawn	Fuel consump.
BACON & SAUSAGES	3534	4249	273.255	56059		24.354
CHEESE	2456	763	171.677	34907		43.380
EGGS	2029	846	457.503	29522		41.849
FISH (FRESH & TINNED)	2303	898	232.200	42.244		18.114
FLOUR	1654	632	103.387	39.387		43.333
FRUIT	6072	321	35.659	16.853		5.858
GRAIN OR OTH. CEREALS	74	310	61.165	19.174		6.331
HONEY	1663	549	152.999	34.709		11.945
LEGUMEN	2077	130	44.7896	49.872		44.537
LIQUORS	1125	325	29.438	27.730		6.926
MACARONI	6695	529	148.844	34.691		44.676
MEAT & LIVESTOCK	959	330	24.937	19.937		15.46
MILK	1998	624	135.184	56.81		13.663
OLIVE OIL	1535	224	138.928	31.152		11.766
POTATOES	1229	131	49.163	25.574		41.745
POULTRY	1542	443	108.896	20.488		8.999
PRICE	2072	607	153.034	34.122		12.891
SALT	1699	620	195.890	37.722		30.377
VARIOUS FOODSTUFFS	1569	593	135.279	26.260		10.561
VEGETABLES & FRUIT	1222	414	64.360	15.900		5.715
VINO & VINEGAR	2685	381	174.448	34.944		13.646
ALCOHOL	4567	574	134.304	27.530		10.175
BUILDING MATERIAL	1209	316	93.132	19.792		7.264
CHEM. & PHARM. PROD.	1090	502	143.610	26.788		11.206
CHARCOAL	186	325	105.906	17.480		8.261
COAL	1337	313	25.812	18.224		6.642
COALDUST	1354	508	139.572	34.305		10.884
FURNITURE	1233	577	149.558	26.643		41.277
VARIOUS	957	477	167.706	21.287		8.396
WOOD	4035	346	89.710	18.456		6.946
	14174	1410	46.443	8.000		3.150
	14174	1410	46.443	8.000		3.150
	14174	1410	46.443	8.000		3.150

DISTRIBUTION OF FUEL

1	FRUIT	1012	321	73,067	14,053	6,331
2	GRAIN OR OTH. CEREALIS	1014	310	81,115	14,124	11,853 +
3	HONEY	1663	52	153,000	34,109	11,853 +
4	LEGUMEN	2017	130	10,489	14,072	11,853 +
5	LIQUORS	4125	325	87,138	28,730	6,916
6	MACARONI	1601	539	149,194	24,101	14,476
7	MEAT & LIVESTOCK	434	530	24,957	19,837	5,243
8	MILK	4998	174	125,124	26,181	13,663
9	OLIVE OIL	5435	128	10,408	21,942	11,166
10	POTATOES	1829	155	144,185	26,514	14,245
11	POULTRY	1547	113	102,226	20,498	8,499
12	RICE	2072	607	135,044	34,122	12,891
13	SALT	1699	120	195,896	37,432	11,377
14	VARIOUS FOODSTUFFS	1569	593	135,274	26,266	10,531
15	VEGETABLES & FRUIT	1223	419	14,300	15,900	5,215
16	VINO & VINEGAR	2025	381	124,548	24,446	13,646
17	ALCOHOL	4537	571	134,504	27,330	10,175
18	BUILDING MATERIAL	1299	316	13,152	19,248	7,284
19	CHEM. & PHARM. PROD.	4295	512	143,610	26,358	14,286
20	CHARCOAL	2090	325	105,966	17,480	8,261
21	COAL	836	312	85,812	18,224	6,642
22	COALDUST	1337	508	139,512	34,305	10,884
23	FURNITURE	1554	512	144,556	26,643	11,277
24	VARIOUS	1223	471	107,306	20,287	8,396
25	WOOD	954	396	89,110	18,456	6,946
26		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
27		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
28		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
29		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
30		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
31		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
32		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
33		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
34		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
35		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
36		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
37		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
38		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
39		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
40		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
41		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
42		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
43		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
44		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
45		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
46		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
47		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
48		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
49		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
50		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
51		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
52		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
53		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
54		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
55		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
56		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
57		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
58		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
59		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
60		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
61		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
62		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
63		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
64		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
65		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
66		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
67		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
68		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
69		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
70		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
71		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
72		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
73		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
74		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
75		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
76		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
77		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
78		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
79		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
80		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
81		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
82		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
83		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
84		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
85		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
86		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
87		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
88		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
89		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
90		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
91		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
92		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
93		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
94		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
95		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
96		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
97		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
98		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
99		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
100		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
101		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
102		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
103		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
104		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
105		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
106		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
107		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
108		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
109		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
110		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
111		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
112		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
113		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
114		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
115		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
116		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
117		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
118		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
119		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
120		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
121		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
122		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
123		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
124		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
125		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
126		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
127		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
128		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
129		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
130		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
131		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
132		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
133		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
134		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
135		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
136		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
137		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
138		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
139		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
140		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
141		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
142		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
143		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
144		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
145		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
146		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
147		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
148		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
149		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
150		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
151		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
152		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
153		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
154		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
155		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
156		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
157		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
158		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
159		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
160		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
161		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
162		12,152	1,010	1,010,000	200,000	100,000
163		12				

Attn C. B.

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION.

27 Dec. '44

Attn Transportation S/C

To : Lt. Col. J. A. BORDASS. - Roads Division.

Subject: Utilization of the civilian trucks leaving Rome empty in order to load foodstuffs and other supplies destined to Rome.

With reference to my report dated, 20 - XI - 1944, I give you hereby the figures showing the situation to point 5 of same, referring to the periods from Oct. 15 to Nov. 14 and from Nov. 15 to Dec. 14 1944, as follows:-

Period	No of trucks employed	less %	total mileage run (out and homeward) Kms.	less %	loading capacity Tons.	less %	Estl. Fuel (Gals)
<u>15-IX-14-X-1944</u>	20,338	(base)	4,447,837	(base)	54,567	(base)	
(2) 15-X-14-XI-'44	14,114	30	3,437,947	22,7	41,100	25	
(3) 15-XI-14-XII-'44	12,552	37	2,664,490	40	30,755	44	

There is a very high decrease in the past two months comparing with the figures of the period 15-IX-14-X-1944.

Coramano Barber
C BARTA.

3306

PRO MEMORIA

Empty trips of civilian trucks of the ROME-area:

over 100-149 km.....	2.275	trips
150-199 ".....	395	"
200-249 ".....	391	"
250-299 ".....	679	"
300 & over.....	644	"

TOTAL 4.584 trips

Total distance covered: km 862.337 km

Total loading capacity: 21.101 tons

Period which was checked: 15/IX - 15/X-1944

Consumption (theoretically): Gls 672.65 of petrol @ 250 gl/ton = 168.1625 tons

Only trucks with a capacity over 20 q was checked.

Rome 9/XI/44

DATA	No AUTOCARMI	PORTATA (litri) TOTALE	DISTANZA PERCORSO VUOTO	COMPUTO CARBURANTE	
				BENZINA	NAFTA
21/X	192	4.158	62.038	4839	
22/X	45	2.226	25.027	1.952	
23/X	28	897	5.840	455	
24/X	41	324	2.214	173	
25/X	96	2.570	12.899	3.680	
26/X	49	1.187	7.414	4.877	
27/X	68	1.892	11.193	873	
28/X	50	1.500	7.090	8.553	
29/X	88	2.706	13.963	1.089	
30/X	57	1.357	7.406	578	
1/X	60	1.354	8.288	646	
2	33	902	6.600	515	
3	167	3.979	25.118	1.959	
4	110	3.046	13.449	1.053	
5	65	1.783	8.636	674	
6	221	4.365	25.440	2.008	
7	301	6.600	37.944	2.959	
8	134	3.655	19.449	1.517	
9	42	1.016	6.575	513	
10	80	2.605	11.711	913	
11	440	11.766	46.292	5.957	
12	195	5.455	29.894	2.289	
		1.899	45.269	3.531	

113	49	1.187	7.414	+ 877
27 1/2	68	1.892	11.193	873
28 1/2	50	1.500	7.090	8.553
29 1/2	88	2.706	13.963	1.089
30 1/2	57	1.357	7.406	578
1 1/2	60	1.354	8.238	646
2 "	33	802	6.600	515
3 "	167	3.979	25.118	1.959
4 "	110	3.046	13.449	1.053
5 "	65	1.783	8.636	674
6 "	221	4.365	25.440	2.008
7 "	301	6.606	37.944	2.959
8 "	134	3.655	19.449	1.517
9 "	42	1.016	6.575	513
10 "	80	2.605	11.711	913
11 "	440	11.766	46.292	5.957
12 "	195	5.455	29.604	2.289
13 "	213	4.790	45.269	3.531
14 "	197	4.265	41.154	3.209
15 "	194	4.050	32.475	2.533
16 "	87	1.673	22.030	1.718
17 "	80	1.293	8.145	638
18 "	99	2.535	47.770	3.492
19 "	142	3.817	22.460	1.752
20 "	68	1.629	12.887	1005

3504

Ast. Coloniano Bar
Hqs AC Transportation Sub-Comm.

December 28, 1944

Dear Sir,

Subject: Utilization of the civilian trucks leaving Rome empty
in order to load foodstuffs and other supplies destined
to to Rome

With reference to my report dated 23-XI-1944, I give you
hereby the figures showing the situation to point 5 of same, ref-
erring to the periods from Oct. 15 to Nov. 14 and from Nov. 15 to
Dec. 14, 1944, as follows:

Period	No. of trucks employed	less %	tot. mileage run out- & homeward (Km)	less %	loading capacity Tons	less %
1944						
(1) 15-IX - 14-X	20.338	(base)	4.447.837	(base)	54.967	(base)
(2) 15-X - 14-XI	14.114	30	3.437.047	22.7	41.100	25
(3) 15-XI - 14-XII	12.692	37	2.664.490	40	30.756	44

There is a very great decrease in the past two months
comparing with the figures of the period 15-IX - 14-X-1944.

(Coloniano -arta)

Colomano Barta
 Has AC Transportation
 Sub-Comm.

Rome, November 20, 1944

Dear Sir,

Subject: Utilization of the civilian trucks leaving Rome empty in order to load foodstuffs and other supplies destined to Rome

(1) Rome is a transit-centre of the high-ways linking up the northern regions with the South, as well as several longitudinal railroad-lines.

(2) Excepting a small amount of the requirements, Rome must be supplied from rather distant places with all commodities required to feed and to clothe some 1,500,000 to 2,000,000 people.

(3) Rome has practically no production of commodities destined to the exportation to other provinces and it must therefore be considered as fully passive as to feed a traffic whatsoever.

(4) If we consider the movement of trucks during the period from Sept. 15th to Oct. 15th 1944, according to the daily returns sent by the Ufficio Trasporti di Roma, we obtain following results:

Trucks employed during above period	no. 23,009
Total mileage run outwards & return trips	km 5,233,537
" loading capacity	to 54,007

According to the informations supplied by Ufficio Trasporti (Statistics Sect.), it appears that nearly 15% of above reports have not been actually operated & they must therefore be deducted from above figures on account of several reasons: damages at the trucks, cancellation of contracts, etc. Further 15% has been moreover operated with partial &/or full load also during the outwards trips.

(5) By further investigations will therefore be based upon following figures obtained from above data less 15%.

Trucks actually employed	no. 20,226
Total mileage actually run	km 4,447,831
Total loading capacity of the actually employed trucks	to 54,067

(1) Rome is a transit-centre of the high-ways linking up the northern regions with the South, as well as several longitudinal railroad-lines.

(2) Excepting a small amount of the requirements, Rome must be supplied from rather distant places with all commodities required to feed and to cloth some 1,500,000 to 2,000,000 people.

(3) Rome has practically no production of commodities destined to the exportation to other provinces and it must therefore be considered as fully passive as to feed a traffic whatsoever.

(4) If we consider the movement of trucks during the period from Sept. 15th to Oct. 15th 1944, according to the daily returns sent by the Ufficio Trasporti di Roma, we obtain following results:

Trucks employed during above period	no. 23,809
Total mileage run (outwards & return trips)	km 3,233,339
" loading capacity	To. 34,067

According to the informations supplied by Ufficio Trasporti (Statistics Sect.), it appears that nearly 15% of above reports have not been actually operated & they must therefore be deducted from above figures on account of several reasons: damages at the trucks, cancellation of contracts, etc. & further 15% has been moreover operated with partial &/or full load also during the outwards trips.

(5) My further investigations will therefore be based upon following figures obtained from above data less 15%:

Trucks actually employed	no. 20,328
Total mileage actually run	km 4,447,837
Total loading capacity of the actually employed trucks	To. 54,967

(6) The employment of said truck appears therefore to have been, at least theoretically as shown by following prospect:

a) Outwards trips:		100% utilized:	
Trucks employed	no. 20,328	Trucks employed	no. 20,328
Mileage run	km 2,223,920	Mileage run	km 2,223,920
Commodities transported	To. 54,967	Commodities transported	To. 54,967
b) Outwards trips: 15% utilized. 85% not utilized:		up to 100% over 1.9%	
Total:		Trucks no.	3,051
20,328		loading capacity	8,245
54,967		mileage run km	333,338
2,223,920			1,127,165
			862,337

-2-

(7) The quantity of fuel wasted by 12,703 trucks having load capacity up to 1.9 tons for empty outwards trips totaling km 1.121.155, amounts to 67,380 gals corresponding to 4,550,000. Hereat the price of 4.55/- per gallon.

The consumption of tires can be estimated as follows: minimum 4 tires each truck, totaling 50,812 tires, at one five-pence unit price of 4.000/- thus giving total value of 203,248,000/-; having assumed an amortization of 0.34 upon the average mileage of 1.121.155 km for each truck and consequently for each tire we obtain a total cost of 1,000,441/- as of the opinion that both tire and fuel consumption, that is a total value of 4,540,000/- will keep surcharging the cost of the supplies transported to some degree the trucks having a loading capacity up to 1.9 tons could be barely employed for some other combined work.

(8) I have more carefully investigated the trucks having a loading capacity of 2 tons and more, when the distance covered in a single trip outwards is at least 100 km or more. The results of my investigation are shown by following prospect.

Distance covered (over)	No. of Voyages	Loading capacity (tons)	Total dist. covered (km)	Total consumption of fuel (gals)
100-149 km	2,215	9.332		
150-199 "	535	2,435		
200-249 "	391	1,847		
250-299 "	519	3,713		
300 & over	541	3,774		
Total	4,584	21,102	662,307	67,265

(9) The cost of the fuel wasted reckoned as under (7) amounts to 4,550,000/-; the consumption of the tires (having assumed minimum 4 tires for each truck, unit price of the tires 1500/- and amortization rate 0.64 upon an average of 188 km for each truck and consequently for each tire) amounts to 4,550,000/- thus totaling 4,550,000/-.

(10) The total expenses for both tires and fuel consumption for the full-load trips (according to point 8-a), plus 15% of the outwards trips (6-b) amounts to 4,550,000/-, consequently the empty outwards trips for which a total expense of 4,550,000/- has been born, represent an actual increase of 4,550,000/- of the total cost of the full-load transports.

(11) The total movement which has been investigated concerned 35 provinces, among which 12 provinces are represented by a total movement of 1,121,155 km.

usually employed for some other combined work.
(8) I have more carefully investigated the trucks having a loading capacity of 2 tons and more, when the distance covered in a single trip is at least 100 km or more.
The results of my investigation are shown by following prospect.

distance covered (over)	No. of Voy-ages	loading capacity (tons)	Total dist. covered (km)	tot. consumption of fuel (gls)
100-149 km	2,275	5.332		
150-199 "	855	2.435		
200-249 "	391	1.824		
250-299 "	679	3.713		
300 & over	644	3.774		
Total	4,454	21.102	862,307	67,265

(9) The cost of the fuel wasted reckoned on under (7) amounts to 43,700,000.-; the consumption of the tires having assumed minimum 4 tires for each truck, unit price of the tires 4500.- and amortization rate 0.8% upon an average of 188 km for each truck and consequently for each tire amounts to 4550,000.- thus totaling 44,250,000.-

(10) The total expenses for both tires and fuel consumption for the full-load trips according to point 8-a), plus 15% of the outwards trips (6-b) amounts to 44,250,000.-, consequently the empty outwards trips for which a total expense of 44,250,000.- has been born, represent an outwards expense by 70.5% of the total cost of the full-load transports.

(11) The total movement which has been investigated concerned 35 provinces, among which 12 employees are represented by a total non-utilized loading capacity of more than 450 tons a month, as shown by following prospect:

No. Province	Distance home-rrv. Capital	Empty trips total	Empty trips mileage covered km	Load, corp. covered Tot. aver. 15 t.R.-dly	Corresp. 15 t.R.-dly
North of Rome:	km			tons	
1 Ascoli	147	702	103,801	2823	188
2 Rieti	67	500	69,487	2435	100
3 Orieti	223	373	104,556	2068	137
4 Viterbo	70	430	53,733	1328	131
5 Terni	94	403	54,551	1328	106
6 Grosseto	181	233	40,188	1012	87
7 Perugia	176	125	23,499	485	32
8 Macerata	230	110	20,508	452	30
Total		1110	470,000	12280	853

-3-

No.	Province	Distance km	Empty trips per day	Mileage covered km	Load, esp. 15 t wgt.	Corresp. to 15 t wgt.
					tons	daily
9	South of Rome	213	493	120,015	2015	179
10	Apulia	280	113	30,344	875	55
11	Salerno	85	212	23,518	919	61
12	Trisindone	66	185	21,835	707	51
	Lithoria				26	2
	Total			205,712	5270	347
						12

(12) The prospect above that to operate the transports of supplies from the provinces north of Rome listed under 1-3, there have been available transportation means (outwards) corresponding to an average number of 27-29 daily wagonloads of 15 tons, thus totaling 253 wagonloads of 15 tons for the whole period considered. And for the provinces south of Rome listed under 9-12 the available transport means (outwards) have corresponded to an average of 12 wagonloads of 15 tons daily, totaling 141 wagonloads of 15 tons for the whole period considered.

(13) If we could arrange to put an average number of 28 rail cars travelling from South towards North to places within a radius of about 300 km from Rome, and 12 cars travelling from North towards South, still within above radius, we daily liberated at Rome, we could free an average number of 40 rail cars daily, assuming that the time saved for each car be only 2 days, we obtain that 1200 monthly car thus freed would mean a monthly saving of 2400 operating-days.

If considered, moreover, that at present the most endowed section of the Italian rail system, that is the Torre-Anagnina-Sapoli line, has a daily assignment of only 425 tons, corresponding to nearly 30 wagonloads of 15 tons, we have a still clearer idea of present waste of transportation means.

(14) If we extend above consideration to a 12 months period we obtain that the sum yearly wasted for fuel and tire consumption for above empty trips amounts to more than 1,115,000,000, and the corresponding non-utilized capacity reckoned in wagonloads of 15 tons would free 14,400 cars and save about 50,000 operating-days.

(15) In order to prevent at least, to lessen above senseless wasting of transportation means, I want to submit following propositions:

to establish at Rome a shunting-centre for goods and materials travelling by rail and destined to localities within a radius of 300/350 km from Rome above goods and materials must be chosen among those which can be transferred from rail to truck without being damaged.

to discharge at Rome above goods and materials.

(12) The prospect above that to operate the transports of supplies from the provinces north of Rome listed under 1-5, there have been available transportation means (outward) corresponding to an average number of 27-29 daily wagonloads of 15 tons, thus totaling 553 wagonloads of 15 tons for the whole period considered. And for the provinces south of Rome listed under 9-12 the available transport means (outward) have corresponded to an average of 12 wagonloads of 15 tons daily, totaling 341 wagonloads of 15 tons for the whole period considered.

(13) If we could arrange to get an average number of 28 rail cars travelling from south towards north to places within a radius of about 300 km from Rome, and 12 cars travelling from north towards south, still within above radius, we daily liberated at Rome, we could free an average number of 40 rail cars daily, assuming that the time saved for each car be only 2 days, we obtain that 1200 monthly car thus freed would mean a monthly saving of 2400 operating-days.

If consider, moreover, that at present the most endeavored section of the Italian rail system, that is the Rome-Anagnina-Sagoli line, has a daily assignment of only 425 tons, corresponding to nearly 30 wagonloads of 15 tons, we have a still clearer idea of present wasting of transportation means.

(14) If we extend above consideration to a 12 months period, we obtain that the sum yearly wasted for fuel and tire consumption for above empty trips amounts to more than 116,000,000, and the corresponding non-utilized capacity reckoned in wagonloads of 15 tons would free 14,400 cars and save about 30,000 operating-days.

(15) In order to prevent at least, to lessen above senseless wasting of transportation means, I want to submit following propositions:

a) to establish at Rome a shunting-centre for goods and materials travelling by rail and destined to localities within a radius of 300/350 km from Rome above goods and materials must be chosen among there which can be transferred from rail to truck without being damaged.

b) to discharge at Rome above goods and materials.

c) to forward them up to destination by those trucks

which would have left Rome empty for the same or nearby destinations.

(16) The working of above shunting-centre should be approximately organized as follows:

a) the goods should be dispatched with regular rail documents covering the whole distance up to destination.

b) above documents should bear a declaration to be undersigned by the consignee, saying that: "the consignee grants I.R.A. Administration the faculty to forward the commodities from Rome, up to destination by truck, at receiver's own risk and expenses."

c) The commodities should be transferred from rail-cars to I.R.A. warehouse, to be re-loaded on the following day, at I.R.A.'s care upon the trucks which otherwise should leave Rome empty towards the same or nearby destinations.

to this purpose by the ISA, should report daily to Ufficio di Trasporti the commodities which have been unloaded, enabling Ufficio Trasporti to check the most suitable trucks to carry out the further transportation.

Ufficio Trasporti should take care of the delivery of the goods to the consignees, and it should moreover collect both transferring expenses and transportation expenses from Rome till destination.

(17) The expenses for transferring general cargo from rail-cars to ISA warehouse and from ISA warehouse to truck, amount presently at Rome about L. 5.-- (six) per 100 kg. (three) for direct transferring from rail cars to trucks amount to L. 3.-- (three) per 100 kg.

These same expenses can be reckoned also for commodities in bulk, as f.i. lemons, oranges, etc.

If we assume an average insurance fee of L. 100.-- per wagonload of 15 t and for an average stay in the warehouse from 1 to 3 days we have that the total expenses for transferring and insurance for a wagonload of 15 tons amount to round 1000 Lire.

(18) According to point (5) the total non-utilized mileage has been km 1.990.000 with a total expense Lire 9.710.000.--, while if we remain within the limits of the provinces whereof point (11), the total mileage which could be utilized would be only 979.000 km.

In order to pay cover above difference, it is necessary to charge at Lire 14.-- per km all transports forwarded by truck from Rome. As the length by rail should always be considered at full-load, that is 15 tons (minimum, per car, the unit cost per ton and km would result of about Lire 0.95).

Let us consider two examples:

a) one wagonload of 15 tons forwarded from Rome to Vi-
terbo (76 km) by truck:
transferring and insurance..... L. 1.000.--
transportation: 76 x 15 x 0.95..... L. 1.083.--

L. 2.083.--

b) one wagonload of 15 tons forwarded from Rome to
L'Aquila (147 km) by truck:

transferring and insurance..... L. 1.000.--
transportation: 147 x 15 x 0.95..... L. 2.095.--

L. 3.095.--

The consignees would not certainly object to above supplementary expenses, provided that the commodities they are interested for, be transported.

(19) ISA Administration should obviously collect taxes according to present tariff conditions and for the whole distance

1401
 1. to 3 days we have that the total expense (transferring insurance) for a wagonload of 15 tons amount to round 1,000 Lire.

(18) According to point (8) the total non-utilized mileage has been km 1,980,000 with a total expense Lire 9,710,000. While if we remain within the limits of the provinces whereof point (11), the total mileage which could be utilized would be only 979,000 km.

In order to may cover above difference, it is necessary to charge at Lire 14.- per km all transports forwarded by truck from Rome. As the dispatch by rail should always be considered at full-load, that is 15 tons (minimum) per car, the unit cost per ton and km would result of about Lire 0.95.

Let us consider two examples:

a) one wagonload of 15 tons forwarded from Rome to Vi-
 terbo (70 km) by truck:
 transferring and insurance..... 1.000.-
 transportation: $70 \times 15 \times 0.95$ 1.005.-

 L 2.005.-

b) one wagonload of 15 tons forwarded from Rome to
 L'Aquila (147 km) by truck:

transferring and insurance..... 1.000.-
 transportation: $147 \times 15 \times 0.95$ 2.055.-

 L 3.055.-

The consignees would not certainly object to above supplement-
 ary expenses, provided that the commodities they are interested
 for, be transported.

(19) IRI Administration should obviously collect fares ac-
 cording to present tariff conditions and for the whole distance
 to be covered, as IRI Administration would not complicate their
 work by above calculations.

The Transport Office which takes care of the transports
 from Rome to destination should collect the difference between
 the fare claimed by IRI according to tariff conditions and the
 really covered distance per rail. Above sums could be destined
 to some welfare fund for IRI people or to reconstruction of
 IRI.

(20) Besides the advantage to may utilize a part of the
 means which are presently travelling empty, thus recuperating
 corresponding expenses there is another, essential advantage!
 That is to may employ for other services a very important
 number of rail employees (point 12) thus considerably helping
 Italian economy.

-5-

This second advantage cannot be easily expressed in figures as every increase of the transportation possibilities of the Italian rail system, affects several sectors of the economical life of the country so that it is difficult to make any definitive forecast, especially in a general and superficial investigation as the present one.

I want to point-out moreover, that I have investigated only a 30-days period so that my conclusions cannot be considered as an exact picture of the situation but only as suggestions as to the possibility or better, the necessity to take measures which are more adequate to present circumstances.

Believe me

Yours very truly

(Colomano Barta)

UFFICIO TRASPORTI OF ROME
Statistics Office

Prot. n. 7178 / 71782.

Rome, November 8th 1944

To: HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
Transportation Sub-Commission
AEC 394

SUBJECT: Record of Trucks going out of Rome empty

In reply to your letter AEC/TN/R/14 of October 23rd 1944 and according to the instructions given by voice by Mr. Barta, we send a record of trucks started from Rome since September 16th to October 15th 1944.

Only capacity not less than 20 qts and distances over 200 kms (journey on and back) have been included.

The trips have been divided according to Province of destination and, for each Province, to distance and carrying capacity. For each group of capacity and distance the number of trucks and the corresponding capacity is shown. Each line (group of capacity) gives the total of kms, number of trucks and qts of capacity.

For each province, every column has its total. At the end there are the Grand Totals.

By the side of the Province's name there is the number of the codex used in all our records and the indicative distance from Rome to the main town of the Province (journey on and back).

As to the interpretation of the figures given, it must be brought in mind that:

- 1°) the Ufficio Trasporti takes care of reducing, as far as possible the number of trucks going out of Rome empty; therefore, it may be assumed that about 10 + 20 % of the capacity given in the record has been exploited also in the journey on;
- 2°) the frequency of trips to each destination changes from period to period; especially according to the different products to be carried in various seasons.

In reply to your letter AGO/TN/2/14 of October 23rd 1944 and according to the instructions given by voice by Mr. Barta, we send a record of trucks started from Rome since September 16th to October 15th 1944.

Only capacity not less than 20 qls and distances over 200 Km (Journey on and back) have been included.

The trips have been divided according to Province of destination and, for each Province, to distance and carrying capacity. For each group of capacity and distance the number of trucks and the corresponding capacity is shown. Each line (group of capacity) gives the total of Km, number of trucks and qls of capacity.

For each province, every column has its total. At the end there are the Grand Totals.

By the side of the province's name there is the number of the code used in all our records and the indicative distance from Rome to the main town of the Province (journey on and back).

As to the interpretation of the figures given, it must be brought in mind that:

1°) the Ufficio Trasporti takes care of reducing, as far as possible the number of trucks going out of Rome empty; therefore, it may be assumed that about 10 + 20 % of the capacity given in the record has been exploited also in the journey on;

2°) the frequency of trips to each destination changes from period to period; especially according to the different products to be carried in various seasons.

D. A. FEDRINI
Chief Stat. Off.

Fedrini

3297

UFFICIO TRASPORTI DI ROMA
Reparto Ailevegio. Traffico

484.646

Prot. n. 7178/traf.

Roma, 8 novembre 1944

10/11/44

ALLA COMMISSIONE AZIENDATA
Sottocommissione per i Trasporti
Via Veneto - 110 194

30314

OGGETTO: Statistiche degli automezzi che lasciano Roma vuoti

In risposta al vs. foglio 400/211/R/14 del 23/10/44 ed a seguito delle intese verbali con Mr. Batta, trasmettiamo un prospetto relativo agli automezzi partiti da Roma nel periodo 16/10/15/10/1944.

Sono state prese in considerazione solo portate da 20 illi in su e percorrenze da 200 Km. in su (viaggio di andata e ritorno).

I viaggi sono stati distinti secondo le province di destinazione e, per ciascuna provincia, secondo la distanza da percorrere e la portata degli automezzi. Per ogni gruppo di portata e di distanza, è indicato il numero degli automezzi e la loro portata complessiva. Per ogni riga (gruppo di portate) sono dati i totali dei Km., degli automezzi e dei quintali di portata. Per ogni provincia sono dati i totali per ciascuna colonna. In fondo al prospetto si hanno i totali generali.

A fianco del n. di ciascuna provincia sono indicati il numero del codice usato in tutti i nostri prospetti e la distanza indicativa, da Roma al capoluogo della Provincia (andata e ritorno). Per quanto riguarda l'interpretazione dei dati forniti, si è presente che:

1a) L'Ufficio Trasporti si preoccupa di eliminare il maggior numero possibile di viaggi a vuoto; pertanto si può ritenere che circa il 10 + 20% delle portate indicate sia già sfruttato anche nel viaggio di andata;

2a) le frequenze nei viaggi per le varie destinazioni variano con il periodo che si esamina, specialmente in dipendenza dei prodotti stagionali da trasportare.

Tel. 484587

IL CAPO REPARTO

1006
OGGETTO: Statistiche degli automezzi che lasciano Roma vuoti -

In risposta al vs. foglio AGO/TV/B/14 del 23/10/44 ed a
soggetto relativo agli automezzi partiti da Roma nel periodo 15/10/1944.

Sono state prese in considerazione solo portate da 20 al
in su e percorrenze da 200 km. in su (viaggio di andata e ritorno).

I viaggi sono stati distinti secondo la provincia di de-
stinazione e, per ciascuna provincia, secondo la distanza da por-
tare e la portata degli automezzi. Per ogni gruppo di portata e di
distanza, è indicato il numero degli auto-esseri e la loro portata
complessiva. Per ogni riva (gruppo di portata) sono dati i totali
dei km., degli automezzi e dei quintali di portata. Per ogni provin-
cia con dati i totali per ciascuna colonna. In fondo al prospetto
si hanno i totali generali.

A fianco del nome di ciascuna provincia sono indicati il
numero del codice usato in tutti i nostri prospetti e la distanza,
indicativa, da Roma al capoluogo della Provincia (andata e ritorno).
Per quanto riguarda l'interpretazione dei dati forniti, si
fa presente che:

1°) L'Ufficio Trasporti si preoccupa di eliminare il maggior numero
possibile di viaggi vuoti; pertanto si può ritenere che circa
il 10 + 20 % delle portate indicate sia già sfruttate anche nel
viaggio di andata;

2°) Le frequenze nei viaggi per le varie destinazioni variano con
il periodo che si esamina, specialmente in dipendenza del pro-
dotto stagionali di trasporto.

IL CAPO REPARTO RILEVAZ. TRAFFICO
(Dr. Pedrini)
Tel. 484527

AF/IF.

Pedrini

Dear Sir,

Oggetto: sfruttamento degli autocarri civili partenti da Roma
v u o t i, per caricare generi alimentari e altri ge-
neri per la città di Roma.

(1) Roma è un centro di transito delle strade principali che collegano il Settentrione con il Sud e delle diverse linee ferroviarie longitudinali.

(2) Roma - salvo una parte relativamente piccola dei suoi fabbisogni - viene rifornita da centri piuttosto lontani e su di essa convergono trasporti richiesti per rifornirla praticamente di tutto il necessario occorrente per l'alimentazione annua di circa 1.500.000 - 2.000.000 di persone.

(3) Roma è praticamente senza alcuna produzione destinata per l'esportazione verso altre province e perciò passiva al 100% agli effetti dell'alimentazione di traffici di qualsiasi genere.

(4) Infatti verificando il movimento di autocarri per un periodo che va dal 15 -IX- 1944 al 15 -X- 1944 in base ai rapporti giornalieri dell'Ufficio Trasporti Roma, sono risultati i seguenti elementi:

a) veicoli impiegati (viaggi): no 23.809
b) distanze percorse (andata e ritorno): km 5.233.337
c) ~~carico trasportato~~ portata/totale: 34.567 tonn.

Stando alle informazioni dell'Ufficio Trasporti di Roma (Sez. Statistiche) dalle cifre sopraindicate e risultanti dai rapporti succitati si devono detrarre per viaggi preventivati nei detti trasporti, ma non avvenuti per varie ragioni (guasti, storno dell'affare per cui è stata richiesta l'assegnazione dell'autocarro, ecc. ecc.) circa 15% (quindici) e per partenze con carico parziale e/o completo, altri 15 %.

(5) Come base per le mie ulteriori esposizioni servono perciò gli elementi segnati qui sopra, i quali si possono considerare viciniissimi alla situazione reale, e.p..

veicoli impiegati (viaggi) no. 20.238
portata dei veicoli impiegati ton. all. 54.967
distanze percorsi (andata-ritorno) km 4.447.837

(6) Lo sfruttamento degli autocarri per detto periodo si pre-

tabbiseguiti viene rifornite da centri piuttosto lontani e, su di essa convergono trasporti richiesti per rifornirla praticamente di tutto il necessario occorrente per l'alimentazione abbigliamento ecc. di circa 1.500.000. - 2.000.000 di persone.

(3) Roma è praticamente senza alcuna produzione destinata per l'esportazione verso altre province e perciò passiva al 100% agli effetti dell'alimentazione di traffici di qualsiasi genere.

(4) Infatti verificando il movimento di autocarri per un periodo che va dal 15 - IX - 1944 al 15 - X - 1944 in base ai rapporti giornalieri dell'Ufficio Trasporti Roma, sono risultati i seguenti elementi:

a) veicoli impiegati (viaggi) no 25.209
b) distanze percorse (andata e ritorno) km 5.235.337
c) merce trasportata (portata/totale): 54.067 tonn.

Stando alle informazioni dell'Ufficio Trasporti di Roma (Sez. Statistiche) dalle cifre sopraindicate e risultanti dai rapporti succitati si devono detrarre per viaggi preventivati nei detti trasporti, ma non avvenuti per varie ragioni (guasti, storno dell'affare per cui è stata richiesta l'assegnazione dell'autocarro, ecc. ecc.) circa 15% (quindici) e per partenze con carico parziale c/o completo, altri 15%.

(5) Come base per le ulteriori esposizioni servono perciò gli elementi seguenti cui appresso, i quali si possono considerare vicini alla situazione reale, e.p.:

veicoli impiegati (viaggi) no 20.338
portate dei veicoli impiegati ton. ell. 54.067
distanze percorsi (andata-ritorno) km 4.447.837

(6) Lo sfruttamento degli autocarri per detto periodo si presenta (tecnicamente) come segue:

a) Ritorno:

utilizzati autocarri ac. 20.338
trasportati ton. 54.067
percorsi km. 2.223.920

3238

b) Andata:

autocarri portata percorso	nro ton. km	utilizzato		non utilizzato totale	
		15%	fino 19%	oltre 19%	
	3.051	12.703	4.584	20.338	
	8.245	25.820	21.102	54.967	
	333.558	1.127.165	862.367	2.223.920	

(7) Il costo del carburante consumato da 12.703 autocarri che hanno percorso vuoti km 1.127.165, ammonta per galloni 87.080 consumati a L. 54.- per gln a Lire 4.838.000.-

Calcolando il consumo delle gomme (12703x4=) 50.812 pezzi a L. 4.000.- per gomma, su L. 203.248.000.- e un percorso medio di 89 km per gomma (1.127.965:12.703=89) con 0.3% risulta l'importo di Lire 609.744.-

-2-

L. 5.448.644. -
~~58 58 548~~

744
 609.800

744
 Lire 362.200. Ritengo il totale di queste due spese, e cioè Lire 744.000, vanno immediatamente ad aumentare il costo dei trasporti destinati per il rifornimento di Roma, poiché gli autocarri con una portata inferiore a 20 q. difficilmente potrebbero essere considerate per qualche altra combinazione.

(8) Ho invece esaminato più attentamente la situazione dei 4.584 autocarri (viaggi) con la portata di almeno 20 q. e percorrenti distanze non inferiori a 100 km in una direzione.

Di questo esame risulta quanto segue:

Percorsi	No dei viaggi	Portata tonnellate	Distanze per corse Km	Consumo combustibile (litri)
oltre				
100-149 km	2.275	2.332		
150-199 "	395	2.436		
200-249 "	391	1.847		
250-300 "	379	3.713		
300 e oltre	644	3.774		
Totale	4.584	21.102	862.367	67.265

(9) Il costo della benzina consumata e calcolata come sopra, ammonta a Lire 3.093.500. Il consumo delle gomme (x 4584 x 4 =) 18.336 pezzi a Lire 5000. la gomma, su L. 91.880.000. - e un percorso medio di km 188 per gomma (862367 : 4584 = 188) da calcolare con 0.54 cioè che corrisponde a Lire 550.000. Le spese totali ammontano a Lire 4.249.580.

(10) Le spese per consumo di carburanti e gomme relative al viaggio di ritorno con carico (9)-a) più per quei sfrtti in andata (b)-b) ammontavano a Lire 12.783.334. - , perciò i viaggi vuoti con le spese di L. 9.698.224. - rappresentano un ulteriore aggravio di spese di ben 75.50 sul costo e dei trasporti effettivamente eseguiti.

quelli sono rappresentate 12 province con viaggi vuoti con oltre 450 tonnellate di portata per mese non utilizzate, e. p.:

No.	Provincia	Distanza Roma-capoluogo km	Viaggi a vuoto totale medi giornalieri	Tot. km percorsi	Portata		Corr. carri	
					personi	tonn.	m. a ferr.	mens. giorn.
1	Acquila	147	702	103.801	2823	940	188	6
2	Chieti	223	373	69.487	2425	81	180	5
3	Viterbo	76	330	104.559	2068	68	137	4
4				53.704	1978	58	131	4

200-249 "	391	1.041
250-300 "	879	3.713
300-e oltre	644	3.774
Totale	4.584	21.102
		862.367
		67.265

(9) Il costo della benzina consumata e calcolata come sopra, ammonta a L. 3.099.500.-- Il consumo delle gomme (7 4584 x 4 =) 18.336 pezzi a Lire 5000.-- la gomma, gu. 1 91.000.000.-- e un percorso medio di km 188 per gomma (862367:54584 = 188) è da calcolare con 0.6% circa che corrisponde a Lire 550.000.-- Le spese totali ammontano a Lire 4.249.580.--

(10) Le spese per consumo di carburanti e gomme relative al viaggio di ritorno con carico (9)-a) più per quei sfr. ttati in andata (b)-b) ammontavano a L. 12.785.364.--, perciò i viaggi vuoti con le spese di L. 9.508.224.-- rappresentano un ulteriore aggravio di spese di ben 75.5% sul cost e dei trasporti effettivamente eseguiti

quelli sono rappresentate 12 province con viaggi vuoti con oltre 450 tonnellate di portate per mese, non utilizzate, e.p.:

No.	Provincia	Distanza Roma-capoluogo	viaggi a vuoto totale	media giorn.	Tot. km percors.	brtata Tot. m. g.	Corr. carr. ferr. 15t mens. giorn.
1	Mord di ROMA	km					
1	Aquila	147	702	23	103.801	2823	188
2	Chieti	87	300	20	63.487	2433	150
3	Viterbo	223	373	12	104.558	2058	137
4	Viterbo	76	436	14	53.704	1578	131
5	T e r n i	94	403	7	54.531	1626	103
6	Grosseto	181	235	13	40.188	1012	57
7	Perugia	175	125	1	23.499	486	23
8	Macerata	230	110	3	20.908	452	30
					470.696	12880	853
9	Maroli	233	493	16	120.015	2529	170
10	Salerno	280	133	4	38.344	932	65
11	Frosinone	86	212	7	25.518	919	61
12	Littoria	68	185	6	23.835	767	51
					208.712	5276	347
							12

(12) La tabella dimostra chiaramente, che per trasporti verso il MORD di Roma, e.p. per località entro i limiti delle 8 province

qui elencate (no. 1-5) sono state a disposizione mezzi di trasporto, che avrebbero potuto sostituire giornalmente 27-29 carri ferroviari di 15 ton., corrispondenti al nro totale di 853 carri a 15 t per detto periodo!

Verso le 4 province a Sud di Roma (nr. 9-12) sono state a disposizione mezzi di trasporto corrispondenti in media a 12 carri ferroviari da 15 t per giorno, ossia circa 347 carri a 15 t durante il mese.

(13) Potendo liberare a Roma anziché alle stazioni a 100-300 km a nord xxxxx di Roma carri ferroviari viaggianti dal Sud con tali destinazioni e quelli viaggianti nel senso inverso, cioè circa 28 carri destinati verso il Nord e 12 carri destinati verso il Sud, totale 40 carri giornalmente e calcolando il percorso non compiuto di questi carri, a soli giorni 2 (due) per carro, su 1200 carri al mese il tempo risparmiato sarà di un minimo di 2.400 giorni

Considerando che, presentemente sulla linea nro 40-
tata, la Napoli - Torreannunziata, vengono assegnati carri per la por-
tata complessiva di 425 tonnellate per giorno, ossia circa 30 carri
da 15 t, diviene ancora più lampante lo spreco di mezzi di trasporto.

(14) Trasportando quanto fin qui esposto su un intero
anno, il consumo di carburanti e somme rappresenta la somma costosa
di Lire 116.378.640. - e la portata non sfruttata 14.400 carri ferro-
viari a 15 tonn., con un minimo di 30.000 giorni di viaggio sprecati.

(15) Per rimediare almeno parzialmente a tale situazione
veramente assurda in quest'epoca di scarsenza di mezzi di trasporto
propongo di

creare a ROMA un centro di smistamento per merci e materia-
li viaggiante per ferrovia e destinati dal Sud a località a nord di
Roma e viceversa e entro un raggio di 300-350 km, e che per la loro
natura possono sopportare una manipolazione di transbordo, senza subi-
re danni,

far scaricare detti trasporti a Roma, e di

far proseguire fino alla stazione di destinazione con
autocarri che in tali direzioni dovrebbero partire vuoti!

(16) L'organizzazione di tale lavoro dovrebbe essere circa
come segue:

a) la spedizione avverrebbe con regolare lettera di
vettura fino alla destinazione!

La lettera di vettura dovrebbe contenere una di-
chiarazione del mittente, della quale risulta che, il mittente ricono-
sco la facoltà dell'Ammin. Ferrov. di far proseguire la merce da Roma
fino alla destinazione con autocarri, a spese e rischi del destina-
tario.

b) la merce sarebbe da scaricare da vagone a magazzino
ferroviario e ricaricata il giorno seguente a cura della FF. SS. (o del-
l'impresa incaricata di questa operazione) su autocarri che dovrebbero
altimenti partire vuoti verso destinazioni identiche o vicine alle

116.378.640.

tota complessiva di 425 tonnellate per giorno, ossia circa 30 carri da 15 t, diviene ancora più lampante lo spreco di mezzi di trasporto.

116.378.600.

(14) Trasportando quanto fin qui esposto su un intero anno, il consumo di carburanti e come rappresente la somma complessiva di lire 145.637.000.- e la portata non sfruttata 14.400 carri ferroviari a 15 tonn., con un minimo di 30.000 giorni di viaggio sprecati.

(15) Per rimediare almeno parzialmente a tale situazione veramente assurda in quest'epoca di carenza di mezzi di trasporto propongo di

creare a ROMA un centro di smistamento per merci e materiali viarianti per ferrovia e destinati dal Sud a località a Nord di Roma e viceversa e entro un raggio di 300-350 km, e che per le loro aperture possono sopportare una manipolazione di trasbordo, senza subire danni.

far scaricare detti trasporti a Roma, e di

far proseguire fino alla stazione di destinazione con autocarri che in tali direzioni dovrebbero partire vuoti.

(16) L'organizzazione di tale lavoro dovrebbe essere circa come segue.

a) la spedizione avverrebbe con regolare lettera di vettura fino alla destinazione.

La lettera di vettura dovrebbe contenere una dichiarazione del mittente, del quale risulta che "il mittente riconosce la facoltà dell'Anin.Ferrov. di far proseguire la merce da Roma fino alla destinazione con autocarri, a spese e rischio del destinatario".

b) la merce sarebbe da scaricare da vagone a magazzino ferroviario e ricaricata il giorno seguente a cura della FF.SS. (o dell'impresa incaricata di questa operazione) su autocarri che dovrebbero altrimenti partire vuoti verso destinazioni identiche o vicine alle medesime.

c) la ferrovia o l'impresa incaricata/dovrebbe segnalare giornalmente all'ente trasporti le partite scaricate con apposito elenco, dal quale questa possa rilevare tutto gli elementi necessari per l'assegnazione degli autocarri più idonei al trasporto.

d) L'ente trasporti si assumerebbe il compito della consegna delle merci e destinazione riscuotendo le spese di trasbordo e il costo del trasporto da Roma fino alla destinazione.

(17) Le spese di scaricazione per merci normali da vagone e magazzino con binario raccordato e prelievo dal magazzino e attivaggio sul autocarro ammontano ora a Roma a circa L. 3.- (33243) 100 kg, e quelle di scarico da vagone e attivaggio su autocarri direttamente circa a L. 3.- (tre) per 100 kg

-4-

per merci alle piufuse (come aranci e limoni, ecc.) le spese potrebbero essere mantenute all'incirca al medesimo livello.

Calcolando le spese di circolazione contro l'incendio, per la durata della giacenza a magazzino (1-3 giorni) con 100.000 (cento) per carro di 15 t, le spese totali di trasporto ammonterebbero a lire 1000 (mille) circa per vagone di 15 t.

1.990.332

(18) Il percorso a vuoto (5) è stato di km 14 e lo stilar-
cio di spese di 9.698.224. - nel mentre i percorsi - teoricamente -
utilizzabili (11) con la combinazione proposta ascenderebbero a circa
km 679.000.

Per coprire lo sbilancio sopravindicato, come costo di tra-
sporto antonitilistico da Roma per le destinazioni relative si do-
vrebbe conteggiare 14 per km. - cioè le spedizioni ferroviarie
relative dovrebbero essere sempre a carico completo ossia di 15 tonn.
le spese sarebbero per km/tonn. di rotundi 0.95

su di un trasporto di 15 t fatto proseguire da Roma per au-
tocarro per VIT. (km 76) le spese sarebbero:

trasporto e manipolazione a Roma	1.000
trasporto 76 (km/x 15) (t/x 0.95)	1083

totale	1.083
--------	-------

Le spese relative ad un vago e di 15 t fatto proseguire da Roma per
Aquila a mezzo autocarro sarebbero:

trasporto e manipolazione a Roma	1.000
trasporto 147 (km/x 15) (t/x 0.95)	2.033.75

totale	3.044.75
--------	----------

ecc. ecc.

I ricevitori certamente non solleverebbero alcuna obie-
zione per tali spese supplementari purchè ottengano il trasporto de-
le loro merci.

(19) L'Amministrazione ferroviaria per ovvie ragioni dovrebbe incassare il no-
lo, apponendo le tariffe vigenti per il percorso totale, poichè la stessa
non potrebbe complicare il suo lavoro tariffario con siffatti calcoli.

Invece si dovrebbe incaricare l'ente di trasporto, la
quale cura i trasporti relativi da Roma di reclamare successivamente
le differenze di noli, risultanti da dette operazioni, destinando poi
i relativi rimborsi importi rimborsati con adeguato provvedimento
governativo a qualche fondo di ricostruzione o assistenziale delle
ferrovie.

(20) Oltre al vantaggio di poter sfruttare una parte dei me-
zi viaggiatori presentemente vuoti e con ciò recuperare le relative
spese, esiste naturalmente il vantaggio principale, cioè la possibilità
di un più efficace sfruttamento di un rilevante numero di carri fer-
roviari, con un enorme vantaggio dell'economia italiana, circostanza

relative dovrebbero essere sempre e carichi come
le spese sarebbero per km/tonn. di rotondi L 0.95
Su di un trasporto di 15 t fatto proseguire da Roma per su-
tocarro per Villalba (km 76) le spese sarebbero: L 1000.-
trasbordo e manipolazione a Roma " 1083.-
trasporto 75(km) x 15(t) x 0.95 " 1083.-
totale L 2.083.-

Le spese relative ad un vagone di 15 t fatto proseguire da Roma per
acquedotti mezzo autocarro sarebbero:
trasbordo e manipolazione a Roma L 1.000.-
trasporto 147(km) x 15(t) x 0.95 " 2.093.75-
totale L 3.094.75-

ecc. ecc. I ricevitori certamente non solleverebbero alcuna obie-
zione per tali spese supplementari purché ottengano il trasporto de-
la loro merci.

(19) L'Amin. Ferrov. per ovvie ragioni dovrebbe incassare il ro-
lo e per le tariffe vigenti per il percorso totale, poiché la stessa
non potrebbe compilare il suo lavoro tariffario con i fatti calcoli.
Invece si dovrebbe incaricare l'Amin. di Trasporti, la
quale cura i trasporti relativi da Roma di reclamare successivamente
le differenze di noli, risultanti da dette operazioni, destinando poi
i relativi importi rimossi con adeguato provvedimento
governativo a qualche fondo di ricustrazione o assistenziale delle
ferrovie.

(20) Oltre al vantaggio di poter sfruttare una parte dei mez-
zi viaggiatori presentemente vuoti e con ciò recuperare le relative
spese, esiste naturalmente il vantaggio principale, cioè la possibilità
di un più efficace sfruttamento di un rilevante numero di carri fer-
roviari (12) con un enorme vantaggio dell'economia italiana, circostanza
che non è facile valutare in somme concrete, poiché ogni aumento del-
la capacità di trasporto delle ferrovie si ripercuote vantaggiosemen-
te in vari settori dell'economia nazionale difficilmente afferibili
attraverso uno studio superficiale come la presente.
Dato che l'analisi presente venne fatta in base di ele-
menti relativi ad un periodo di soli 30 giorni è pacifico che quanto
è stato esposto non può avere il valore di uno studio più approfondi-
to dell'argomento, ma vuole essere solamente una modesta indicazione
delle possibilità e meglio delle necessità di provvedimenti che la
situazione offre e/o esige.

Distintamente,
30.9.55

considered ~~as~~ ^{exact} ~~picture~~ ^{picture} but only as suggestions
as to the ~~possibilities~~ or, better, the ~~necessity~~ to take ~~adequate~~
measures which are ~~more~~ adequate to present circumstances.

Believe me

Yours Very Truly

3291

It is necessary to charge at 14 p. per. all ^{transported} ~~transport~~ ^{by truck} from Rome. As the dispatch by rail should be ^{always considered} at full load, that is 15 tons per car, it must not be for and can. worst result of V.G.S. line.

Let us consider two examples:

a) one wagonload of 15 tons forwarded from Rome to Viterbo (75 km) by truck.

Transferring & unloading	1000
Transportation: $75 \times 15 \times 0.95$	1083
	2083

b) one wagonload of 15 tons forwarded from Rome to L'Aquila (147 km) by truck.

Transferring & unloading	1000
Transportation: $147 \times 15 \times 0.95$	2095
	3095

The engineer must not certainly object to above supplementary expenses, provided that the commodities they are witnessed for, ~~are~~ transported.

19) I.S.R. Administration should obviously collect the fares according to present tariff regulations and for the visible distance to be covered, as I.S.R. Administration could not complicate ~~the~~ work by above extra calculations.

The Transport Office should collect the, which takes care of it, ~~transport~~ for Rome to destination, should collect the difference between it for covered by I.S.R. according to tariff regulation and the ~~cost resulting~~ actual one, returned as above + including

Now! With your new plan, and the removal of these ^{disturbance} ~~disturbances~~, we
 could ~~attain~~ ^{obtain} at once, we could feel an average number
 of 40 rail cars daily; assuming that the time saved for
 each car be only 2 days, we obtain a ~~total~~ ^{total} savings of
 1200 days ~~usually for water~~ that 1200 cars thus freed
 would mean a monthly savings of 2400 ^{at present} operating days.
 If further, moreover, that ~~the~~ ^{section} ~~most~~ ^{of} ~~endowed~~ ^{the} ~~section~~ ^{of}
 our rail system, that is the Four Seasons - ^{Maple} ~~Maple~~ ^{Maple} ~~Maple~~
 a daily arrangement of only 625 tons, corresponding to 1250
 Wagonloads of 15 tons, we have a still ~~better~~ ^{clearer} idea
 of present wastage of ~~freight~~ ^{freight} ~~carriers~~ ^{carriers}.

16) If we extend above consideration to a 12 months' period, we obtain about the same yearly variation for fuel and the assumption for above empty trips amounts to even of less 100 millions lire, and of empty trucks, capacity, ~~unknown~~ ^{unknown} in magnitude of 15 km, amounts to 14,400 ~~trucks~~ ^{trucks} free 14,400 cars and ^{have} nearly 30000 operating days.

15) In order to prevent or, at least, to lessen above securities
misleading of interpretation means, ~~preventing~~ / want to
subvert following propositions:

- To establish at Rane a Township-center for 77000 and
activity Travelling by rail be defined to Corollary volume a
radius of 300/350 Km from Rane ~~providing that~~ ^{the}, alone
roads and ^{and} ~~need not~~ ^{start} be chosen among those which
can be ~~frankly~~ ^{frankly} ~~volume~~ ^{being} ~~used~~ ⁱⁿ ~~damaged~~ ^{damaged}
with 5 (with 5)

by 25.5% of the cost of 41 ~~trucks~~ full-load trucks.

11) The total investment which has been investigated amounted to \$5 million, covering which 12 previous ~~investments~~ are represented by a ~~total~~ ^{total} non-utilized loading capacity of over three million tons a month, as shown by following figures.

No. Trains	Distance between rows and the permitted capacity	Empty		Total covered Kms	Total capacity daily average of 15 days monthly daily
		Trains	average		

58160
4 250
9 710

2 200
5 50
7 200

North of Pune

To Tolly

South of Pune

To Tolly

12) The project shows that it operates the transport of supplies from 4 previous south of Pune limited under 1 to 8, other than been available transportation means (airwards) corresponding to an average number of 27-29 daily wagonloads of 15 tons, other following 53 wagonloads of 15 tons, the whole period considered. And 4 previous total of Pune, the transport available from means limited under 9 to 12.

2) Return Fuels:

Fuelty employed 110
consumption 110
willage run

110% utilized

3) Outstanding Fuels

Fuelty 110
loading capacity
willage run

15% utilized
85% not utilized
if it is 10 quarts per hour 20
quarts per hour end cap.

Total

4) The quantity

Fuel worked by 12703 Fuelty ^{empty} ~~consumed~~ Fuels
Totaling 1,127,165 Kue, amount at 27.380 gals consumption to
at the price of \$ 55 per gallon

having load cap. up to 13 quarts

The cost of the ^(minimum) Fuel consumption of all Fuels can be estimated
as follows: 1. Fuelty work Fuel, ~~the~~ ^{the} Totaling 50,812 Fuels, at an
average unit price of 7600 ^{gals} groups total value of \$ 203,248,000.
having around ~~an amount~~ an average rate of 0.3% of the
average wage (1.127,955 : 12,703 + 81 89 Kue per coal ~~totaling~~ we
obtain a total cost of \$ 609,744. ~~Both for consumption and fuel~~
~~consumption, i.e. of 5,444,644 fully discharge the cost of~~
of supplies destined to Rome. Law of all opinions that both the
and fuel consumption, that is a total value of \$
~~the~~ will keep surcharging all cost of all supplies ~~destined to~~
Rome by the daily having a loading capacity up to 19 ^{quarts} ~~quarts~~

Sub. Utilization of the civilian Treaty leaving Rome empty as with
to land for troops and other supplies ~~as~~ ^{as} Rome ①

1) Rome is a transit-center of the high-ways linking up the Northern
regions with the South, ~~and~~ ^{as well as} of several important railroad lines.

2) Excepting a ~~large~~ ^{small} amount of the requirements, Rome cannot be
supplied from other distant places with all commodities required
to feed and clothe more 150,000-200,000 people ~~so that~~

3) Rome ~~has~~ ^{has} practically no production of commodities destined to the
exportation to other countries and it ~~must~~ ^{is} therefore ~~be~~ ^{be} considered
as fully passive ~~as to~~ ^{as to} feed a ~~large~~
whatsoever

4) If we consider the ~~value~~ ^{value} of movement of Treaty leaving it period
from Sept. 15th to Oct. 15th 1944, according to the daily returns
sent by Affairs Reports of Rome, we ~~can~~ ^{can} collect the
following results.

Treaty employed during above period	No 23009
Total vehicles used (auto-roads & other types)	See
Total loading capacity	Tons

According to ~~suppositions~~ ^{appears} supplied by Aff. Reports of Rome
for the period Sept. 15th to Oct. 15th 1944, it appears ~~that~~ ^{that} nearly 15% of above ~~figures~~ ^{figures}
not been actually expended, ~~on~~ ^{on} account of several reasons: ~~these~~
first of all Treaty, cancellation of contracts, etc. ~~that~~ ^{that} a further
15% has been ^{moreover} expended with ~~cost~~ ^{cost} of full load also during

Wheeler

4) We consider the Ratio of maintenance of Tully during 1st period
 15% to est. 15% in 1944, according to the clearly returns
 from est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 clear est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 following results:

No. 13000

Tully employed during above period
 Total workers est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 Total working capacity

Kull

Tully

According to information supplied by est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 that est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 (and they must then be est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 not been actually expended, est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 for at the Tully, cancellation of contracts, est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 15% has been est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 at Edwards info

5) est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 based upon est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 Tully, est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 Total working capacity of est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 Total working capacity of est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain

No.

Kull

6) The employment of est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 appears therefore est. 15% affairs Transport of Rome, we ~~are not able to~~ obtain
 shown by following project:

~~NO. 215~~ = CIVILIAN SUPPLY
Schooner Manifest

No. 215

TO WAREHOUSE:

FCM SCHOONER DOMINICO PADRE

Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
	(108)		
	107	53.54 gals	
	DRUMS		

KEROSENE

Total

107 Drums KeroseneIssuing Officer ^{EM} J.P. KachnerControl Office Robt J. CasperDate Issued: 28 June 1944Date Filled: 7-7-44Name of Guard J. L. G. G. G.

3287

1 extra drum

Received and loaded on the schooner DOMINICO PADRE
 This cargo will be taken to _____ where it will put at
 the disposal of the _____ transportation officer there.

Date June, 1944 The captain of the schooner
 checked by _____

Ricevuto e caricato sul motorizzato DOMINICO PADRE
 Questo carico sarà portato a _____ dove sarà messo a di-
 sposizione dell'Ufficiale incaricato di trasporti dell'ASG-1

Date 11 giugno 1944 Il capitano del motorizzato
 controllato da _____

CS/2:10

A M G - Civilian Supply SCHOONER MANIFEST

Nº ²¹¹
~~289~~

TO WAREHOUSE:

For Schooner: GIUSEPINA

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				
Vegetables				
Soap				
Med Supplies				
Biscuit				
<u>OLIVE OIL</u>		<u>203</u>	<u>190 KGS</u>	<u>38,570 KGS.</u>
		<u>DRUMS EA APPROX</u>		
TOTAL				

Issuing Officer ENJ P. Karkun

Date Issued: 26 June 1944

Name of Guard Latella

Control Officer RJA

Date filled 7-7-44

received and loaded at the address 6145 E. PINE ST.

203 Barrels of Olive Oil

This cargo will be taken to _____ where it will be put at
disposal of the _____

Date 24 June 1941

checked by

J. P. Karlman

The Captain of the ship

Bravo Cruise from Kungis

Received a cargo of oil containing 6145 E. PINE ST.

203 Barrels of Olive Oil

This cargo will be taken to _____ where it will be put at
disposal of the _____

Date 24 June 1941

checked by

J. P. Karlman

The Captain of the ship

Bravo Cruise from Kungis

1433

Received and loaded on the transport MARCONNA DELL'ARCO

90 Drums of Olive Oil

This cargo will be taken to ADZIL where it will be put
at the disposal of the military and transportation officers there.

Date 25 June 1941

By Captain of the transport

Witnessed by

J. P. Kachur

John Williams

Received and loaded on the transport MARCONNA DELL'ARCO

90 Drums of Olive Oil

This cargo will be taken to ADZIL where it will be put
at the disposal of the military and transportation officers there.

Date 25 June 1941

By Captain of the transport

Witnessed by

J. P. Kachur

John Williams

1434

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

CS/2.10

A M G - Civilian Supply SCHOONER MANIFEST

No. 209
297

TO WAREHOUSE:

For Schooner MADONNA
DELL'ARCO

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				0
Vegetables				
Soap				
Med Supplies				
Biscuit				
<u>OLIVE OIL</u>		<u>90</u> <u>DRUMS</u>	<u>190 KGS</u> <u>EA APPROX</u>	<u>16150 KGS.</u>
TOTAL				

Issuing Officer

Date Issued:

Name of Guard

Control Officer

Date filled

EM J. P. Kachner

24 June 1944

J. P. Kachner

RAG

7-7-44

61 drums of Olive
Oil unloaded at
Marta & trucked into
House by Post Roger Corry

Received and loaded on the schooner NUOVA AMALIA

170 drums of Olive Oil

This cargo will be taken to _____ where it will be put at
the disposal of the Army transportation officer there.

Date 22 June, 1944

Witnessed by

J. P. Kachner

The captain of the schooner

Giulio M. M. M.

Received e caricato sul petroliere: NUOVA AMALIA

170 DRUMS of Olive Oil

Questo carico sarà portato a _____ dove sarà messo a dis-
posizione dell'Ufficio incaricato di trasporti militari.

Data, 22 Giugno 1944

testimoniato da

J. P. Kachner

Il Capitano del petroliere

Giulio M. M. M.

3284

CS/2/10

A M G - Civilian Supply SCHOONER MANIFEST

No

386

TO WAREHOUSE:

For Schooner: NUOVA AMALIA

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				
Vegetables				
Soap				
Med Supplies				
Biscuit				
<u>OLIVE OIL</u>		<u>120</u>	<u>190 Kg</u>	<u>22800 KGS.</u>
		<u>DRUMS</u>	<u>EA APPROX</u>	
TOTAL				

Issuing Officer

J. P. Kachner

Date Issued:

23 June 1944

Name of Guard

Donald J. Smith

Control Officer

RQA

Date filled

7-7-44

1 4 3 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021A.M.G. = CIVILIAN SUPPLY
Schooner Manifest

No. 218

TO WAREHOUSE: AMG ANZIO FOR SCHOONER: S. GIOVANNI GIUSEPPE

KEROSENE

Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
	107	53.54	
		68.5 EA	
	~~107~~		
Total			

Issuing Officer ^{EM} J. P. KallmanControl Officer RFGDate Issued: 28 June 1944Date Filled 7-7-44Name of Guard Reg. 1st and 2nd

3283

Received and loaded on the schooner: S. GIOVANNI GIUSEPPE

107 Greens Krook

This cargo will be taken to ANZO where it will be put at the disposal of the Army transportation officer there.

Rein June, 1954

The captain of the schooner

checked by

Ricevuto e caricato sul motovaligero S. GIOVANNI GIUSEPPE

109 *Arctostaphylos*

Questo carice verrà portato a ANCO dove sarà messo a di-
sposizione dell'Ufficiale incaricato ai trasporti dell'ANG-4

Encl. 11 August 1944

Il capitano del motoveliero

Controlato da

J. F. Rothman

1439

Received and loaded on the schooner: COLUMBA
144 drums of Olive Oil

This cargo will be taken to _____ where it will be put
at the disposal of the AMB-4 transportation officer there.

Date 24 June, 1944

The captain of the schooner

checked by

J P Kachner

Luigi Germano

ricevuto e caricato sul motoveliero COLUMBA
144 drums of Olive Oil

Questo carico sarà portato a _____ dove sarà messo a dis-
posizione dell'ufficiale incaricato ai trasporti dell'AMB-4.

Date, 11 24 Giugno 1944

Il capitano del motoveliero

controllato da

J P Kachner

Luigi Germano

3282

1440

CS/210

A M G - Civilian Supply
SCHOONER MANIFEST

No

298

TO WAREHOUSE:

For Schooner: COLOMBA

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				
Vegetables				
Soap				
Med Supplies				
Biscuit				
OLIVE OIL		144 DRUMS	190 KGS EA APPROX	27,360 KGS
TOTAL				

Issuing Officer EH J. P. Kachner
Date Issued: 24 June 1944
Name of Guard W. J. [unclear]

Control Officer RJG
Date filled 7-7-44

CS/2/10

A M G - Civilian Supply

SCHOONER MANIFEST

No. 210
291

TO WAREHOUSE:

For Schooner: LUIGI PADRE

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				
Vegetables				
Soap				
Med Supplies				
Biscuit				
<u>OLIVE OIL</u>		<u>115</u> <u>DRUMS</u>	<u>190 KGS</u> <u>EA. APPROX</u>	<u>21,850 KGS</u>
TOTAL				

Issuing Officer

Date Issued:

Name of Guard

Control Officer

Date filled

RJ
3281
7-7-44

Received and loaded on the schooner LUIE PADRE

115

This cargo will be taken to _____ where it will be put at disposal of the AMIA transportation officer there.

Baia _____ June, 1944
checked by da

The captain of the schooner

Ricevuto e caricato sul motoveliero _____

Questo carico sarà portato a _____ dove sarà messo a disposizione dell'ufficiale incaricato al trasporto dell'ANG-4.

Baia, 11 _____ Giugno 1944
controllato da

Il capitano del motoveliero

No. 212 — 212

Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
	187	190 KGS	35530 KGS
	ORHS	APPROX	

Date Filled: 7-7-44

399

Received and acknowledged on the signature GIUSEPPE PADRE

187 Drums of OLIVE OIL

This cargo will be taken to _____ where it will be

put at the disposal of the U.S. Administration Officer here.

25th June, 1944

25th June, 1944

25th June, 1944

The captain of the steamer

signed by

J. P. Kallman

Giuseppe Padre

Received and acknowledged on the signature GIUSEPPE PADRE

187 Drums of Olive Oil

This cargo will be taken to _____ where it will be

put at the disposal of the U.S. Administration Officer here.

25th June, 1944

25th June, 1944

25th June, 1944

25th June, 1944

signed by

J. P. Kallman

Giuseppe Padre

150 DRUMS OF OLIVE OIL

data 23 Dec, 1941.

directed by

Post J P Kachner

The Captain of the schooner

Scott Norton & Co.

Ricevuto e spedito dal motociclista: ADELE

150 DRUGS OF OLIVE OIL

with a view to the fact that the same person is not to be used for the same purpose in the same way as in the case of the other persons mentioned in the report.

Matia, 22-23 giugno 1964

controllato da

Prof J. P. Kackner

Il Capilago del motorifero

South) No. 3279 of Gramineae

CS/2/10

A M G - Civilian Supply

SCHOONER MANIFEST

No. ²⁰⁷~~295~~

TO WAREHOUSE:

For Schooner: ADELE

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				
Vegetables				
Soap				
Med Supplies				
Biscuit				
<u>OLIVE OIL</u>		<u>150</u>	<u>190 KGS</u>	<u>28500 KGS.</u>
		<u>DRUMS</u>	<u>EA. APPROX</u>	
TOTAL				

Issuing Officer ^{EM.} J. P. KachnerDate Issued: 23 June 1944Name of Guard J. M. [Signature]Control Officer R. J. G.Date filled 7-7-44

SAN ANTONIO

Received and loaded on the schooner

75 Drums of Olive Oil APPROX 190KGS

This cargo will be taken to _____ where it will be put at the disposal of the AMG-4 transportation officer there.

23

Bain June, 1944

checked by

The captain of the schooner

SAN ANTONIO

75 DRUMS OF OLIVE OIL APPROX 190KGS
Ricevuto e caricato sul motoveliero:

Questo carico sarà portato a _____ dove sarà messo a disposizione dell'Ufficiale incaricato ai trasporti dell'AMG-4.

23

Bain 14 P. Maggio 1944

controllato da

Il Capitano del motoveliero

3278

CS/2/10

A M G - Civilian Supply

SCHOONER MANIFEST

No. ²⁰⁵
~~250~~

TO WAREHOUSE:

For Schooner: SAIL ANTONIO

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				
Vegetables				
Soap				
Med Supplies				
Biscuit				
<u>OLIVE OIL</u>		<u>75</u>	<u>190 KGS</u>	<u>14250 KGS.</u>
		<u>DRUMS</u>	<u>APPROX</u>	
TOTAL				

Issuing Officer E.H. J. P. Kachner
 Date Issued: 23 June 1944
 Name of Guard for Cecilia Pinsky

Control Officer RJG
 Date filled 7-1-44

A.M.C. = CIVILIAN SUPPLY
Schooner Manifest

No. 217

TO WAREHOUSE:

FOR SCHOONER

NUOVO MARIO

KHRO-SEN

Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
	600		
	100	53-54 gals	
	DRUMS		
Total			

Issuing officer J.P. Kachner

Control officer RFA

Date Issued: 28 June 1944

Date Filled 7-7-44

Name of Guard

3277
1 Drum has about 30 to 40 gals
J.P. Kachner
1 extra Drum

Received and loaded on the schooner NUOVO MARIO

100 drums. Petroleum

This cargo will be taken to ANZIO where it will be put
at the disposal of the AMG-4 transportation officer there.

Baia, 28 June, 1944

Signed
by

The captain of the schooner

checked by

J. J. Kachner

Ricevuto e caricato sul motoveliero NUOVO MARIO

100 drums. Petroleum

questo carico sarà portato a ANZIO dove sarà messo a di-
sposizione dell'Ufficiale incaricato ai trasporti dell'AMG-4.

Baia, 28 giugno 1944

Il capitano del motoveliero

controllato da

J. J. Kachner

A.M.G. - SEVERIAN SUPPLY
Schooner ManifestNo. 214

TO WAREHOUSE:

FOR SHIPMENT NUOVO S. FRANCESCO

	To Units	Unit wt	Total Weight
SALT	465	APPROX 90 lbs	41,850 lbs
REMOINS	10	53-54 GALS EA	530 - 540 gals
EMPTY FLOUR SACKS	600		
Total			

Issuing ^{E.H.} J. P. KachinControl Office RJGDate Issued: 28 June 1944Date Filled 7-7-44Name of Guard James J. Gorman

Received and loaded on the schooner NUOVO S. FRANCESCO

465 sacks of coffee beans E4
10 drums of oil - 600 lbs each

This cargo will be taken to _____ where it will be put at
 the disposal of the AMO-4 transportation officer there.

Bala 28 June, 1944

The captain of the schooner

checked by _____

Ricevuto e caricato sul motoveliero NUOVO S. FRANCESCO

465 sacchi di caffè E4
10 tamburi di olio - 600 libbre ciascuno

Questo carico sarà portato a _____ dove sarà messo a di-
 sposizione dell'ufficiale incaricato ai trasporti dell'AMO-4

Bala, 11 28 giugno 1944

Il capitano del motoveliero

controllato da _____

A.M.G. = CIVILIAN SUPPLY
Schooner ManifestNo. 216216TO WAREHOUSE: AVZ. 10 FOR SCHOONER NUOVO S. GIRO

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
SALT	---	153	APPROX 220 ^{lbs}	33860 lbs
~~GROUND~~				
SALT		384	90	34560 lbs
Total				

Issuing Officer EM J P Kashner
 Date Issued: 28 June 1944
 Name of User ROBERT H. L. L. L.

Control Officer R. J. C.
 Date Filled 7-7-44

Received and loaded on the schooner

MORO, UMS

153 bags of sugar salt384 bags of sugar salt

This cargo will be taken to Y. 17.11 where it will be put
at the disposal of the AMS-4 transportation officer there.

Date, June, 1941

checked by

J. P. Kallman

The captain of the schooner

Ricevuto e caricato sul motoveliero MORO, UMS153 sacchi di zucchero sale384 sacchi di zucchero sale

Questo carico sarà portato a Y. 17.11 dove sarà messo a di-
posizione dell'Ufficiale incaricato ai trasporti dell'AMS-4.

Date, 11 giugno 1941

Controllato da

J. P. Kallman

Il capitano del motoveliero

P. H. [signature]

2758

CS/210

A M G - Civilian Supply

SCHOONER MANIFEST

№

199

ANZIO

TO WAREHOUSE

AMC-54, Army

For Schooner :

Neera Tro

	Tons	To Units	Unit Wt	Total Weight
Flour				
Sugar				
Soup				
Milk				
Vegetables				
Soap				
Med Supplies	16.9	332	40	22240
Biscuit				
TOTAL				

Issuing Officer

Date Issued :

Name of Guard

Control Officer

Date filed

3275

332 Cases of Medical Supplies

This cargo will be taken to Isola where it will be put at the disposal of the AMG-4 transportation officer there

The captain the of schooner:

Date 7 June, 1944

checked by

Ricevuto e caricato sul motoveliero:

Questo carico sarà portato a Isola dove sarà messo a disposizione dell'ufficiale incaricato ai trasporti dell'AMG-4

Il capitano del motoveliero

Date, 11 Giugno 1944

controllato da

Dear Sir,

the utilization

SUBJECT: ~~work~~ of the civilian trucks leaving from Rome empty, to load food supply and others for the town of Rome.

(1)-Rome is a centre of passage of all the main routes which connect the Northern regions with the Southern ones and of the longitudinal railroads.

(2)-Rome- except for a part -which is, in respect to its needs, a very small one, is supplied by production centres that are situated rather far away, and ^{manual} is the head-line of transports destined to supply, practically (~~in fact~~), with all the necessities things, as food, dressings etc., for a population of 1.500.000 - 2.000.000 inhabitants.

(3)-Rome has, indeed, a lack of any kind of production destined to be exported in the other provinces and is, therefore, inactive of ~~transport~~ for a 100% as to the ~~feed~~ supply of any kind of traffic.

(4)-Indeed, checking up the trucks movement during a period going from the 15/9/44 to 15/10/44, according to the daily reports of the Ufficio Trasporti of Rome the following results were noticed:

- a)-vehicles used (~~for~~ trips) = No. 23509
- b)-distances travelled (destinations & return), ^{total} Km. 233337
- c)-goods transported (tonnage) ^{total} tons 54567

According to the informations of the Ufficio ^{Statistiche} of Rome (Statistics Section), and to the mentioned numbers and results from the above reports, ~~it~~ must be ~~deducted~~ from the total of the trips accounted in those reports, but which have not taken place for many reasons, as, f.i., damages, by turning off of the gargains, etc.) about 15%, and, for trips effected with full or partial loads, more other 15%.

(2)-Rome- except for a part -which is, in respect to its needs, a very small one, is supplied by production centres that are situated rather far away, and is the head-line of transports destined to supply, practically (~~in~~ ^{mainly}), with all the necessities things, as food, dressings etc., for a population of 1,500,000 - 2,000,000 inhabitants.

(3)-Rome has, indeed, a lack of any kind of production destined to be exported to the other provinces and is, therefore, inactive ~~of~~ ^{for a 100%} as to the ~~for~~ supply of any kind of traffic.

(4)-Indeed, checking up the trucks movement during a period going from the 15/5/44 to 15/10/44, according to the daily reports of the Ufficio Trasporti of Rome the following results were noticed:

- a)-vehicles used (~~for~~ trips) = No. 23309
- b)-distances travelled (destinations & return), ^{Capua} Km. 24337
- c)-Goods transported (haulage) ^{Capua} Tons 54667

According to the informations of the Ufficio ~~Trasporti~~ ^{Statistiche} of Rome (Statistics Section), and to the mentioned numbers and results from the above reports, ~~it~~ ^{the} must be deducted from the total of the trips accounted in those reports, (but which have not taken place for many reasons, as, f.i., damages, by turning off of the cargains, etc.) about 15%, and, for trips effected with full or partial loads, more other 15%.

(5)-As a base to my further application are needed the following elements which can be considered as very near to the real situation:

vehicles used (trips)	No. 16,568	3274
haulage of the veh. used	T. 57,877	
distances travelled (destination & return),	Km. 3,656,335	

(6)-Therefore the ~~total~~ ^{utilization} of the trucks, for above said period ~~is~~ (theoretically) as follows:

a) - used for the return:	8,334 trucks
- transported	28,938 tons
- travelled	1,628,168 kms.
b) - non used to destination:	vehicles 5-194. 204 more
	Trucks 2569 4584

6. of the Trucks more adequate for the transport. (14)

d) The ~~Transport~~ ^{off} ~~Company~~ ^{Transport} ~~oil~~ should assign the goods to the consignee and to have up the transshipment ~~expenses~~ ^{charges} and the Transport from Rome to the destination place. ~~freight~~ ^{expense}

(17) The ~~inload~~ ^{freight} expenses for ~~the~~ ^{normal} goods from the ~~wagon~~ ^{the} to warehouse by a rail and by taking up those goods from the warehouse and loading on a Truck, amounting at present in Rome at L. 5 (about) for 100 Kg and the expenses for the unload from the wagon and load on Trucks directly at (about) L. 3.- for 100 Kg. (

For the ~~freight~~ ^{in bulk} goods (as oranges and lemons) the ~~expenses~~ ^{freight} could be kept at the same level, about.

In accounting the ~~fire~~ ^{fire} insurance expenses during the station ^{stay} permanence in the depot (warehouse) (1-3 days) at 100 L. for wagon of 15 tons, the total ^{short} of the transload.

(17) The unloading ~~expenses~~ ^{freight expenses} for ~~the~~ ^{normal} goods from the waggon to warehouse by a rail and by taking up those goods from the warehouse and loading on a truck, amounting at present in Rome at L. 6 (about) for 100 Kg and the expenses for the unload from the waggon and load on trucks directly at (about) L. 3 for 100 Kg.

For the ~~freight~~ ^{freight} goods ^{in bulk} etc. the ~~expenses~~ ^{expenses} (as oranges and lemons) ~~freight~~ could be kept at the same level, about.

In accounting the ~~freight~~ ^{fire} insurance expenses during the station ^{stop} permanence in the depot (warehouse) (1-3 days) at 100 L. for waggon of 15 tons, the total ~~of~~ ^{for} the transload expenses ~~will~~ ^{should} amount to L. 1000 (1 thousand) about for each waggon.

(18) - The empty trip (5) has ~~8272~~ ⁸²⁷³ of Km. 7.553.872 ~~will~~ ^{will} ~~be~~ ^{be} ~~deficit~~ ^{deficit} of the ~~expenses~~ ^{expenses} L. 7.500.000 - meanwhile the trips ~~theoretically~~ ^{theoretically} - to ~~be~~ ^{be} ~~subsidized~~ ^{subsidized} (11) by the showed combination ~~will~~ ^{should} ascend to 679.000 Km. about.

To fill the ~~deficit~~ ^{difference} above mentioned - /.

7. the cost of the ~~trucks~~ ^{trucks} - transportation ⁽¹⁴⁾ amount ~~to~~ from Rome should amount to L. 11 - for km. As the corresponding ~~costs~~ ^{costs by road} ~~transportation~~ ^{transportation} should always be at full-load that's to say of 15 t., the expenses will be of ~~about~~ ^{about} L. 0, 75 for km/ton.

For a Transport of 15 t. ~~forwarded~~ ^{forwarded} from Rome by Truck, to Viterbo (km 76) the expenses will be the following:

~~discharging, loading & manipulation~~

Rome : L. 1000

Transport 76 (km) $\times 15 \text{ (t.)} \times 0,75 = \text{L. } 855$

Tot.: L. 1. 855

The corresponding cost of a ^{15 t.} ~~wagon~~ ^{forwarding} ~~from Rome to Aquila (147 km.) by Trucks~~ ^{forwarding} would be:

~~discharging & loading~~ ^{discharging & loading}

~~manipulation~~ ^{manipulation}

in Rome : L. 1.000, 00

Transport 147 (km) $\times 15 \text{ (t.)} \times 0,75 = \text{L. } 1.653,75$

Tot.: L. 2.653,75

etc. etc.

~~check~~ ^{check} ~~top~~ ^{top}

(19) The Railroads ~~should~~ ^{should} ~~Tatse~~ ^{Tatse}

Transport 76 (km) $\times 15(t) \times 0.75 = L. 855$

Tot.: L. 1' 855

The corresponding cost of a wagon ^{15 t.} forwarding ~~from~~ ^{from} Rome to Aquila (147 km.) by Trucks would be:

~~from loading~~ ^{discharging & loading} & manipulation

in Rome : L. 1'000,00

Transport 147 (km) $\times 15(t) \times 0.75 = L. 1'653,75$

Tot.: L. 2'653,75

etc. etc.

^{about} ~~points up~~ (19). The Railroads Admin. should ~~take~~ ^{establish} ~~the railway~~ ^{the railway} - height ~~to the~~ ^{to the} tariffs for the whole trip, because a different ~~charging~~ ^{charging} ~~those~~ ^{those} account ~~for~~ ^{for} the freight would complicate their ~~tariffs~~ ^{accounting} work.

On the contrary the Transport Company, which takes care the ~~corresponding~~ ^{forwarding} transports from Rome, should be commissioned to claim successively the ~~different~~ ^{different} hiring, resulting from the mentioned operations and then to destinate the sums reimbursed

8. by an adequate governmental statement¹⁸,
 to ~~some~~ ^{of} ~~some~~ ^{re-construction of the}
~~some~~ ^{very} ~~re-construction of the~~ ^{utilize}
~~re-construction of the~~ ^{can} ~~re-construction of the~~ ^{use}
~~re-construction of the~~ ^{very} ~~re-construction of the~~ ^{utilize}
~~re-construction of the~~ ^{can} ~~re-construction of the~~ ^{use}

(20) Besides the advantage to ~~can~~ ^{very} utilize
 a part of the (Travelling Transport-means)
 at the present time empty and in such a way
 to ~~cover~~ ^{deficit} the corresponding ~~expenses~~, there is
 of course a more important advantage that is
 to say the mean ~~of more~~ ^{to use} more
 a large number of waggons (12) ~~with~~ getting
 an enormous advantage for Italian Economy,
 which is not to be easily esteemed in concrete
 terms, because every increase of the Transport-
 tion capacity of the railroads ~~is~~ ^{has}
~~a resonance~~ ^{resounds} in all the other sectors
 of the national economy that is difficult to
~~etc~~ check up by a slight study as the present

is. Such as the present analysis was made
 according to elements corresponding to a period
 of 30 days only it is understood that this
 application cannot take the value of a more
 detailed study about the subject, but is
~~in the notice of the for~~

of course a more important advantage that is to say the mean ~~of more~~ ^{to} use ~~to~~ more a large number of waggons (12) ~~with~~ getting an enormous advantage for Italian Economy, which is not to be easily esteemed in concrete, sums, because every increase of the Transportation capacity of the railroads is ~~for~~ ^{as} ~~resonance~~ ^{resounds} in all the other sectors of the national economy that is difficult to ~~check~~ check up by a slight study as the present is.

Such as the present analysis was made according to elements corresponding to a period of 30 days only it is understood that this application cannot have the value of a more detailed study about the subject, but is only a modest ~~indication~~ ^{indication} ~~notice of the~~ ^{for} ~~the opportunity~~ ^{is better of the necessity to} provides ~~to improve~~ ^{as it is} ~~notice of the opportunities~~ ^{necessary needs} or ~~to~~ ^{it is} better to say, of the ~~necessity~~ ^{of} to be considered (as presented and/or claimed).

5. (15) To improve at least, partially such a situation absurd, indeed, by this time when the transportation means are so difficult to get I propose:
- to create, in Rome, a centre of junction (or distribution) for the goods ^{and} ~~materials~~ ^{relaying} ~~stock for railways~~ and ~~to~~ forwarded ^{from} the South to the north of Rome and vice versa and that into a radius of 300-350 Km. ~~but only~~ ^{for goods} ~~which~~ can be submitted to the transshipment ~~with~~ without being damaged;
- to unload the said transports in Rome, and to ^{pursuit} ~~go to~~ ~~contribute~~ to the destination-station ~~with~~ by trucks which should leave for these directions empty.

-(16)-The organization of this job should be arranged as ~~it~~ ^{of the goods} follows:

- a) The forwarding ^{of the goods} ~~should~~ take place by regular ~~load~~ ^{Railway-Pls} ~~the~~ ^{bill} the destination.
- This ~~loading bill~~ ^{Railway Bill} should include a declaration of the forwarder to show that:
- "The forwarder recognises the faculty of the Railroads Admin. to let the goods pursue ~~for~~ from Rome to the destination by trucks mean at ~~for~~ expenditure and risk of the receiver."

- (b) The goods should be unloaded from the wagon to the rail warehouse and loaded again the next day by the care of the Rec. Co. of the Co. commissioned of this

to unload the gun weapons in Rome, and
 to go ^{pursuit} ~~to~~ destination to the destination-station
 with by trucks which should leave for these
 directions empty.

(16) The organization of this job should
 be arranged as follows:

a) The ^{of the goods} forwarding should take place
 by regular ~~Railway~~ ^{Railway} ~~to~~ till the destination.
 This ~~forwarding~~ ^{Railway} should include a
 declaration of the forwarder to show that:
 "The forwarder recognizes the faculty of the
 Railroads Admin. to let the goods pursue ~~from~~
 from Rome to the destination by trucks mean
 at ~~for~~ expenditure and risk of the receiver."

(b) The goods should be unloaded
 from the wagon to the rail warehouse and
 loaded again the next day by the care
 of the Rws. (or of the Co. commissioned of this
 duty) on trucks which otherwise ~~will~~ ^{will} leave
 empty ~~towards~~ ^{for the} destinations ~~the~~ ^{neighboring} same or ~~near~~ ^{Mersey}
 destinations.

(c) The railway (or the commissioned
 Co.) should mark out to the ~~Trucks~~ ^{Trucks} ~~for~~ ^{for} support.
~~Consequently~~ the quantities unloaded by an
 adequate list from which all the necessary
 elements could be taken up for the ~~dist~~ ^{dist} assignment.

4.
 to an average of 12 waggons of
 15 t., per day, it is to say 347 wags.
of 15 t. each during per month.

(13). If it could be possible to get
 available at Rome instead at the station
 at 100 - 300 Km. at north from Rome
 some waggons travelling from the South
 with such a destination and those going to
 the opposite direction, it is to say about
~~28~~ 28 waggons ~~destined~~ destined to the North and
 12 waggons to the South, Total 40 waggons
 daily and accounting the distance travelled
 now effected by these waggons, as of two-
^{minimum} days for each waggon upon 1200 waggons
 per month, the ~~spared~~ ^{assumed} time would be at least
minimum of 2400 days.

In considering that, at the present
 time on the most ^{assumed} supplied line (Italy):
 it is to say the - Napoli - Terracina line,
 there are available waggons for an amount
 of 425 Tons per day (of haulage) = 30
 of 425 Tons per day (of haulage) = 30

with such a destination and those going to the opposite direction, it is to say about 28 waggons ~~to~~ destined to the North and 12 waggons to the South, Total 40 waggons daily and accounting the distance travelled not effected by these waggons, as of two-^{minimum} days for each wagon upon 1200 waggons per month the ~~spared~~^{savings} time would be at least reduction of 2400 days.

In considering that, at the present time on the most ^{postulated} supplied line (Wag):- it is to say the - Napoli - Torremunziana, there are available waggons for an amount of 425 Tons per day (of haulage) = 30 waggons about of 15 t., the wasting of the ~~time~~ transportation means appears much more clearly.

(14). In doing the transports till now mentioned & during a whole year, the consumption of fuel and of tires amounts to L. 90.000.000 and a hauling, now used, of - 14.400 waggons at 15 Tons each and a minimum of 30.000 days of travelling wasted. ./

the trips effected!

(11) The above examined movement of trucks concerned 35 provinces, and among them 12 provinces with empty trips with more than 450 tons of haulage for a month.

non used: f. i.:

No	Province	Distance Rome - Chief City - Kms.	Empty Trips		Tot. Km. trav.	Haulage		Corresp. waggons 1st.	month days
			Distance	Empty Trips		Tot. m.g.	Tons.		
<u>North of Rome</u>									
1-	Aquila	747	702	23	103.801	2823	940	188	6
2-	Rieti	87	600	20	69.487	2435	81	160	5
3-	Chieti	223	573	12	104.558	2068	69	137	4
4-	Viterbo	76	430	14	53.704	1978	66	131	4
5-	Terni	94	403	13	54.551	1626	54	108	4
6-	Grosseto	181	235	7	40.188	1012	30	67	2
7-	Perugia	176	125	4	23.499	486	16	32	1
8-	Macerata	230	110	3	20.908	452	75	30	1
					470.696	12880	485	853	27
<u>South from Rome</u>									
9-	Napoli	233	493	16	120.015	2615	87	170	6
10-	Salerno	280	133	4	38.344	975	32	65	2
11-	Frosinone	86	212	7	26.518	919	31	61	2
12-	Littoria	68	185	6	23.835	767	26	51	2
					208.712	5276	176	347	12

(12) This Table shows clearly that, for the transport towards the North (from Rome)

No.	Province	Distance Rome - Chief City. Kms.	Total Aver. Daily Travelled.	Tons.	month 1st.	Waggon 1st.
North of Rome						
1-	Aquila	74	702	103,801	2,823	940
2-	Rieti	87	600	69,487	2,435	81
3-	Chieti	223	373	104,558	2,068	69
4-	Viterbo	76	430	53,704	1,978	66
5-	Terni	94	403	54,551	1,626	54
6-	Grosseto	181	235	40,188	1,012	30
7-	Perugia	176	725	23,499	486	16
8-	Macerata	230	1,10	20,908	452	75
				470,696	12,880	4,853
South from Rome						
9-	Napoli	233	493	120,015	2,615	87
10-	Salerno	280	133	38,344	975	32
11-	Frosinone	86	212	26,518	919	31
12-	Littoria	68	185	23,835	767	26
				208,712	5,276	176
				6	170	6
				4	65	2
				7	61	2
				6	51	2
				27	72	12

(12) This Table shows clearly that, for the transports towards the North (from Rome) i.e. for places included in the boundaries of the 8 provinces there ³⁵⁷tripled (1-1-8) there were at disposal transportation means which could be able to substitute daily - 27-29 waggon^{1st} of 15 tons = to a Total of 853 wagons of 15 +. for the above mentioned period.

Towards the four (4) provinces to the South of Rome (i.e. 9-12) there were at disposal transportation means equal to

2.

haulage total (L.) 3439 21162
 travelled (Lms.) 691.05 852367

(67) The price of the gasoline consumed by 2509 trucks which have travelled empty, Lms. 691.505 amount to gals 73.937 ~~accounted~~ at L.55 for each gal = L. 2,956.500.

Moreover in accounting the consumption of the tires (2509 x 4) = No. 10036 pieces at a price of L. 4.000 for each tire it will be about L. 40,144.000 and a distance travelled of Lms. 275 for each tire (691.505 : 2.509 = 275) with 0.3% it will result an amount of L. 361.256.

I am of the opinion that the total of these expenses, it is to say of L. 3,272,796 increases the expenses for the transports destined for Rome supply, for it would be difficult to consider the trucks hauling less than 20 gals be used for some other job.

(8). I have examined more carefully the situation of the 4,584 trucks (trips) hauling, at least, 20 g. and travelling on distances not less than 100 Km. in one direction (to destination).

As the result of such an examination the following:

Distances travelled over:	No of Trips	haul ^{ge} in tons.	Distances in Kilometres	Consumption of fuel (gls.)
100 - 149 Km.	2,245	9,332		
150 - 199 "	595	2,436		
200 - 249 "	391	1,847		
250 - 300 "	679	3,713		
300 - and over	644	3,774		
Totals	4584	21,102	862,367	67,265

(9) - The price of the gasoline consumed

(8). I have examined more carefully the situation of the 4584 trucks (trips) hauling, at least, 20 y. and travelling on distances not less than 100 km. in one direction (to destination).

As the result of such an examination the following:

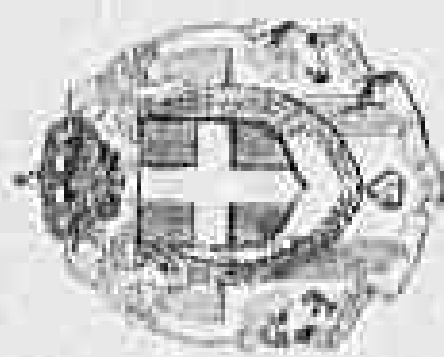
Distances Travelled	No of Trips	haul ^{ge} in tons.	Distances in Kilometres	Consumption of fuel (Gls).
---------------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	----------------------------

Over:				
100 - 149 Km.	2,275	9,332		
150 - 199 "	595	2,436		
200 - 249 "	391	1,847		
250 - 300 "	679	3,713		
300 - and over	644	3,774		

Totals 4584 21,102 862,367 67,265

(9). The price of the gasoline consumed and accounted as above, amounts to L. 5,699,500 - The consumption of the tires ($4584 \times 4 =$) 18,336 pieces for L. 5000 - each tire is about L. 91,680,000 - and an ^{value} ~~traveled~~ average travel of kms. 188 for tire ($862,367 : 54,584 = 188$) is to be accounted as 0,6%. That is = L. 550,080 - The total of the expenses amounts to L. 4,249,580.

(10) - It happens that the empty trips effected in the above mentioned period, on a total amount of L. 7500,000 charge expenses for 92% upon the expenses for all trips.



Ministero delle Corporazioni

59

11-15-19

59-1156

485-32

2000

115

2507

$$U_2 = U_1 - \frac{1}{2} \frac{U_1^2}{c}$$

第231頁／86

261-170

11

$$10.6 \pm 0.8$$

10

Appuntate per il Duce

35 Provincia fra i quali sono rappresentati con
 viaggi rivolti con altre 5008 di prodotti non utilizzati. ¹⁰⁰⁰⁰⁰⁰ ¹⁰⁰⁰⁰⁰⁰ ¹⁰⁰⁰⁰⁰⁰
 11 Acquila (450)

2)	Rieti (90)	600	20	138.173	510	24.351	5	159
3)	Chieti (230)	373	12	219.117	689	20.677	4	132
4)	Viterbo (20)	430	24	107.407	659	19.781	4	131
5)	Terni (100)	403	13	109.103	542	16.264	4	108
6)	Gracelo (240)	2035	7	80.376	304	10.112	2	67
7)	Perugia (120)	105	4	46.997	162	4.855	1	32.50
8)	Wassali (240)	110	3	41.816	150	12.4274	2	223
9)	Salerno (240)	133	4	242.029	872	26.1524	8	130
10)	Frosinone (90)	119	4	76.688	354	9.448	2	65
				538.37	306	9.194	2	61

(4)

Un'idea primario su di una base reale, la disponibilità di automezzi è il punto in cui si concentrano di più, essendo le ~~SS~~ SS, fornite principalmente di carburanti di questa portata.

Potrebbe ~~potrebbe~~ liberare a Roma 40 carri ferroviari, ciò significherebbe un risparmio minimo di 2 giorni di viaggio per carro ossia 80 giorni di viaggio eguale a 2400 giorni di trasporto per mese. Cifra non trascurabile data l'enorme scarsità di mezzi di trasporto.

Napoli Torre - Annunziata 29th St. att.
$$\begin{array}{r} 52 \\ 12 \\ \hline 40 \end{array}$$
425th - 30

Capo Sq. Comune.
dal Regg. 44 - 334

7500.-
Se ne sono procurati $\frac{1}{2}$ o $\frac{1}{3}$ è un carico più pesante
Avere molto

1800

La parte dichiarata: indicazione di accettare il piano di trasporto di trasporto con la condizione di un eventuale trasporto della merce a Roma in spese del vettore e trasporto, con adeguata commissione fino a det.

Cavallotti

ENAC incarica molto appaia far tutto
per il percorso Roma - destini
+ mese bombardato Roma

Antonio C. Vercelle

Mapa: Torre - Annunziata 29/5/54
42.5 t 10 - 30

Capo del Commercio
dell'Espresso 44-334

7500.-
anche se facciamo $\frac{1}{2}$ o $\frac{1}{3}$ è un lavoro di troppo
600 30

18000
la parte dedicata: richiesta di accettare il piano
di tentativo di contratto con la commissione di un
eventuale trasporto della merce a Roma, in
spese del ricambio e trasporto, con allegando un
documento per la spesa

ENAC incaricati
per il percorso Roma - destino
+ spese trasporto Roma

Antonio C. Vecchio

11/11
12/11

285,000
2,616,667
523,333

9,699
3223
6,466

9,699
3223
6,466

9,699
3223
6,466

beverage

1. 127.965 x 0.78
7895755
 9023720
8798470 x 55
 439900
 439900
4838900

youme

1277 12.703 x 7
508120 23000.
 152,436,000

1. 127.965 : 12.703 = 888
 111 72
1040

1. 127.965 : 12.703 = 888

146
~~655~~
~~3558~~

4.249.580
 5.448.644
9698.224

2.223

89 Km.

89 : 30,000 = 3%

4.838.900
 609.744
5448.644

5.0872 x 7
203248.0
 203.248.000
609,744 4

nitrogen

2. 223.920 x 78

1566744
 1779136
17346576

carb.

carburante

9.540.630
 1.320.380
10.860.962

366.759 436.8

173 466 x 55
867330
 867330
954063

youme

1000277
 2200554

13203320

20.338 x 4
81502 x 4500

326008
 407510
407510

3268

89: 30,000 = 3%

1-127-965-12703-87

146
~~658~~
~~3858~~

4.249.580
5.448.644
9698.224

2.223

nitro carb. 2.223.920 x 78

1556744
1779136
17346576

carbons

9.540.630
1.320.382
10.860.962

¹⁰⁰
366.7594368

173 466 x 55
867330
867330
954063

gourme

20.338 x 4
81502 x 4500
326008
407510
286719.000

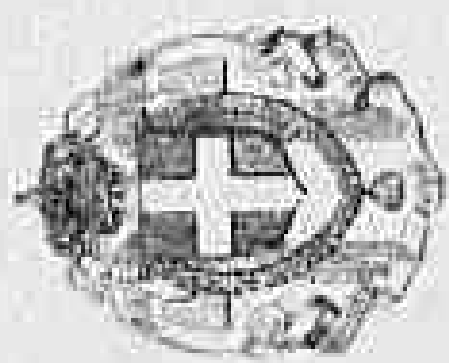
1000277
2200554
1320332

3268

2.223.920 : 20.338 = 109.19
190120
~~7478~~
7078

0.363%

9.698.224 : 10.860.962 = 89%
1009504
140632
32023



12.20845

48816

61020

54918000
Pensione della Compagnia Generale
$$\begin{array}{r} 494262 \\ 305744 \\ \hline 12208 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 3333358 \\ 8927 \\ \hline 3333358.12208 = 273 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 884 \\ 24408 \\ 15428 \\ \hline 36612 \\ 3354690 \end{array}$$

273 : 304 = 0.9%

Appunto per il Duca

11% carb

$$7698224 : 108,609 = 89\%$$

$$\begin{array}{r} 1009504 \\ 8210 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 333.35828 \\ 2333506 \\ 2666864 \\ \hline 26001924 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 26002 \times 55 \\ 130010 \\ 130010 \\ 1430110 \\ 494262 \\ \hline 333.358.12208 = 273 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 89278 \\ 3850 \\ 189 \end{array}$$

(10) Le spese per consumo di carburanti e gomme relative al viaggio di ritorno a carico (6-a) e per quei sfruttanti in aereo (6-b) ammontano a L. 12.785.334. - perciò i viaggi vuoti con L. 9.698.224. - rappresentano l'intero, ma ulteriori aggravio di spese di buon 765% sul costo dei trasporti effettivamente esportati.

$$\begin{array}{r} 9.698.224 \times 12 \\ 19396448 \\ \hline 11.637.868 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 76 \times 15 \\ 380 \\ 1140 \times 095 \\ \hline 95 \\ 95 \\ 380 \\ 1003 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 7614 \\ 304 \\ \hline 1064 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 147214 \\ 588 \\ \hline 2058 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 147214 \\ 735 \\ 2205295 \\ 198415 \\ \hline 11025 \\ 209475 \end{array}$$

1.924.372

366

209475

(10) Le spese per consumo di carburanti e gomme con caricco (b-a) \$ per quei relative al viaggio di ritorno ~~amministrativo~~ L 12.785.33% - sfontati in ~~amministrativo~~ (b-b) ~~amministrativo~~ - rappresenta - L 9.698.224. - perciò i viaggi visti con L 9.698.224. - approssi- larono, in ulteriore appoggio di spese di been 76.5% del costo dei trasporti effettivamente eseguiti.

$$\begin{array}{r} 9.698 \cdot 224 \times 12 \\ 19396448 \\ \hline 116378688 \end{array}$$
$$\begin{array}{r} 26 \times 15 \\ 380 \\ 1140 \times 100 \\ \hline 114000 \end{array}$$
$$\begin{array}{r} 147^{\circ} 14' \\ 588 \\ \hline 2029 \\ \hline 2087 \end{array}$$

1. 924. 372

366

$$\begin{array}{r} 10.860962 \\ 1.924372 \\ \hline 12785234 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 115435 \\ 209435 \\ \hline 9698224: 127853 = 764 \end{array}$$

748514
81376
~~1829~~
4634

(18) $9698(224 : 679000 = 14. - : 15 = 93$
50
2908
1922

15/IX - 15/X - 1944

I ~~④~~ ~~Distancia percorre: Km 5.233.337~~

~~Capacita totala vehiculi: 646.673 op~~

OPERATION:

15/IX - 15/X - 1944

vehiculi impiegati (No. impiegati) 23.809

distancia percorsa: Km 5.233.337 (ridotta 2.616.667)

mezza trasportata: q 646.673
(capacita vehiculi)

2958

31: 162

20 - 29 of	30 - 39 of	40 - 49 of	50 - 59 of	Totale
148,388	224,201	163,262	326,516	862,367
oltre 100 Km	oltre 200 Km	oltre 300 Km		
87	1390	147	2076	223
76	1074	181	803	230
94	1091	176	469	

66.65

33.65

333.25

170.30

15000

1200 x 15,000 -

2933 more furnished: 9 646,673
(capacita vehiculi)

30-299	30-399	40-499	500-599	700-799
14833.88	224,201	163,262	326,544	862,277
altre data 100 Kz	altre 200 Kz	altre 300 Kz		
87	1390	147	2076	223
76	1074	181	803	230
94	1091	176	469	

66.65

33.65

33.25

170.30

50

15000

15,000.00

7200 x 15,000. -

15

30,000.00

18,000.00

permanere

$$\begin{array}{r} 8334 \times \\ \hline 3336 \times 4.500 \\ \hline 133344 \\ 166650 \\ \hline 150000 \end{array}$$

perennare/generare

$$\begin{array}{r} 1.828.168 : 33336 = 548 \\ 167378 \\ 2803 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1828168 - 8334 = 219 \times 4 = \\ 16132 \\ 1828168 - 8334 = 2 \\ 1620 \\ 302 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 150.009.000 \times 18 \\ \hline 1200072 \\ \hline 2701062 \end{array}$$

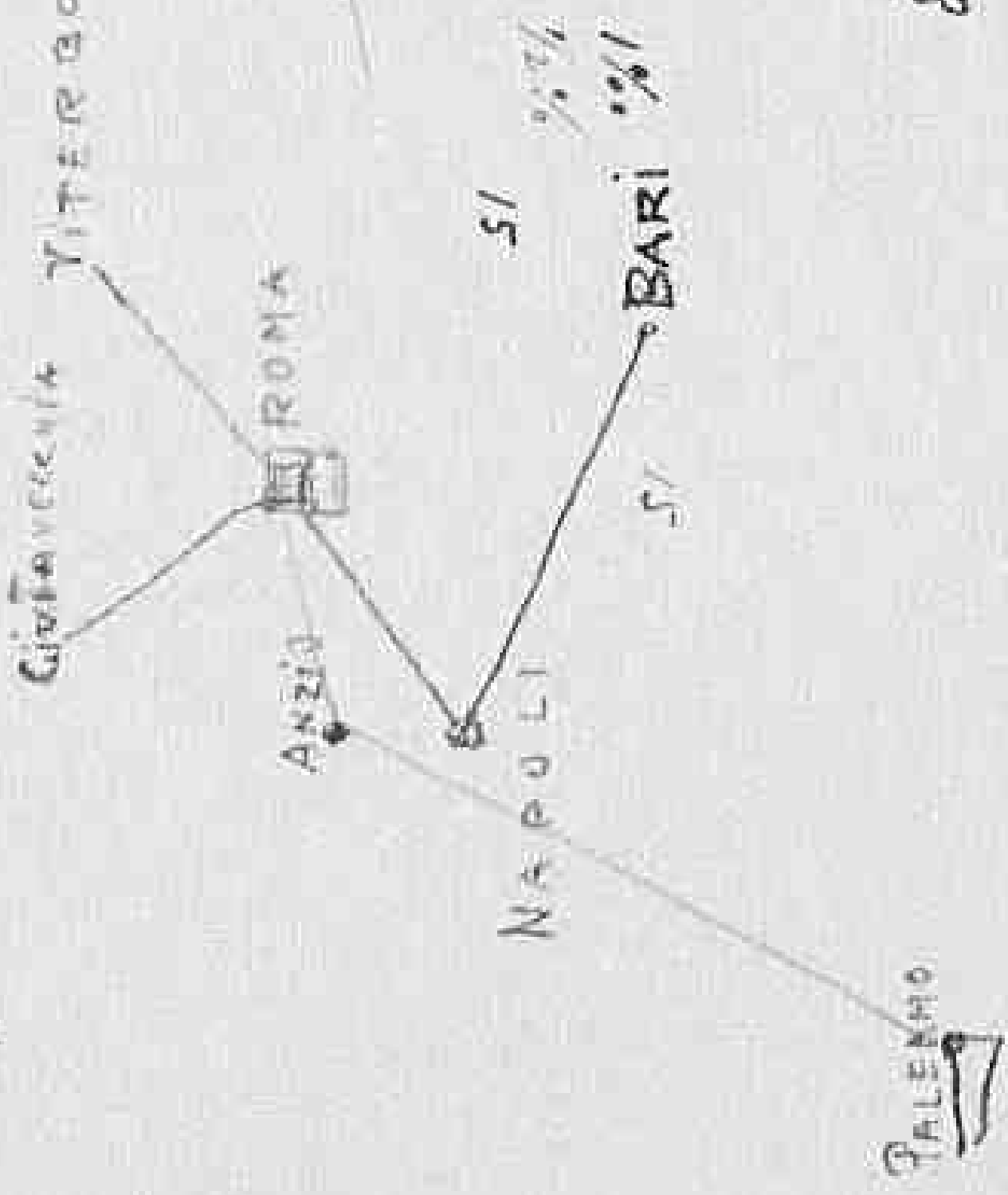
$$\begin{array}{r} 1828168 = 8334 \times 4 = 0.55 : 3 = 0.18\% \\ 16036 \\ 78028 \\ 3022 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 7.522.876 \times 12 = 92.7 \\ 220846 \\ 58592 \\ 179922 \\ 164 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 150.009.000 \times 18 \\ \hline 1200072 \\ \hline 2700162000 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 150.009 \times 18 \\ \hline 1200072 \\ \hline 2700162000 \end{array}$$

non si vedono



$$\begin{array}{r} 150.009. - \\ 45004.50 \\ 37502.45 \\ 45004.5 \\ \hline 27001620 \end{array}$$

Ministero delle Corporazioni



691505 x 78 10036
~~4840535~~ 40144.000 30000
 5532000

691500 2500 = 276
 18977
 147

53937390 x 55 276 : 300 0.9

269685
~~269685~~

40144 x
361296

2966535

with part:

1828.168 x 78

1300000

12792176
 14625344

142,599,207

142.599 x 17

712975
 712975

7812325

7.842705-
 270.162
1712.817

per acre

per acre/gallon

8334 y

33336 x 4.500

1.828.168 : 33336 = 548
 161378
 2873

0.18

15%

133344
 166656
 150000

182817 : 8334 = 219.4 =

55 lbs. 300 = 0.

16137

18281768 = 8334 = 2

7803
 302

16036

1828168 = 8334 = 219.4 = 0.55 : 300 = 0.18 %

78028
 3022

150.009 x 18

120.009 21000
 2700162.000

150.009 x 18
 12000022
 2700162.000

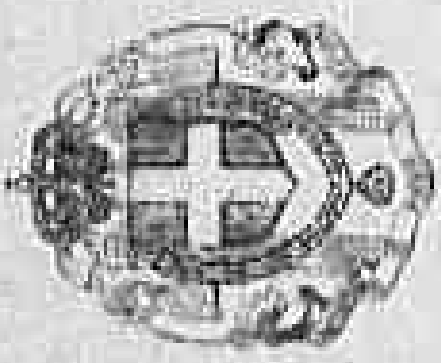
150.009 - 1%
 75004.50
 37502.25
 750440

150.009 - 1%
 75004.50
 37502.25
 750440

7.522.876 81127 = 92.7

220846
 58592
 1799222
 16 y
 6 y

0.18



Ministero delle Corporazioni.

802.367.20
602.656
602.693
702.656
802.367
902.367

Appunto per il Duca

Total	646.9	
10-199		
200-299		
300-399		
400-499		
500-599		
600-699		
700-799		
800-899		
900-999		
1000-1099		
1100-1199		
1200-1299		
1300-1399		
1400-1499		
1500-1599		
1600-1699		
1700-1799		
1800-1899		
1900-1999		
2000-2099		
2100-2199		
2200-2299		
2300-2399		
2400-2499		
2500-2599		
2600-2699		
2700-2799		
2800-2899		
2900-2999		
3000-3099		
3100-3199		
3200-3299		
3300-3399		
3400-3499		
3500-3599		
3600-3699		
3700-3799		
3800-3899		
3900-3999		
4000-4099		
4100-4199		
4200-4299		
4300-4399		
4400-4499		
4500-4599		
4600-4699		
4700-4799		
4800-4899		
4900-4999		
5000-5099		
5100-5199		
5200-5299		
5300-5399		
5400-5499		
5500-5599		
5600-5699		
5700-5799		
5800-5899		
5900-5999		
6000-6099		
6100-6199		
6200-6299		
6300-6399		
6400-6499		
6500-6599		
6600-6699		
6700-6799		
6800-6899		
6900-6999		
7000-7099		
7100-7199		
7200-7299		
7300-7399		
7400-7499		
7500-7599		
7600-7699		
7700-7799		
7800-7899		
7900-7999		
8000-8099		
8100-8199		
8200-8299		
8300-8399		
8400-8499		
8500-8599		
8600-8699		
8700-8799		
8800-8899		
8900-8999		
9000-9099		
9100-9199		
9200-9299		
9300-9399		
9400-9499		
9500-9599		
9600-9699		
9700-9799		
9800-9899		
9900-9999		
10000-10099		
10100-10199		
10200-10299		
10300-10399		
10400-10499		
10500-10599		
10600-10699		
10700-10799		
10800-10899		
10900-10999		
11000-11099		
11100-11199		
11200-11299		
11300-11399		
11400-11499		
11500-11599		
11600-11699		
11700-11799		
11800-11899		
11900-11999		
12000-12099		
12100-12199		
12200-12299		
12300-12399		
12400-12499		
12500-12599		
12600-12699		

In questo comparto ^{di gran lunga} considerato la portabilità dei veicoli
impegnati e non più merce effettivamente trasportata, sicché
il quantitativo effettivamente trasportato potrebbe risultare
[in base agli esempi] che ha potuto dare l'azione di circa 20-25%

Die Wirkung von ...

[illegible]

In questa appendice si premette:
 1) che ci sono state a disposizione 24, 50 tonne di sparto
 per l'edificazione dell'abitato per l'edificazione dell'abitato
 Roma, 100 lire - 20 e lire (100 lire)

Totale
10-1594

Quantità Km percorsi
5.233.537

In questo campo è considerata la portata dei veicoli impiegati e mentalmente immaginabile trasportando anche il quantitativo effettivamente trasportato potrebbe risultare (in base agli assi) che la portata fosse superiore di circa 20-25%

Numero di viaggi del veicolo in ordine di marcia

Percorsi	Stato viaggi	Portata q	Km percorsi ~~112.828~~ ~~227.807~~	Consumo Avg. q/g (litri/100 km)
oltre 100 - 149 Km	2,275	93,323		
150 - 199 "	595	24,355		
200 - 249 "	391	18,472		
250 - 299 "	679	37,133		
300 e oltre "	644	37,433		
	4,584	211,016	862,367	7265

3266

Una questa esperienza è prevista

Il cui consumo totale a disposizione 24,400 tonnellate di sparto per sperimentare l'efficienza per l'ottimizzazione dell'uso dei camion. Prima prova 100 fino a 300 Km (1 oltre) (2) che le spese per il carburante (sperimentando con i consumi) approssimativamente (a 1.55 - per q/g) di 3.700.000 - per il periodo 15/11/74 quando sono presenti degli asse fissati al consumo trasportato in tutto periodo.

Tutto l'organico superiore, nel caso esaminato, è considerato l'asset di 7 trasporti per l'anno. (3) Considerando la differenza nella spesa (sperimentando) di 3.700.000 - per l'intera autonomia valutata (vedi sopra) con 80%, il totale della portata in solo consumo di carburante rappresenta la cifra costante di circa lire 4.300.000. - Annessi.

(4) sul percorso totale eseguito (nel periodo sottoposto al l'esame) di Km

(A)

(2) 11

Canale per l'acqua per l'acqua

Alto

perceptions

July 1 - 1982

20-29 of
30-39 of
40-49 of
50-59 of

[illegible][illegible]

20-29 qli	475 ✓	140 ✓	67 ✓	98	82 ✓	862 ✓
30-39 "	552 ✓	178 ✓	123 ✓	185	157 ✓	1,195
40-49 "	691 ✓	99 ✓	65 ✓	112 ✓	60 ✓	1,027
50-oltre "	557 ✓	178 ✓	136 ✓	284	345 ✓	1,500
Totale	2.275 ✓	595 ✓	394 ✓	679	646 ✓	4,586 ✓
		261		11584 x 11		33,000 -
		(121)		183362000		2200 -
				36672000		

Nota
 Area di buone vecchie, che corrisponde a -- % Tale
 percentuale compone il valore dei presunti impre-
a verito. Calcolando il valore dei presunti impre-
gati con una per cento piu alta per il prezzo dei prezzi
di governo per un valore di L --- ---
che opera pure sul prezzo di trasporto della merce
trasportata per Roma, con ulteriori -- %.

N.B. In mancanza di elementi precisi

1489

$$\begin{array}{r} 37.42 \ 0.80 \\ \hline 29936 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 8 \times 15 \\ \hline 120 \end{array}$$

Km 100 = 1100

$$\begin{array}{r} 7333.2 \\ 3380. \quad 21999 \ 15 \\ \hline 10999 \\ \hline 32998 \end{array}$$

Km.

$$\begin{array}{r} 37.5 \times 15 \\ 18 \ 75 \\ \hline 56 \ 25 \ 0 \ 75 \\ \hline 373 \ 75 \\ 281 \ 25 \\ \hline 421 \ 275 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 15.75 \\ 175 \\ \hline 725 \end{array}$$

300 Km. 80

$$\begin{array}{r} 24 \times 15 \\ \hline 12 \\ \hline 3600. - \end{array}$$

17/XI/44

(1)

Suffragamento

degli autocarri ^{civili} partenti da Roma usisti, per caricare
genere alimentare e altri generi per la città di Roma.

(1) Roma è un centro di transito delle strade
principali che collegano il settentrione con il sud
e delle ~~le~~ diverse linee ferroviarie longitudinali.

(2) Roma - salvo una parte relativamente piccola dei
suoi fabbisogni - viene rifornita ~~placidamente~~
~~di tutto~~ da centri piuttosto lontani, e su di
essa convergono trasporti piccolisti per rifornirla
praticamente di tutto il necessario occorrente
per l'alimentazione, l'abbigliamento etc.
di circa 1.500.000 - 2.000.000 di persone.

(3) Roma è praticamente senza alcuna produ-
zione destinata per l'esportazione verso altre
province e perciò passiva al 100% ~~da~~ ogni effetto
dell'alimentazione di traffici di qualsiasi genere.

(4) Infatti, verificando il movimento di autocarri
^{in base ai rapporti gom. del M. P. di Roma}
di un periodo che va dal 1979 al 15/10 1944 sono ri-

stati i movimenti...

(2) Roma - salvo una parte relativamente piccola dei suoi fabbisogni - viene fornita ~~praticamente~~ ~~di tutto~~ da centri piuttosto lontani, e ne di-
 csa conseguono trasporti richiesti per rifornita
 praticamente di tutto il necessario occorrente
 per l'alimentazione, l'abbigliamento etc.
 di circa 1.500.000 - 2.000.000 di persone

(3) Roma è praticamente senza alcuna produ-
 zione destinata per l'esportazione verso altre
 province e perciò passiva al 100% ~~dei~~ agli effetti
 dell'alimentazione di traffici di qualsiasi genere

(4) Infatti, verificando il movimento di autotrasporti
 in base ai rapporti ^{in base ai rapporti} ~~non~~ dell'Off. Tr. di Rom.
 di un periodo che va dal 15/9 al 15/10 1944 sono ri-
 sultati i seguenti elementi:

a) veicoli impiegati (viaggi): 23.809 3265

distanze percorse (andata e ritorno): 5.233.337 km

merce trasportata (portata ^{veicoli} ~~veicoli~~): 646.673 q.

b) Stando alle informazioni dell'Ufficio Trasporti
 di Roma (Ser. Statistiche) dalle cifre ^{supplementari} ~~risultanti~~ dai
 Rapporti Giornalieri di detto Ufficio si devono dedurre
 per riepilgi preventivamente i detti rapporti, ma non

RICHIESTA DI CERTIFICATO

Modello N. 40
(Forma carta legale)

N. _____ R. G. _____ (IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)
(di o fu) _____ e (di o fu)
nat _____ il _____ 19 _____ in _____
circondario (o Stato) di _____
si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

di _____ (Firma) _____
_____ (Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

per (motivo della richiesta)

(Data)

19

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di

(Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitualità o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

Stamperia Reale di Roma 650

(2)

provvenuti per varie ragioni (guasti, storno dell'af-
fare per cui fatta la piccola assegnazione del carro
ecc. ecc.) circa 15% (quindici) e per ^{partenze} ~~partenze~~ con carico
parziale e/o completo altri 75% (quindici).

(5) Come base per le mie ulteriori indi-
cazioni servono perciò gli elementi separati qui
appresso, i quali si possono considerare ~~per~~
come ~~molto~~ vicinissimi alla situazione reale,
e.p.

~~dei~~ veicoli impiegati (^{in ogni} ~~partenza~~) Nr: 16.668
portata o i veicoli impiegati g: 578.772
disporre percorsi (andata-ritorno) Km: 3.656.336
~~portata~~
~~veicolo trasportato (portata) g:~~ 578.772

(6) Lo sfruttamento degli autocarri per detto
mese si presenta perciò (teoricamente) come segue:

Utilizzati in ritorno 8,394 veicoli

289.380 Tm trasportati

1.828.168 km percorsi

Non utilizzati in andata:

veic. veicoli 6-197	veicoli 5-197		veicoli 207 e oltre
	autocarri veicoli	Nr	
	94. portate	9	34.986
	Km percorsi	691.505	211.016
			862.367

...percorso per i quali si possono considerare ~~per~~
come ~~molto~~ vicinissimi alla situazione reale,
c.p.

~~motor~~ veicoli impiegati (^{origini} ~~portata~~) Nr: 16,668
portata dei veicoli impiegati g: 578.772
dei loro percorsi (andata + ritorno) Km: 3,656.336
portata
veicoli trasportati (portata) g: 578.772

(6) Lo sfruttamento degli autoveicoli per detto
mese si presenta perciò (teoricamente) come segue:

Utilizzati in pilono 8,394 veicoli
289.380 g trasportati
1.828.168 km percorsi

Non utilizzati in andata:

veicoli 5-19 g	veicoli 20 g e oltre	veicoli 20 g e oltre
autocorri veicoli	Nr 2,509	4584
gm. portate	g 34.986	211.016
Km percorsi	<u>691.505</u>	<u>862.367</u>

(7) Il costo della benzina consumata da No 2509 ~~ai~~ veicoli
che hanno percorso veicoli Km 691.505 ammonta ~~to~~ per
53937 galloni (teoricamente) consumati @ 155.-p.gln a
L 2.966.500.- Calcolando il consumo di gomme
(4x 2509) No 10036 pezzi @ L 4000.- per gomma su L 40.144.000.-
e un percorso medio pezi Km 276 per gomma (691.505:2509 = 276)

MODELLO N. 40
(formato carta legale)

RICHIESTA DI CERTIFICATO

N. _____ R. G. _____ (IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu) _____ e (di o fu)

nat. _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di _____ (Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

497

nat — il _____ in _____
circondario (o Stato) di _____
si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

di _____
(Firma) _____
(Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

(3)

con 0.9% risulta l'importo di L. 361.296.-
 Rilevato che il totale di queste due spese, e cioè L. 3.699.500.- ~~3.272.796~~
 saranno primariamente ad aumentare il costo
 dei trasporti dovuti per il rifornimento di Roma,
 poiché i veicoli ^{più che per} sotto con la portata netta di 20 q. dif-
 ficilmente potrebbero essere considerati per qualche
 altra combinazione.

1928 (1) Ho invece stimato più ^{accuratamente}
 la situazione degli ⁴⁵⁸⁴ ~~autocarri~~ ^(maxi) per la portata ^{di almeno}
 20 q. e percorrendo ^{come si può} ~~non inferiore~~ ^{come segue:} a 100 Km in una
 direzione. Questo ^{esempio} ~~è~~ ^{presente} ~~è~~ ^{come segue:}

PERCORSI Km	NO dei viaggi	PORTATA q.	DISTANZA PERCORSO Km.	CONSUMO COMBUSTIBILE GLI (COMP. 7.500.)
oltre 100 - 149 Km.	2.275	93.323		
150 - 199 "	595	24.355		
200 - 249 "	391	18.472		
250 - 299 "	679	37.133		
300 - e oltre "	644	37.733		
TOTALE	4.584	211.016	852.307	67.265

(2) Il costo della 7^a benzina ^{il consumo} ~~consumata~~ e calcolata come
 sopra, ammonta a L. 3.699.500.- ~~Chiusello totale~~ ^{gomme}
 Il consumo delle gomme ^(4584 x 4 =) 18336 pezzi @ Lire
 5000.- per gomma, su L. 91.680.000.- e un percorso

MODELLO N. 40
(Forma carta legale)

RICHIESTA DI CERTIFICATO

N. _____ R. G. _____ (IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente) _____

Al nome di (cognome e nome) _____

(di o fu) _____ e (di o fu) _____

nat. il _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile) _____

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di _____

(Firma) _____

(Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

1501
nat. il _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di _____

(Firma) _____

(Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessi, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

(17)
 minato con l'importo totale di circa lire 7.500.000.
 un appaio ulteriore di spese di ben 92% ^{uso dei} sull'importo
 effettivamente esposti.

(18) Il movimento esaminato riguarda
 35 province, fra le quali sono rappresentate 18 pro-
vince con viaggi multi con oltre 4500 q di postulato
non utilizzati, e. p.

N° PROV.	PROVINCIA	DIST. ROMA CAROLUGO	NEOVIAGGI TOTALI	NEOVIAGGI EMER. GIORNI	TOTALE KM. PERCORSI	PAR. 7 MTA TOTALI	MEDIO q	CORRISPONDE CARRI PERASTI	SIGNAL
1	Hand di Roma		702	23	103.801	28.228	940	198	6
2	Legnina.	147	702	23	~~607.607~~	24.357	810	160	5
3	Rieti	87	600	20	69.484	20.677	689	137	4
4	Chieti	223	343	12	138.973	19.781	659	131	4
5	Teramo	76	430	14	104.558	16.264	542	108	4
6	Torino	94	403	13	53.704	10.118	304	67	2
7	Grosseto	181	235	4	40.186	4.855	168	32	1
8	Perugia	176	125	4	54.551	4.522	150	30	1
9	Maculata	230	110	3	129.703	728.796	4722	853	28
10	Sup di Roma				23.499	26.154	872	170	6
11	Napoli	233	493	16	120.015	9.798	324	65	2
12	Salerno	280	133	4	38.344	9.194	306	61	2
13	Frosinone	86	212	4	76.448	7.669	235	51	2
14	Littoria	68	185	6	26.578	58.365	1757	347	12
15					53.437				
16					23.835				
17					17.670				
18					202.712				
19					11.12				
20					105				

NO PROG.	PROVINCIA	DIST. ROMA CAPOLUOGO Km.	NEOVIAGGI		TOTALE KM. PERCORSI	PARTITA		CORRISPONDE CARRI PERCOST.	
			TOTALE	MEG.		TOTALE	MEG.	TOTALE	GIORNA
1	Nord di Roma		702	23	103.801	28.228	940	198	6
2	Aquila	147	702	23	~~103.801~~	28.228	940	198	6
3	Rieti	87	600	20	69.487	24.357	810	160	5
4	Chieti	223	373	12	104.558	20.677	689	137	4
5	Frosinone	76	430	14	53.704	19.781	659	131	4
6	Teramo	94	403	13	54.581	16.264	542	108	4
7	Grosseto	181	235	7	40.188	10.118	304	67	2
8	Perugia	176	125	4	23.499	4.855	160	32	1
9	Macerata	230	110	3	44.547	4.522	150	30	1
10	Sud di Roma				20.908	728.796	4722	823	28
11	Napoli	233	493	16	120.015	26.154	872	170	6
12	Salerno	280	133	4	38.344	9.798	324	65	2
13	Frosinone	86	212	7	26.570	9.194	306	61	2
14	Littoria	68	185	6	52.537	7.669	255	51	2
					23.835	52.565	1757	347	12
					~~17.677~~	181.561	0		
					2.287.712	710.103			

(12) La tabella dimostra ~~spiega~~ ^{spiega} ~~che~~ ^{che} per km. sposti verso il Nord di Roma, e.p. per località entro i limiti delle 8 Province qui elencate ^(M.1-8) sono state merce di trasporto ~~in~~ ⁱⁿ disposizione, che avrebbero potuto sostituire giornalmente in media ~~28-28~~ ²⁸⁻²⁸ ~~carri~~ ^{carri} ferroviari di 15 t. corrispondenti al ^{totale} Nord di 853 carri a 15 t. per detto mese

MODELLO N. 40
(Forma in carta legale)

RICHIESTA DI CERTIFICATO

A. _____ R. G. _____ (IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu) _____ e (di o fu) _____

nat. _____ il _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____ 2854

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di _____

24501

(Firma)

2544 (Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

(di o fu) _____ e (di o fu) _____
nat — il _____ 19 _____ in _____
circondario (o Stato) di _____
si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
per (motivo della richiesta) _____

(Data)

19

2854

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di

24601

Firma)

Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessuti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

Proprio questo 1900 risultano dopo l'eliminazione
di 18% della portata che risulta
34601 attecchimento nuovo

(5)

1928 ^(4.9.10) verso le 4 Province a Sud di Roma ^(sarebbero) state a disposizione merci di trasporto corrispondenti ^{in media} a 12 carri ferroviari da 15t per giorno, ossia circa per 347 carri a 15t durante detto periodo.

(13) ~~La disponibilità di usi sopra corrisponde~~
~~circa a 80 giorni di viaggio~~

(13) Potendo liberare a Roma, anziché nelle località a 100-300 Km a Nord di Roma, ^(giornalmente circa 40) ~~carri ferro-~~ viari viaggianti dal Sud con tali destinazioni e quelli viaggianti nel senso inverso e calcolando il percorso non compiuto dai carri ferroviari in media con soli 2 giorni per ^{per 1200 carri} ~~carro~~, il risparmio di tempo è di un minimo di 2400 giorni al mese.

Considerando che presentemente sulla linea più ~~dolce~~ dotata, la Napoli - Torre - Annunziata vengono assegnati carri per la portata di 425 tonnellate per giorno, ossia circa 30 carri da 15t, ^{diviene ancora più} ~~per~~ ^{clamorosa} lo spreco di merci di trasporto.

(14) Propongo perciò Per rimediare almeno parzialmente a tale situazione veramente assurda in quest'epoca di carenza di merci di trasporto, propongo di ~~trovare un mezzo di~~

RICHIESTA DI CERTIFICATO

MODELLO N. 40
(Formato carta legale)

N. _____ R. G. _____ (IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

7.5.12
150
19/ 14.400 90.000

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu)

e (di o fu)

nat. il

19

in

circondario (o Stato) di

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta)

(Data)

19

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

di

(Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il **dispositivo**; 4° (per le decisioni penali di condanna) il **titolo del reato**, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessuti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

per incaricare a nome e di degli ospitali a Roma e di
far prospettare ~~dotte~~ ~~ospitali~~ fino alla storione
di destinazione non andoccuri che in tali dinerioni
dovrebbero partire recate.

(15) L'organizzazione più forte lavorerà doppie
più circa come segue:

a) la speulazione converrebbe con regolare lettera di
richiesta fino a destinazione! La lettera di porto dovrebbe
contenere una clausola, dal quale risulti che il mittente
riconosce la facoltà dell'Amministrazione di far proseguire
la ~~postella~~ ^{postella} ~~con~~ ^{con} ~~condizione~~ ^{condizione} che sta merce da Roma ~~per~~
sempre fino alla destinazione per andarsene a spere
e rischio del ricevitore!

b) La merce potrebbe da scaricare da vapore o
magazzino ferroviario e ricaricata il giorno seguente
a cura della ferrovia (o impresa incaricata di questa operazione)
su ~~cassa~~ ^{altamente} autocarri che dovrebbero portare i vari
destinazioni identiche o vicine alla medesima.

c) La perorica (o l'impresa incaricata) dovrebbe ripre-
sare giornalmente all'Enac ~~la~~ ^{le} parti e scaricate
con appositi elenchi dal quale questa possa rilevare tutte
gli elementi necessari per l'assegnazione degli ^{autocari} ~~autocari~~ più
idonei al trasporto.

d) L'Ente si assunverebbe il compito della consegna della merce e destinare poi erogando le spese di trasporto.

(4)

e il costo del trasporto da Roma fino alla destinazione.

(16) Le spese di scarico ^{per merci mobili} da vapore a magazzino con binario

raccomandato e prelievo dal magazzino e stivaggio sul camion

ammontano oggi a Roma a circa lire 6.- (60) per 100 kg,
 per quelle di scarico da vapore e stivaggio su autocarri
 differenziate circa a L. 3.- (30) per 100 kg.

Per merci alla perfusa (come p.e. aranci, banani)
 le spese potrebbero essere mantenuti allineare al me-
 desimo livello.

Calcolando le spese di assicurazione contro l'in-
 cendio della piacentina a ~~magazzino~~ (70 giorni)
 annuo (in media per L. 100. (cento) per carro di 15 t. le
 spese totali di trasporto ammonterebbero a circa
 L. 1000. (mille) per vapore di 15 t.

(17) ~~Per il trasporto per via d'acqua media da L. 1000~~

per L. 200 e applicando la tariffa di ~~66.65 + 0.66.65~~
 (15) ~~3.558.000~~
 il percorso a vapore è stato di km 862.307.

Il bilancio di L. 7.500.000.- nel mentre i percorsi
 tematicamente
 variabili (11) ~~con la combinazione proposta~~

Per coprire L. 6
~~La spesa~~ ^{costo}
 di bilancio, soprattutto, come ~~spesa~~
 di trasporto da Roma per le destinazioni rela-

tive si dovrebbe calcolare L. 11.- per km. Poiché
 da le spedizioni ferroviarie relative dovrebbero essere

Per merci alla pila (come p.e. aranci, limoni) le spese potrebbero essere mantenuti all'incirca al medesimo livello.

Calcolando le spese di assicurazione contro l'in-
(per la durata delle vacanze a maggio (1-3 giorni))
cendio (in media per L.100.000) per carro di 15 t. le
spese totali di trasporto ammonterebbero a circa
L.1000. (mille) per vagone di 15 t.

(17) ~~Ponderando pure l'importo medio di L. 1000~~

Per L. 1000 e applicando la tariffa di L. 66.65 + 0.6665

(15) ~~Il percorso a motore è stato di Km 862.307~~

e lo sbilancio di L. 7.500.000. - nel mentre i percorsi
teoricamente

Vantabili (14) ~~accenderebbero a circa 679.000 Km.~~

Per cui il
sbalancio, soprattutto, come ~~solo~~
di trasporto Totale Roma per le destinazioni rela-
tione si dovrebbe calcolare L. 11. - per Km. Poiché

le spedizioni ferroviarie relative dovrebbero essere
sempre a carico completo ossia di 15 t. le spese per
Kinston sarebbero di tonnellate L. 0.75, eguali a L.

Se di un trasporto ~~di 15 t. fatto per seguire da Roma~~
(76 Km) le spese sarebbero:

Trasporto e manip. a Roma	L. 1000. -
Trasporto 76 (Km) x 15 t. x 0.75	" 855. -
Totale	1855. -

691505

862387

1153872

RICHIESTA DI CERTIFICATO

Modello N. 40
(Forma di carta legale)

A. _____ R. G. _____
(IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu) _____ e (di o fu) _____
nat. _____ il _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

di _____ (Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessi, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

1513

circondario (o Stato) di _____
si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

di _____ (Firma) _____
(Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

(8)

Le spese relative ad un vagone di 151 piedi
prospicue da Roma per Leghina (147 Km) sarebbero:

Manipolazione a Roma	L. 1.000.-
Trasporto (Km) 147 x 15 (H) x 0.75	" 1.616.25
Totale	L. 2.616.25

Le previsioni ~~non~~ ^{all'eventuale} ~~potrebbero essere~~ ^{certamente}
per ⁸²²⁸ ~~alcune~~ ^{supplementari} ~~perché~~ ^{all'importo delle}
merce.

(10) L'Amministrazione ^{ovv.} ~~Ferronaria~~ ^{Ferronaria} per ~~Tragioni~~
^{con un tempo per il percorso}
dovrebbe incassare il ~~molto~~ ^{totale}, poiché la stessa
non potrebbe compiere il suo lavoro ~~lavoro~~
con i fatti calcoli.

Invece si dovrebbe lasciare all'Ente
incaricato di curare il trasporto da Roma di
reclamare ulteriormente le differenze di ~~molto~~
risultanti da detta operazione, ^{con adeguato provvedimento preventivo}
per ~~la~~ ^{l'importo} ~~dei~~ ^{di} ~~qualche~~ ^{qualche} ~~fondo~~
di ~~piccola~~ ^{piccola} ~~assistenza~~ ^{assistenza} ~~ferroviaria~~ ^{poter}.

(11) Oltre al vantaggio di ~~lavorare~~
i mezzi ~~viaggianti~~ ^{moti} e ~~conciò~~ ^{ricuperare} le
relative spese esiste naturalmente il van-
taggio principale, cioè la possibilità di un

per del. spese supplementari perché ^{col trasporto delle} ~~allungato~~ ^{sta}
3258
merce.

(16) L'Amministrazione Ferronaria partigiana
^{oppure è tanto in un'ora}
dovrebbe incaricare al poliziotto, poiché la stessa
non potrebbe complicare il suo lavoro tariffario
per variati calcoli.

Invece si dovrebbe lasciare all'Ente incaricato di curare il trasporto da Roma di reclamare ulteriormente le differenze di soldi risultanti da detta operazione, deslinando ^{con adeguato provvedimento governativo} i relativi poi gli importi risultanti. La qualche somma di ricostruzione o assistenziale perennaria.

(29) Oltre al vantaggio di ^{poter} sfruttare
i nostri viaggiatori nostri e concio risparmiare le
relative spese esiste naturalmente il van-
taggio principale, cioè la possibilità di un
più efficace sfruttamento di una rilevante
numero di carri ferroviari (12) con un enorme
vantaggio dell'economia italiana, circostanza
che non è facile valutare in ~~di~~ ^{quanto} termine conve-
nte, poiché ^{opere} l'aumento della capacità di trasporto
della Ferrovie si ripercuote fin negli settori

$$\begin{array}{r} 112 \\ 369 \overline{) 369} \\ \underline{369} \\ 0 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 142 \\ 110 \overline{) 155} \\ \underline{110} \\ 45 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 112 \\ 112 \overline{) 1232} \\ \underline{112} \\ 112 \\ \underline{112} \\ 0 \end{array}$$

MODELLO N. 40
(Forma vi scelta legge)

RICHIESTA DI CERTIFICATO

N. _____ R. G. _____
(IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente) _____

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu) _____ e (di o fu)

nat. _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data)

19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

(Firma)

di _____

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
per (motivo della richiesta)

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

di _____

(Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta :

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna : 1° la data della decisione ; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede ; 3° il dispositivo ; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessuti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate ; 5° gli articoli di legge applicati ; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna ; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

Stamperia Reale di Roma 650

Totale

Disponibili

disp.*

partiti

PETRINI	1/X	No 2875	76242	=	502	14052	25	739	2348	61.451
			83527	=	610	16741	24	733	2521	61053
	3/X	3155		=	577	13545	24	744	2777	73722
	4/X	3318	87711	=	889	25337	24	744	2553	65940
	5/X	3466	92021	=						

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

GABINETTO

"Ufficio Onorificenze"

Lettere, pacchi e stampe da spedire

N. d'ordine	Lettera, plico o stampe	Numero di biglietto KM.	DESTINATARIO	RESIDENZA
20	694	147.623	19.074	
21	777	193.575	19.422	
22	1.060	221.403	27.567	
23	1.042	233.955	27.702	
24	993	221.307	27.199	4.566 1.012.863 120.970
	1.546	1012.863	118.175	
26	1034	238.824	25.879	
27	896	190.606	23.265	
28	983	206.589	26.450	
29	882	173.063	23.893	
30	812	195.809	19.270	4613 4001.894 118.758
31	4773	1024.891	118.751	
32	757	176.514	22.180	
33	812	149.567	21.318	
34	801	104.052	21.759	
35	847	134.074	21.726	
36	936	202.517	25.877	4147 846.254 113.660
37	1177	116.754	113.660	
38	834	145.193	22.238	
39	1050	229.295	22.748	
40	930	196.409	24.403	
41	447	101.522	12.639	
42	305	179.997	19.228	3.966 362.116 108.296
43	2866	162.726	118.266	
44	400	69.513	12.384	

20	694	147.623	19.074	4.566	1.012.863	120.920	507.931
21	777	193.575	19.428				
22	1.060	221.403	27.567				
23	1.042	233.955	27.262				
24	993	221.307	27.199				
	0.586	0.173	118.173				
25	1034	238.824	25.879	4.613	1.004.891	118.258	532.844
26	896	190.606	23.265				
27	983	206.589	26.450				
28	882	173.063	23.893				
29	818	195.809	19.272				
	0.613	0.248	118.258				
30	757	176.574	22.980	4.147	846.351	113.660	521.377
1	812	149.567	21.318				
2	801	129.852	21.759				
3	847	134.074	21.726				
4	936	202.547	25.877				
	0.177	0.248	113.660				
5	834	145.193	22.738	3.966	862.116	102.295	534.058
6	1.050	2.39.295	28.448				
7	430	196.329	24.403				
8	447	101.522	12.679				
9	705	179.993	19.728				
	0.266	0.248	118.258				
10	408	60.513	12.387	4.026	898.748	32.56	501.437
11	1.249	573.355	35.343				
12	763	171.677	21.866				
13	716	157.503	20.289				
14	892	232.260	23.031				
	0.026	0.248	112.713				
15	632	145.387	16.343	2.491	602.965	42.226	501.437
16	374	75.068	10.721				
17	310	81.165	8.412				
18	548	153.449	16.627				
19	630	147.896	20.173				
	7491	602.965	72.276	2.3809	5.233.337	646.673	66
				232	23.752	232	

N. d'ordine	Lettera, pigo o stampe	Numero di protocollo	DESTINATARIO	RESIDENZA
13	4584.238 = 100% 2519 52		606673	
14				
15	862367 : 52533 = 16.48 = 16 1/2 % 339037 25039 41020			
16				
17	9623 2,111.090 : 6466 = 32.6 = 32 1/2 % 1242 419			
18				
19	20- 209 209 209		209 andato muto	5.223.337 - 862.367 + 4.360.970 - 2.616.667 1.744.303
20			Refornio carico	
21	646673 of 211.016 435.654 328336 4174	10-209 (muto) muto 20-elle 23809 19229		15% 17
22				

16

8023

17

2,111.096 : 6466 = 32.6 - 32.1%

1242
419

18

19

209.000
audito muto

20

1000.000

21

646 673
211.016

(10-209 muto)

22

9174

435.654
323.36

23809

23

1744.303,99225 = 8

24

646 673
67.901

28939
14,469
43,408

3 d

646,673
22,3335
67,9006

18.2817
91408
278,225

Addi

289386
43,408

8,344
1.257

15%

834
417
1251

28

245,978
210,018
34,960

1.1.1982

20-24
1.20

L'INCARICATO
1,553,943

862.338
691.505

5.223.337

- 1862.367

+ 4.860.970

- 2.616.667

(1.744.303)

15%

23809
31124
166673

5223334
15620011
2656336

1828.168
274225

15% carico

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

GABINETTO

"UFFICIO ONORIFICENZE"

Lettere, pacchi e stampe da spedire

N° d'ordine	Poste o stampe 30-39 q	Numero di protocollo 100-149	DESTINATARIO 150-199 200-249 250-300	RESIDENZA 300 e oltre Totale
1		8 146	-	2v 131
2		12	2v 3v	17v 13v
3		12	4	17v 14v
4		12	1	14v 10v
5		12	1	14v 9v
6		12	1	14v 9v
7		12	1	14v 9v
8		12	1	14v 9v
9		12	1	14v 9v

[illegible]

Numero di protocollo	Lettera, piego o stampe	DESTINATARIO	RESIDENZA
13	800	3457 2,805	
14	43.319	50.581 52.144	
15	500	-	
16	12.457	9.450 46.565	
17	6.486	3.960 15.828	
18	960	1.900 32.762	
19	1.240	2.640 4.700	
20	2.460	1.100 5.114	
21	3.340	2.120 5.350	
22	-	- 1.400	
23	22.700	23.600 120.867	
24	-	- 3.700	
25	-	- 3.550	
26	5.740	15.877 15.224	
27	11.884	16.406 27.880	
28	3.410	- 2.496	
29	14.600	12.520 12.680	
30	920	1.340 460	
31	15.590	6.460 11.770	
32	36.531	39.044 90.922	

16	1-240	1-100	1-640	4-700 ✓
	2460	4-200	1-100	6-144 ✓
17	3-240	6-350	2-120	5-350 ✓
	-	4-200	-	1-460
18	22-200	52-250	23-600	120-867 ✓
	-	1-442	-	3-700 ✓
19	-	4-800	-	3-560 ✓
	5-740	16-196	15-377	35-224 ✓
20	41-884	34-216	16-453	57-920 ✓
	3-910	600	-	2-446 ✓
21	44-620	7-874	12-520	13-620 ✓
	920	-	1-100	460 ✓
22	43-540	9-996	6-460	44-770 ✓
	36-238	71-832	39-044	92-922 ✓
23	15-576	13-444	4-410	13-447 ✓
	-	940	220	4-250

Addi

L'INCARICATO

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

GABINETTO

"UFFICIO ONORIFICENZE."

Lettere, pacchi e stampe da spedire

N. d'ordine	Partenza o stampe 50 e oltre	Numero di protocollo 100-149	<i>Km</i> ~~RESIDENZA~~	RESIDENZA
1			1	5
2			2	166
3			3	30
4			4	39
5			5	33
6			6	5
7			7	9
8			8	1
9			9	203
			10	3
			11	5
			12	60
			13	76
			14	10
			15	45
			16	1
			17	29
			18	1
			19	189
			20	33
			21	2
			22	23
			23	1
			24	1
			25	3
			26	159
			27	85
			28	13
			29	8
			30	9
			31	152
			32	132

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

455
170
136
322
284

Numero di copia	Lettera, piego o stampe	Numero di protocollo	DESTINATARIO	RESIDENZA
13			400, 1.575, 1.725, 1.403,	
14			21659, 30.729, 25.341, 36.042,	
			250, 320, -	
15			6.395, 11.235, 4.275, 8.283,	
			3.843, 5.176, 1.980, 4.914,	
16			480, 4.920, 950, 16.381,	
			650, 550, 1.322, 2.350,	
17			1.230, 600, 800, 3.057,	
			1.670, 3.175, 1.060, 2.675,	
18			- 600, - 700,	
			11.100, 36.125, 11.400, 60.483,	
19			- 746, - 1.850,	
			- 900, - 1.780,	
20			2.876, 8.498, 7.938, 7.612,	
			5.942, 42.108, 8.228, 13.910,	
21			1.935, 300, - 6.498,	
			7.300, 3.935, 6.260, 6.240,	
22			460, - 655, 230,	
			6.795, 4.938, 3.230, 5.885,	
23			18.116, 35.916, - 225,	
			19.522, 46.461,	

16	480	4,920	950	18,381
17	620	550	1,322	2,350
18	1,230	600	800	3,057
19	1,670	3,175	1,000	2,675
20	-	600	-	700
21	11,100	26,125	11,900	60,433
22	-	745	-	1,850
23	-	900	-	1,780
24	2,870	8,498	4,438	7,612
25	5,942	12,103	8,228	13,910
26	1,453	300	-	6,498
27	7,300	3,935	6,260	6,340
28	460	-	655	232
29	6,795	4,998	3,230	5,885
30	12,116	35,916	-	2,250
31	7,788	5,747	19,522	46,461
32	-	120	2,220	5,734
33	-	-	100	625

Add

327418

L'INCARICATO

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

GABINETTO

"UFFICIO ONORIFICENZE."

Lettere, pacchi e stampe da spedire

N. d'ordine	Portafoglio o stampe 20-29 q	Numero di 100/149	DEFINIZIONE	RESIDENZA
1	—	—	—	1
2	109	21	132	72
3	—	—	—	+
4	—	—	—	102
5	—	—	—	42
6	—	—	—	12
7	—	—	—	22
8	—	—	—	22
9	—	—	—	32
10	—	—	—	32
11	—	—	—	32
12	—	—	—	32
13	—	—	—	32
14	—	—	—	32
15	—	—	—	32
16	—	—	—	32
17	—	—	—	32
18	—	—	—	32
19	—	—	—	32
20	—	—	—	32
21	—	—	—	32
22	—	—	—	32
23	—	—	—	32
24	—	—	—	32
25	—	—	—	32
26	—	—	—	32
27	—	—	—	32
28	—	—	—	32
29	—	—	—	32
30	—	—	—	32
31	—	—	—	32
32	—	—	—	32
33	—	—	—	32
34	—	—	—	32
35	—	—	—	32
36	—	—	—	32
37	—	—	—	32
38	—	—	—	32
39	—	—	—	32
40	—	—	—	32
41	—	—	—	32
42	—	—	—	32
43	—	—	—	32
44	—	—	—	32
45	—	—	—	32
46	—	—	—	32
47	—	—	—	32
48	—	—	—	32
49	—	—	—	32
50	—	—	—	32
51	—	—	—	32
52	—	—	—	32
53	—	—	—	32
54	—	—	—	32
55	—	—	—	32
56	—	—	—	32
57	—	—	—	32
58	—	—	—	32
59	—	—	—	32
60	—	—	—	32
61	—	—	—	32
62	—	—	—	32
63	—	—	—	32
64	—	—	—	32
65	—	—	—	32
66	—	—	—	32
67	—	—	—	32
68	—	—	—	32
69	—	—	—	32
70	—	—	—	32
71	—	—	—	32
72	—	—	—	32
73	—	—	—	32
74	—	—	—	32
75	—	—	—	32
76	—	—	—	32
77	—	—	—	32
78	—	—	—	32
79	—	—	—	32
80	—	—	—	32
81	—	—	—	32
82	—	—	—	32
83	—	—	—	32
84	—	—	—	32
85	—	—	—	32
86	—	—	—	32
87	—	—	—	32
88	—	—	—	32
89	—	—	—	32
90	—	—	—	32
91	—	—	—	32
92	—	—	—	32
93	—	—	—	32
94	—	—	—	32
95	—	—	—	32
96	—	—	—	32
97	—	—	—	32
98	—	—	—	32
99	—	—	—	32
100	—	—	—	32

2	109	21	13	-	7	159
3	-	-	-	↓	+	1
4	1	-	5	3	10	23
5	-	1	-	6	4	11
6	-	-	-	-	10	1
7	-	-	-	-	2	2
8	-	-	-	↓	2	3
9	-	-	↓	3	3	6
10	-	-	↓	4	2	5
11	-	-	↓	5	2	3
12	-	-	↓	6	2	3
	-	-	↓	7	2	3
	-	-	↓	8	2	3
	-	-	↓	9	2	3
	-	-	↓	10	2	3
	-	-	↓	11	2	3
	-	-	↓	12	2	3
	-	-	↓	13	2	3
	-	-	↓	14	2	3
	-	-	↓	15	2	3
	-	-	↓	16	2	3
	-	-	↓	17	2	3
	-	-	↓	18	2	3
	-	-	↓	19	2	3
	-	-	↓	20	2	3
	-	-	↓	21	2	3
	-	-	↓	22	2	3
	-	-	↓	23	2	3
	-	-	↓	24	2	3
	-	-	↓	25	2	3
	-	-	↓	26	2	3
	-	-	↓	27	2	3
	-	-	↓	28	2	3
	-	-	↓	29	2	3
	-	-	↓	30	2	3
	-	-	↓	31	2	3
	-	-	↓	32	2	3
	-	-	↓	33	2	3
	-	-	↓	34	2	3
	-	-	↓	35	2	3
	-	-	↓	36	2	3
	-	-	↓	37	2	3
	-	-	↓	38	2	3
	-	-	↓	39	2	3
	-	-	↓	40	2	3
	-	-	↓	41	2	3
	-	-	↓	42	2	3
	-	-	↓	43	2	3
	-	-	↓	44	2	3
	-	-	↓	45	2	3
	-	-	↓	46	2	3
	-	-	↓	47	2	3
	-	-	↓	48	2	3
	-	-	↓	49	2	3
	-	-	↓	50	2	3
	-	-	↓	51	2	3
	-	-	↓	52	2	3
	-	-	↓	53	2	3
	-	-	↓	54	2	3
	-	-	↓	55	2	3
	-	-	↓	56	2	3
	-	-	↓	57	2	3
	-	-	↓	58	2	3
	-	-	↓	59	2	3
	-	-	↓	60	2	3
	-	-	↓	61	2	3
	-	-	↓	62	2	3
	-	-	↓	63	2	3
	-	-	↓	64	2	3
	-	-	↓	65	2	3
	-	-	↓	66	2	3
	-	-	↓	67	2	3
	-	-	↓	68	2	3
	-	-	↓	69	2	3
	-	-	↓	70	2	3
	-	-	↓	71	2	3
	-	-	↓	72	2	3
	-	-	↓	73	2	3
	-	-	↓	74	2	3
	-	-	↓	75	2	3
	-	-	↓	76	2	3
	-	-	↓	77	2	3
	-	-	↓	78	2	3
	-	-	↓	79	2	3
	-	-	↓	80	2	3
	-	-	↓	81	2	3
	-	-	↓	82	2	3
	-	-	↓	83	2	3
	-	-	↓	84	2	3
	-	-	↓	85	2	3
	-	-	↓	86	2	3
	-	-	↓	87	2	3
	-	-	↓	88	2	3
	-	-	↓	89	2	3
	-	-	↓	90	2	3
	-	-	↓	91	2	3
	-	-	↓	92	2	3
	-	-	↓	93	2	3
	-	-	↓	94	2	3
	-	-	↓	95	2	3
	-	-	↓	96	2	3
	-	-	↓	97	2	3
	-	-	↓	98	2	3
	-	-	↓	99	2	3
	-	-	↓	100	2	3

3253

135
140
7
8
12
862

N Ordine	Lettera, piego o stampe	Numero di protocollo	DESTINATARIO	RESIDENZA
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				

L'INCARICATO

Addi

51

16



19

16

61

21

$$\overline{22} \overline{7} \overline{x} \overline{1} \overline{44}$$

Decorative elements

2. File-ways:

(2) Posita - salvo nuove prove indeterminante
peccata del misse ultimo signa - vicine religione
da centri piuttosto lasciando e su di esso
convergono tra se pochi pubblici per inferiorità
praticamente di tutto il necessario occorrente
per l'alimentazione, abbigliamento etc. die
avere 1500.000 di franc. per anno

(3) Banca è una attività profittevole che
permette alcune produzioni destinate per l'export
turismo verso altre provincie e perciò passiva
al 100% dal punto di vista dell'alimentazione
di traffici di qualcun genere.

(14) ~~Di~~ ~~no~~ ~~parallel~~, the practice was 3252

Infatti verificando il movimento di un me-
sore binomiale è seguente chiedendo:

per discutere l'organizzazione, per la quale si deve fare

(1) Roma - entro una parte notevolmente
più alta dei suoi limiti superiori - deve mantenere
due centri principali: Roma e le di cui
comune sono i principali punti per informazioni
praticamente del tutto al momento presente
per l'informazione, abbinamento ecc. dei
circa 1500.000. ^{-2000.000 di} persone.

(2) Roma è una città praticamente
senza alcuna produzione destinata per l'espri-
mazione verso altre province e perciò passiva
al 100% dal punto di vista dell'alimentazione
di traffico di qualsiasi genere.

(3) Di ciò ~~possibile~~ ³²⁵², che pratica
a) i carri ferroviari arrivati a Roma per i
devono essere più o meno prospicue per altre
destinazioni varie.

b) che un numero piuttosto (circa - %) degli
autocari che informano Roma a devono fare
i viaggi più avulsi (ritorno se domiciliati fuori Roma)
pure vari, con quasi spesso di carburante e di gomm

(Infatti verificando al momento di un mese (15-8-57) si
sono riscontrati i seguenti elementi:

RICHIESTA DI CERTIFICATO

Modello N. 40
(Forma in carta legale)

A. _____ R. G. _____ (IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu) _____ e (di o fu)

nat. il _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di _____

(Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessi, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

(di o fu) _____ e (di o fu) _____
 nat _____ il _____ 19 _____ in _____
 circondario (o Stato) di _____
 si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
 per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
 presso il R. Tribunale

di _____ (Firma) _____
 _____ (Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

GABINETTO

"UFFICIO ONORIFICENZE."

Lettere, pacchi e stampe da spedire

N. d'ordine	Partenza o stampe 40-49 q	Numero di protocollo 100-149	DESTINATARIO 150-199 200-249 250-299	RESIDENZA 300 e oltre Totale
1		154	40	24
2		2	132	14
3		4	4	60
4		5	1	24
5		6	1	24
6		7	1	14
7		8	1	24
8		9	1	24
9		10	1	24
10		11	1	24
11		12	1	24
12		13	1	24
13		14	1	24
14		15	1	24
15		16	1	24
16		17	1	24
17		18	1	24
18		19	1	24
19		20	1	24
20		21	1	24
21		22	1	24
22		23	1	24
23		24	1	24
24		25	1	24
25		26	1	24
26		27	1	24
27		28	1	24
28		29	1	24
29		30	1	24
30		31	1	24
31		32	1	24
32		33	1	24
33		34	1	24
34		35	1	24
35		36	1	24
36		37	1	24
37		38	1	24
38		39	1	24
39		40	1	24
40		41	1	24
41		42	1	24
42		43	1	24
43		44	1	24
44		45	1	24
45		46	1	24
46		47	1	24
47		48	1	24
48		49	1	24
49		50	1	24
50		51	1	24
51		52	1	24
52		53	1	24
53		54	1	24
54		55	1	24
55		56	1	24
56		57	1	24
57		58	1	24
58		59	1	24
59		60	1	24
60		61	1	24
61		62	1	24
62		63	1	24
63		64	1	24
64		65	1	24
65		66	1	24
66		67	1	24
67		68	1	24
68		69	1	24
69		70	1	24
70		71	1	24
71		72	1	24
72		73	1	24
73		74	1	24
74		75	1	24
75		76	1	24
76		77	1	24
77		78	1	24
78		79	1	24
79		80	1	24
80		81	1	24
81		82	1	24
82		83	1	24
83		84	1	24
84		85	1	24
85		86	1	24
86		87	1	24
87		88	1	24
88		89	1	24
89		90	1	24
90		91	1	24
91		92	1	24
92		93	1	24
93		94	1	24
94		95	1	24
95		96	1	24
96		97	1	24
97		98	1	24
98		99	1	24
99		100	1	24

N. d'ordine	Lettera, piego o stampe	Numero di protocollo	DESTINATARIO	RESIDENZA
13			18.077 189.433	38.146 227.418
14			790 3055	1.241 5.405
15			620 -	- 272
16			100 160	420 130
17			1.680 500	220 540
18			12.658 18.635	- 6.060
19			4.446 4.965	26.166 18.027
20			1.585 2797	4.614 24.319
21			4.620 1.718	350 3.063
22			4.130 5.040	1.400 4.268
23			16.532 10.170	2985 2.210
24			7.207 16.106	13.346 14.534
25			1.935 1.915	13.452 16.938
26			143.386 224.194	1.215 2.725
27			1654 4.680	1.325 5.265
28			6476 68.111	3.12 3.55
29			98.303 98.691	
30			142.350 123.153	
31			224.194 123.153	
32			163.255 15.525	8.1208
33			326.534	

16	12.658	12.635	26.166	18.027
17	1.446	2.965	4.614	24.319
18	1.385	2.787	3.58	3.063
19	4.620	1.748	1.400	4.868
20	4.130	5.040	2.985	2.210
21	16.532	10.170	13.316	14.534
22	7.207	16.106	13.452	16.938
23	1.935	1.915	1.215	2.725
24	10.830	2.419	6.615	2.610
25	36.8	4.609	3.031	4.85
26	64.741	99.021		
27	149.330	323.123		
28	142.380	325.244	8.04208	
29	148.380			
30	224.194			
31	163.253			
32	326.504			
33	862.332			
34	62			
35	14.1484			

Addi

L'INCARICATO

Ufficio Trasporti Roma

All' Ufficio Studi e Ricerche

re: Roma 15.11.1944

(1) Stima dei costi di un servizio di trasporto pubblico
 Supplemente i dati seguenti per valutare a 30 giorni
 successivi ed elevati giorni per giorno, c.p.

gli autocarri con la portata da 20-30 q ^{alla} 30-40 q ^{alla} 40-50 ^{alla} 50-60
 da 60-70 ^{alla} 70-80 ^{alla} 80-90 ^{alla} 90-100 ^{alla} 100-110 ^{alla} 110-120 ^{alla} 120-130 ^{alla} 130-140 ^{alla} 140-150 ^{alla} 150-160 ^{alla} 160-170 ^{alla} 170-180 ^{alla} 180-190 ^{alla} 190-200 ^{alla} 200-210 ^{alla} 210-220 ^{alla} 220-230 ^{alla} 230-240 ^{alla} 240-250 ^{alla} 250-260 ^{alla} 260-270 ^{alla} 270-280 ^{alla} 280-290 ^{alla} 290-300 ^{alla} 300-310 ^{alla} 310-320 ^{alla} 320-330 ^{alla} 330-340 ^{alla} 340-350 ^{alla} 350-360 ^{alla} 360-370 ^{alla} 370-380 ^{alla} 380-390 ^{alla} 390-400 ^{alla} 400-410 ^{alla} 410-420 ^{alla} 420-430 ^{alla} 430-440 ^{alla} 440-450 ^{alla} 450-460 ^{alla} 460-470 ^{alla} 470-480 ^{alla} 480-490 ^{alla} 490-500 ^{alla} 500-510 ^{alla} 510-520 ^{alla} 520-530 ^{alla} 530-540 ^{alla} 540-550 ^{alla} 550-560 ^{alla} 560-570 ^{alla} 570-580 ^{alla} 580-590 ^{alla} 590-600 ^{alla} 600-610 ^{alla} 610-620 ^{alla} 620-630 ^{alla} 630-640 ^{alla} 640-650 ^{alla} 650-660 ^{alla} 660-670 ^{alla} 670-680 ^{alla} 680-690 ^{alla} 690-700 ^{alla} 700-710 ^{alla} 710-720 ^{alla} 720-730 ^{alla} 730-740 ^{alla} 740-750 ^{alla} 750-760 ^{alla} 760-770 ^{alla} 770-780 ^{alla} 780-790 ^{alla} 790-800 ^{alla} 800-810 ^{alla} 810-820 ^{alla} 820-830 ^{alla} 830-840 ^{alla} 840-850 ^{alla} 850-860 ^{alla} 860-870 ^{alla} 870-880 ^{alla} 880-890 ^{alla} 890-900 ^{alla} 900-910 ^{alla} 910-920 ^{alla} 920-930 ^{alla} 930-940 ^{alla} 940-950 ^{alla} 950-960 ^{alla} 960-970 ^{alla} 970-980 ^{alla} 980-990 ^{alla} 990-1000 ^{alla} 1000-1010 ^{alla} 1010-1020 ^{alla} 1020-1030 ^{alla} 1030-1040 ^{alla} 1040-1050 ^{alla} 1050-1060 ^{alla} 1060-1070 ^{alla} 1070-1080 ^{alla} 1080-1090 ^{alla} 1090-1100 ^{alla} 1100-1110 ^{alla} 1110-1120 ^{alla} 1120-1130 ^{alla} 1130-1140 ^{alla} 1140-1150 ^{alla} 1150-1160 ^{alla} 1160-1170 ^{alla} 1170-1180 ^{alla} 1180-1190 ^{alla} 1190-1200 ^{alla} 1200-1210 ^{alla} 1210-1220 ^{alla} 1220-1230 ^{alla} 1230-1240 ^{alla} 1240-1250 ^{alla} 1250-1260 ^{alla} 1260-1270 ^{alla} 1270-1280 ^{alla} 1280-1290 ^{alla} 1290-1300 ^{alla} 1300-1310 ^{alla} 1310-1320 ^{alla} 1320-1330 ^{alla} 1330-1340 ^{alla} 1340-1350 ^{alla} 1350-1360 ^{alla} 1360-1370 ^{alla} 1370-1380 ^{alla} 1380-1390 ^{alla} 1390-1400 ^{alla} 1400-1410 ^{alla} 1410-1420 ^{alla} 1420-1430 ^{alla} 1430-1440 ^{alla} 1440-1450 ^{alla} 1450-1460 ^{alla} 1460-1470 ^{alla} 1470-1480 ^{alla} 1480-1490 ^{alla} 1490-1500 ^{alla} 1500-1510 ^{alla} 1510-1520 ^{alla} 1520-1530 ^{alla} 1530-1540 ^{alla} 1540-1550 ^{alla} 1550-1560 ^{alla} 1560-1570 ^{alla} 1570-1580 ^{alla} 1580-1590 ^{alla} 1590-1600 ^{alla} 1600-1610 ^{alla} 1610-1620 ^{alla} 1620-1630 ^{alla} 1630-1640 ^{alla} 1640-1650 ^{alla} 1650-1660 ^{alla} 1660-1670 ^{alla} 1670-1680 ^{alla} 1680-1690 ^{alla} 1690-1700 ^{alla} 1700-1710 ^{alla} 1710-1720 ^{alla} 1720-1730 ^{alla} 1730-1740 ^{alla} 1740-1750 ^{alla} 1750-1760 ^{alla} 1760-1770 ^{alla} 1770-1780 ^{alla} 1780-1790 ^{alla} 1790-1800 ^{alla} 1800-1810 ^{alla} 1810-1820 ^{alla} 1820-1830 ^{alla} 1830-1840 ^{alla} 1840-1850 ^{alla} 1850-1860 ^{alla} 1860-1870 ^{alla} 1870-1880 ^{alla} 1880-1890 ^{alla} 1890-1900 ^{alla} 1900-1910 ^{alla} 1910-1920 ^{alla} 1920-1930 ^{alla} 1930-1940 ^{alla} 1940-1950 ^{alla} 1950-1960 ^{alla} 1960-1970 ^{alla} 1970-1980 ^{alla} 1980-1990 ^{alla} 1990-2000 ^{alla} 2000-2010 ^{alla} 2010-2020 ^{alla} 2020-2030 ^{alla} 2030-2040 ^{alla} 2040-2050 ^{alla} 2050-2060 ^{alla} 2060-2070 ^{alla} 2070-2080 ^{alla} 2080-2090 ^{alla} 2090-2100 ^{alla} 2100-2110 ^{alla} 2110-2120 ^{alla} 2120-2130 ^{alla} 2130-2140 ^{alla} 2140-2150 ^{alla} 2150-2160 ^{alla} 2160-2170 ^{alla} 2170-2180 ^{alla} 2180-2190 ^{alla} 2190-2200 ^{alla} 2200-2210 ^{alla} 2210-2220 ^{alla} 2220-2230 ^{alla} 2230-2240 ^{alla} 2240-2250 ^{alla} 2250-2260 ^{alla} 2260-2270 ^{alla} 2270-2280 ^{alla} 2280-2290 ^{alla} 2290-2300 ^{alla} 2300-2310 ^{alla} 2310-2320 ^{alla} 2320-2330 ^{alla} 2330-2340 ^{alla} 2340-2350 ^{alla} 2350-2360 ^{alla} 2360-2370 ^{alla} 2370-2380 ^{alla} 2380-2390 ^{alla} 2390-2400 ^{alla} 2400-2410 ^{alla} 2410-2420 ^{alla} 2420-2430 ^{alla} 2430-2440 ^{alla} 2440-2450 ^{alla} 2450-2460 ^{alla} 2460-2470 ^{alla} 2470-2480 ^{alla} 2480-2490 ^{alla} 2490-2500 ^{alla} 2500-2510 ^{alla} 2510-2520 ^{alla} 2520-2530 ^{alla} 2530-2540 ^{alla} 2540-2550 ^{alla} 2550-2560 ^{alla} 2560-2570 ^{alla} 2570-2580 ^{alla} 2580-2590 ^{alla} 2590-2600 ^{alla} 2600-2610 ^{alla} 2610-2620 ^{alla} 2620-2630 ^{alla} 2630-2640 ^{alla} 2640-2650 ^{alla} 2650-2660 ^{alla} 2660-2670 ^{alla} 2670-2680 ^{alla} 2680-2690 ^{alla} 2690-2700 ^{alla} 2700-2710 ^{alla} 2710-2720 ^{alla} 2720-2730 ^{alla} 2730-2740 ^{alla} 2740-2750 ^{alla} 2750-2760 ^{alla} 2760-2770 ^{alla} 2770-2780 ^{alla} 2780-2790 ^{alla} 2790-2800 ^{alla} 2800-2810 ^{alla} 2810-2820 ^{alla} 2820-2830 ^{alla} 2830-2840 ^{alla} 2840-2850 ^{alla} 2850-2860 ^{alla} 2860-2870 ^{alla} 2870-2880 ^{alla} 2880-2890 ^{alla} 2890-2900 ^{alla} 2900-2910 ^{alla} 2910-2920 ^{alla} 2920-2930 ^{alla} 2930-2940 ^{alla} 2940-2950 ^{alla} 2950-2960 ^{alla} 2960-2970 ^{alla} 2970-2980 ^{alla} 2980-2990 ^{alla} 2990-3000 ^{alla} 3000-3010 ^{alla} 3010-3020 ^{alla} 3020-3030 ^{alla} 3030-3040 ^{alla} 3040-3050 ^{alla} 3050-3060 ^{alla} 3060-3070 ^{alla} 3070-3080 ^{alla} 3080-3090 ^{alla} 3090-3100 ^{alla} 3100-3110 ^{alla} 3110-3120 ^{alla} 3120-3130 ^{alla} 3130-3140 ^{alla} 3140-3150 ^{alla} 3150-3160 ^{alla} 3160-3170 ^{alla} 3170-3180 ^{alla} 3180-3190 ^{alla} 3190-3200 ^{alla} 3200-3210 ^{alla} 3210-3220 ^{alla} 3220-3230 ^{alla} 3230-3240 ^{alla} 3240-3250 ^{alla} 3250-3260 ^{alla} 3260-3270 ^{alla} 3270-3280 ^{alla} 3280-3290 ^{alla} 3290-3300 ^{alla} 3300-3310 ^{alla} 3310-3320 ^{alla} 3320-3330 ^{alla} 3330-3340 ^{alla} 3340-3350 ^{alla} 3350-3360 ^{alla} 3360-3370 ^{alla} 3370-3380 ^{alla} 3380-3390 ^{alla} 3390-3400 ^{alla} 3400-3410 ^{alla} 3410-3420 ^{alla} 3420-3430 ^{alla} 3430-3440 ^{alla} 3440-3450 ^{alla} 3450-3460 ^{alla} 3460-3470 ^{alla} 3470-3480 ^{alla} 3480-3490 ^{alla} 3490-3500 ^{alla} 3500-3510 ^{alla} 3510-3520 ^{alla} 3520-3530 ^{alla} 3530-3540 ^{alla} 3540-3550 ^{alla} 3550-3560 ^{alla} 3560-3570 ^{alla} 3570-3580 ^{alla} 3580-3590 ^{alla} 3590-3600 ^{alla} 3600-3610 ^{alla} 3610-3620 ^{alla} 3620-3630 ^{alla} 3630-3640 ^{alla} 3640-3650 ^{alla} 3650-3660 ^{alla} 3660-3670 ^{alla} 3670-3680 ^{alla} 3680-3690 ^{alla} 3690-3700 ^{alla} 3700-3710 ^{alla} 3710-3720 ^{alla} 3720-3730 ^{alla} 3730-3740 ^{alla} 3740-3750 ^{alla} 3750-3760 ^{alla} 3760-3770 ^{alla} 3770-3780 ^{alla} 3780-3790 ^{alla} 3790-3800 ^{alla} 3800-3810 ^{alla} 3810-3820 ^{alla} 3820-3830 ^{alla} 3830-3840 ^{alla} 3840-3850 ^{alla} 3850-3860 ^{alla} 3860-3870 ^{alla} 3870-3880 ^{alla} 3880-3890 ^{alla} 3890-3900 ^{alla} 3900-3910 ^{alla} 3910-3920 ^{alla} 3920-3930 ^{alla} 3930-3940 ^{alla} 3940-3950 ^{alla} 3950-3960 ^{alla} 3960-3970 ^{alla} 3970-3980 ^{alla} 3980-3990 ^{alla} 3990-4000 ^{alla} 4000-4010 ^{alla} 4010-4020 ^{alla} 4020-4030 ^{alla} 4030-4040 ^{alla} 4040-4050 ^{alla} 4050-4060 ^{alla} 4060-4070 ^{alla} 4070-4080 ^{alla} 4080-4090 ^{alla} 4090-4100 ^{alla} 4100-4110 ^{alla} 4110-4120 ^{alla} 4120-4130 ^{alla} 4130-4140 ^{alla} 4140-4150 ^{alla} 4150-4160 ^{alla} 4160-4170 ^{alla} 4170-4180 ^{alla} 4180-4190 ^{alla} 4190-4200 ^{alla} 4200-4210 ^{alla} 4210-4220 ^{alla} 4220-4230 ^{alla} 4230-4240 ^{alla} 4240-4250 ^{alla} 4250-4260 ^{alla} 4260-4270 ^{alla} 4270-4280 ^{alla} 4280-4290 ^{alla} 4290-4300 ^{alla} 4300-4310 ^{alla} 4310-4320 ^{alla} 4320-4330 ^{alla} 4330-4340 ^{alla} 4340-4350 ^{alla} 4350-4360 ^{alla} 4360-4370 ^{alla} 4370-4380 ^{alla} 4380-4390 ^{alla} 4390-4400 ^{alla} 4400-4410 ^{alla} 4410-4420 ^{alla} 4420-4430 ^{alla} 4430-4440 ^{alla} 4440-4450 ^{alla} 4450-4460 ^{alla} 4460-4470 ^{alla} 4470-4480 ^{alla} 4480-4490 ^{alla} 4490-4500 ^{alla} 4500-4510 ^{alla} 4510-4520 ^{alla} 4520-4530 ^{alla} 4530-4540 ^{alla} 4540-4550 ^{alla} 4550-4560 ^{alla} 4560-4570 ^{alla} 4570-4580 ^{alla} 4580-4590 ^{alla} 4590-4600 ^{alla} 4600-4610 ^{alla} 4610-4620 ^{alla} 4620-4630 ^{alla} 4630-4640 ^{alla} 4640-4650 ^{alla} 4650-4660 ^{alla} 4660-4670 ^{alla} 4670-4680 ^{alla} 4680-4690 ^{alla} 4690-4700 ^{alla} 4700-4710 ^{alla} 4710-4720 ^{alla} 4720-4730 ^{alla} 4730-4740 ^{alla} 4740-4750 ^{alla} 4750-4760 ^{alla} 4760-4770 ^{alla} 4770-4780 ^{alla} 4780-4790 ^{alla} 4790-4800 ^{alla} 4800-4810 ^{alla} 4810-4820 ^{alla} 4820-4830 ^{alla} 4830-4840 ^{alla} 4840-4850 ^{alla} 4850-4860 ^{alla} 4860-4870 ^{alla} 4870-4880 ^{alla} 4880-4890 ^{alla} 4890-4900 ^{alla} 4900-4910 ^{alla} 4910-4920 ^{alla} 4920-4930 ^{alla} 4930-4940 ^{alla} 4940-4950 ^{alla} 4950-4960 ^{alla} 4960-4970 ^{alla} 4970-4980 ^{alla} 4980-4990 ^{alla} 4990-5000 ^{alla} 5000-5010 ^{alla} 5010-5020 ^{alla} 5020-5030 ^{alla} 5030-5040 ^{alla} 5040-5050 ^{alla} 5050-5060 ^{alla} 5060-5070 ^{alla} 5070-5080 ^{alla} 5080-5090 ^{alla} 5090-5100 ^{alla} 5100-5110 ^{alla} 5110-5120 ^{alla} 5120-5130 ^{alla} 5130-5140 ^{alla} 5140-5150 ^{alla} 5150-5160 ^{alla} 5160-5170 ^{alla} 5170-5180 ^{alla} 5180-5190 ^{alla} 5190-5200 ^{alla} 5200-5210 ^{alla} 5210-5220 ^{alla} 5220-5230 ^{alla} 5230-5240 ^{alla} 5240-5250 ^{alla} 5250-5260 ^{alla} 5260-5270 ^{alla} 5270-5280 ^{alla} 5280-5290 ^{alla} 5290-5300 ^{alla} 5300-5310 ^{alla} 5310-5320 ^{alla} 5320-5330 ^{alla} 5330-5340 ^{alla} 5340-5350 ^{alla} 5350-5360 ^{alla} 5360-5370 ^{alla} 5370-5380 ^{alla} 5380-5390 ^{alla} 5390-5400 ^{alla} 5400-5410 ^{alla} 5410-5420 ^{alla} 5420-5430 ^{alla} 5430-5440 ^{alla} 5440-5450 ^{alla} 5450-5460 ^{alla} 5460-5470 ^{alla} 5470-5480 ^{alla} 5480-5490 ^{alla} 5490-5500 ^{alla} 5500-5510 ^{alla} 5510-5520 ^{alla} 5520-5530 ^{alla} 5530-5540 ^{alla} 5540-5550 ^{alla} 5550-5560 ^{alla} 5560-5570 ^{alla} 5570-5580 ^{alla} 5580-5590 ^{alla} 5590-5600 ^{alla} 5600-5610 ^{alla} 5610-5620 ^{alla} 5620-5630 ^{alla} 5630-5640 ^{alla} 5640-5650 ^{alla} 5650-5660 ^{alla} 5660-5670 ^{alla} 5670-5680 ^{alla} 5680-5690 ^{alla} 5690-5700 ^{alla} 5700-5710 ^{alla} 5710-5720 ^{alla} 5720-5730 ^{alla} 5730-5740 ^{alla} 5740-5750 ^{alla} 5750-5760 ^{alla} 5760-5770 ^{alla} 5770-5780 ^{alla} 5780-5790 ^{alla} 5790-5800 ^{alla} 5800-5810 ^{alla} 5810-5820 ^{alla} 5820-5830 ^{alla} 5830-5840 ^{alla} 5840-5850 ^{alla} 5850-5860 ^{alla} 5860-5870 ^{alla} 5870-5880 ^{alla} 5880-5890 ^{alla} 5890-5900 ^{alla} 5900-5910 ^{alla} 5910-5920 ^{alla} 5920-5930 ^{alla} 5930-5940 ^{alla} 5940-5950 ^{alla} 5950-5960 ^{alla} 5960-5970 ^{alla} 5970-5980 ^{alla} 5980-5990 ^{alla} 5990-6000 ^{alla} 6000-6010 ^{alla} 6010-6020 ^{alla} 6020-6030 ^{alla} 6030-6040 ^{alla} 6040-6050 ^{alla} 6050-6060 ^{alla} 6060-6070 ^{alla} 6070-6080 ^{alla} 6080-6090 ^{alla} 6090-6100 ^{alla} 6100-6110 ^{alla} 6110-6120 ^{alla} 6120-6130 ^{alla} 6130-6140 ^{alla} 6140-6150 ^{alla} 6150-6160 ^{alla} 6160-6170 ^{alla} 6170-6180 ^{alla} 6180-6190 ^{alla} 6190-6200 ^{alla} 6200-6210 ^{alla} 6210-6220 ^{alla} 6220-6230 ^{alla} 6230-6240 ^{alla} 6240-6250 ^{alla} 6250-6260 ^{alla} 6260-6270 ^{alla} 6270-6280 ^{alla} 6280-6290 ^{alla} 6290-6300 ^{alla} 6300-6310 ^{alla} 6310-6320 ^{alla} 6320-6330 ^{alla} 6330-6340 ^{alla} 6340-6350 ^{alla} 6350-6360 ^{alla} 6360-6370 ^{alla} 6370-6380 ^{alla} 6380-6390 ^{alla} 6390-6400 ^{alla} 6400-6410 ^{alla} 6410-6420 ^{alla} 6420-6430 ^{alla} 6430-6440 ^{alla} 6440-6450 ^{alla} 6450-6460 ^{alla} 6460-6470 ^{alla} 6470-6480 ^{alla} 6480-6490 ^{alla} 6490-6500 ^{alla} 6500-6510 ^{alla} 6510-6520 ^{alla} 6520-6530 ^{alla} 6530-6540 ^{alla} 6540-6550 ^{alla} 6550-6560 ^{alla} 6560-6570 ^{alla} 6570-6580 ^{alla} 6580-6590 ^{alla} 6590-6600 ^{alla} 6600-6610 ^{alla} 6610-6620 ^{alla} 6620-6630 ^{alla} 6630-6640 ^{alla} 6640-6650 ^{alla} 6650-6660 ^{alla} 6660-6670 ^{alla} 6670-6680 ^{alla} 6680-6690 ^{alla} 6690-6700 ^{alla} 6700-6710 ^{alla} 6710-6720 ^{alla} 6720-6730 ^{alla} 6730-6740 ^{alla} 6740-6750 ^{alla} 6750-6760 ^{alla} 6760-6770 ^{alla} 6770-6780 ^{alla} 6780-6790 ^{alla} 6790-6800 ^{alla} 6800-6810 ^{alla} 6810-6820 ^{alla} 6820-6830 ^{alla} 6830-6840 ^{alla} 6840-6850 ^{alla} 6850-6860 ^{alla} 6860-6870 ^{alla} 6870-6880 ^{alla} 6880-6890 ^{alla} 6890-6900 ^{alla} 6900-6910 ^{alla} 6910-6920 ^{alla} 6920-6930 ^{alla} 6930-6940 ^{alla} 6940-6950 ^{alla} 6950-6960 ^{alla} 6960-6970 ^{alla} 6970-6980 ^{alla} 6980-6990 ^{alla} 6990-7000 ^{alla} 7000-7010 ^{alla} 7010-7020 ^{alla} 7020-7030 ^{alla} 7030-7040 ^{alla} 7040-7050 ^{alla} 7050-7060 ^{alla} 7060-7070 ^{alla} 7070-7080 ^{alla} 7080-7090 ^{alla} 7090-7100 ^{alla} 7100-7110 ^{alla} 7110-7120 ^{alla} 7120-7130 ^{alla} 7130-7140 ^{alla} 7140-7150 ^{alla} 7150-7160 ^{alla} 7160-7170 ^{alla} 7170-7180 ^{alla} 7180-7190 ^{alla} 7190-7200 ^{alla} 7200-7210 ^{alla} 7210-7220 ^{alla} 7220-7230 ^{alla}

RICHIESTA DI CERTIFICATO

MODELLO N. 40
(Forma a carta legale)

N. _____ R. G. _____ (IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu) _____ e (di o fu) _____

nat. il _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di _____

(Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessi, le pene inflitte, la dichiarazione di abilitazione o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu) _____ e (di o fu) _____

nat _____ il _____ 19 _____ in _____

circondario (o Stato) di _____

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di _____

(Firma) _____

(Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessi, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

III

Per accettare la possibilità di tale costruzione sarebbe da studiare i seguenti elementi:

a) n° portate, distanza percorsa, strada

dei autocarri (per un periodo di studio di 30 giorni)

a) dell' Ufficio Trasporti Roma

b) del Pool dell' UIC a HMG

(2) E spese di scarto di carri ferroviari

di cui maggiore
curiosità

b) Valer in giardino a camion adatti

a) avvisi incendio

(3) No dei carri (per 30 giorni) partiti da Roma con indicazione della stazione più vicina dove vengono assegnati per la destinazione

(4) No di ferroviari per gli articoli principali

oggi trasportati

a) dall' origine alla stazione di destinazione

b) " " a Roma

c) da Roma alla stazione di destinazione

(5) Le Tariffe standardi sono a disposizione per HMG

(6) No di marittime dai porti principali fino da sud di Roma

a) (Roma) fino a Civitanova

b) fino a porti a nord di Civitanova

(7) Spese di ~~transito~~ ad Anzio e Civitanova

albergo bordo fino a Civitanova

c) carri a carbone e viaggi su autocarri

d) eventuali spese di gestione per

(2) { specie v. necrosc di colore gialloriccia

82 3000 2000 1000 0

6) Volcanes agouti rio Cañon Abasco

(t) avable disposition rights

(3) No dei capi (per 30 giorni) presenti in Via Petrucci con indicazione della stanza in cui viene alloggiato. 2.000

(4) Note relative per gli articoli pubblicati. 2.000

4) Alibi per prima cosa, sfornare i biscotti per la torta e per gli antipasti, poi i pasticcini.

Agave cordata

a) dall'origine alla stagione di destinazione

$$1.7) \quad \alpha = \frac{1}{2} \beta$$

c) da Ravenes alla stampa di deduzione

(5) Le tampe frastuoli sono a disposizione per l'uso/uso

(6) Stoli marittimi dai porti principali fino al sud di Buenos Aires

a) Summa auxis Quitarcedillo

b) fino a porla a nord di C. milanese

(f) Spore ~~disproportion~~ and Ampicillin + Piv-tazocillin

afloxacina *banda* *grasa* *hauclina*

b) canis lupinus e phocopus pu autototone

e) eventuali spese di pubblicazione ~~non~~

6) Scambio di informazioni e ricerca

d) intrinsecos da vida ou humanos

Elasia succumbens

6723

RICHIESTA DI CERTIFICATO

Modello N. 40
(Formato carta legale)

R. G.

(IN CARTA LIBERA)

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)

(di o fu)

e (di o fu)

nat — il

19

in

circondario (o Stato) di

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta)

(Data)

19

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE

presso il R. Tribunale

di

(Firma)

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge concessi, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

1 5 4 9

nal— il _____
circondario (o Stato) di _____
si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

(Firma) _____

(Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abilitazione o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

II.

IP

c) i m/s. veloci e altre naviganti che fra-
sposta merci per Roma devono fare il viaggio fino
al prossimo porto di imbarco per viale, a via
danno del principio che deve essere assoluto,
di spuntare lo spazio a disposizione nel miglior
modo possibile.

La mia proposta è la seguente:

locare a Roma un centro di arrisamento
per merci e materiali pentinati dal sud al
nord o viceversa e precisamente
di modo che questi trasporti ferroviari seguano
per viale e pentinati a Roma e fatti proseguire

con autocarri (abbastanza molti) nella direzione corrisponente
partenti da Roma come documento di trasporto
accompagnati dalla loro origine per il via-
(II) fatti trasportare in un porto vicino

barco con m/s ecc. che saranno m/s per Roma
nei casi che i m/s abbiano una destinazione corrispondente
questo potrebbe convulsiante pure nel caso dove
per l'autocarro per andare a Napoli dovrebbe deviare
ad Aviano, oppure per andare a Firenze (viato)
deviare con carico a Civitavecchia.

3248

Italia centrale

meane ~~to~~ a Roma un centro di servizi
per merci e materiali destinati dagli stati al
proscioglimento e per il proscioglimento
di modo che questi trasporti ferrovieri sussano
facilmente e pericolosi a Roma e per la protezione
con autocarro fino alla destinazione con
partenza da Roma nella posizione partecipante
accompagnato dalla loro origine con documenti di carico
(II) facili trasportare in un posto vicino per la loro

carico con autocarro che starebbe meno per Roma
merci e per la loro posizione partecipante
che starebbe meno per Roma
che starebbe meno per Roma
p.e. l'autocarro per aiutare la Napoli dovrebbe deviare
ad Aviano, oppure per andare a Frosinone Viterbo (misto)
deviare con carico a Civitavecchia.

3248

II Trasporti dalla Sicilia per l'Italia centrale
e l'Alta Italia potrebbero arrivare a Roma via Autocarro
o autocarro o di qui proteggere con
ferrovie partecipante essendo a Roma praticamente
sempre a disposizione il numero necessario di
carri ferrovieri

Modello N. 40
(formato carta legale)

RICHIESTA DI CERTIFICATO

(IN CARTA LIBERA)

R. G.

N.

(Autorità richiedente)

Al nome di (cognome e nome)

e (di o fu)

(di o fu)

19 in

nat il

circondario (o Stato) di

si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)

per (motivo della richiesta)

(Data)

19

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

(Firma)

di

(Qualità)

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il **dispositivo**; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: **NULLA**.

1 3 5 3
circondario (o Stato) di _____
si richiede il certificato (generale, penale o di capacità civile)
per (motivo della richiesta) _____

(Data) _____ 19 _____

AL PROCURATORE DEL RE IMPERATORE
presso il R. Tribunale

di _____ (Firma)

(Qualità) _____

CERTIFICATO

PROCURA DEL RE IMPERATORE PRESSO IL TRIBUNALE DI _____

Si attesta che in questo Casellario giudiziale al nome suindicato risulta:

(Segnare le decisioni in ordine cronologico, indicando per ciascuna: 1° la data della decisione; 2° il magistrato che la pronunziò e la sua sede; 3° il dispositivo; 4° (per le decisioni penali di condanna) il titolo del reato, indicando se tentato e se continuato, con le aggravanti, compresa la recidiva, attenuanti e diminuenti, i benefici di legge conceduti, le pene inflitte, la dichiarazione di abitudine o professionalità nel reato, o di tendenza a delinquere e le misure di sicurezza applicate; 5° gli articoli di legge applicati; 6° le pene accessorie che conseguono alla condanna; 7° la data di esecuzione dell'ultima pena, ossia giorno, mese e anno in cui cessò di essere scontata, ovvero: NULLA.

Stamperia Reale di Roma 650

COMMISSIONE ALLEATA

Sottocommissione per i Trasporti

Via Veneto - APO 394

JHB/bm

Tele: 478303

ACC/TW/R/14

23 Ottobre 1944

OGGETTO : Statistica degli automezzi che lasciano Roma e vi arrivano di ritorno vuoti.

ALL' : Ufficio Trasporti di Roma - Ufficio Statistica.

(1) Si richiede un elenco di tutti gli automezzi che partono da Roma vuoti e di quelli che vi ritornano vuoti.

(2) Il periodo di tempo che deve essere coperto da sudette liste è quello che va dal 15/9/44 al 15/10/44.

(3) Sull'elenco di cui sopra deve risultare la portata degli automezzi e la percorrenza a vuoto. Devono essere prese in considerazione solo portate da 20 Qli in su e percorrenze da 100 Km. in su.

(4) E' richiesto inoltre un altro elenco dal quale risultino, per il suddetto periodo di tempo, tutti gli automezzi che hanno eseguito viaggi con carico inferiore alla rispettiva portata utile.

La risposta è urgente.

S. D. APAMS
Colonnello, O.E.,
Direttore della 3/Comm.
per i Trasporti.

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission

JHB/bm

APO 394

Tele: 478303

ACC/TW/R/14

23 October 1944

SUBJECT: Record of Trucks going out of Rome or returning to Rome empty.

TO : Ufficio Trasporti of Rome
(Per Statistics Office).

(3) Sull'elenco di cui sopra deve risultare la portata degli automezzi e la percorrenza a vuoto. Devono essere prese in considerazione solo portate da 20 qli in su e percorrenze da 100 Km. in su.

(4) E' richiesto inoltre un altro elenco dal quale risultino, per il suddetto periodo di tempo, tutti gli automezzi che hanno eseguito viaggi con carico inferiore alla rispettiva portata utile.

La risposta è urgente.

S. D. ADAMS
Colonnello, C.E.,
Direttore della 3/Comm.
per i Trasporti.

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
ATO 394

JHB/bm

Tele: 478303

ACC/TN/R/14

23 October 1944

SUBJECT: Record of Trucks going out of Rome or returning to Rome empty.

TO : Ufficio Trasporti di Rome
(For Statistics Office).

1. A list is requested of trucks going out of Rome empty and returning to Rome empty.

2. The period to be covered is from the 15 Sept. to 15 Oct. '44.

3. The list should show the trucks by carrying capacity and the distance covered. (Only capacity not less than 20 qls and distances over 100 Kms to be included).

4. Further a list should be submitted for the same period showing the trucks that have carried loads less than the

./.

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR, FBI

carrying capacity of the trucks.

[Signature]

D. S. ADAMS, Colonel, C.E., Director, Tptn. S/C.

(1) The trucks are to be used for the transport of the trucks.

(2) The trucks are to be used for the transport of the trucks.

(3) The trucks are to be used for the transport of the trucks.

(4) The trucks are to be used for the transport of the trucks.

Very truly yours,

W. J. Starnes, Jr.
Special Agent in Charge
Colonel, C.E.

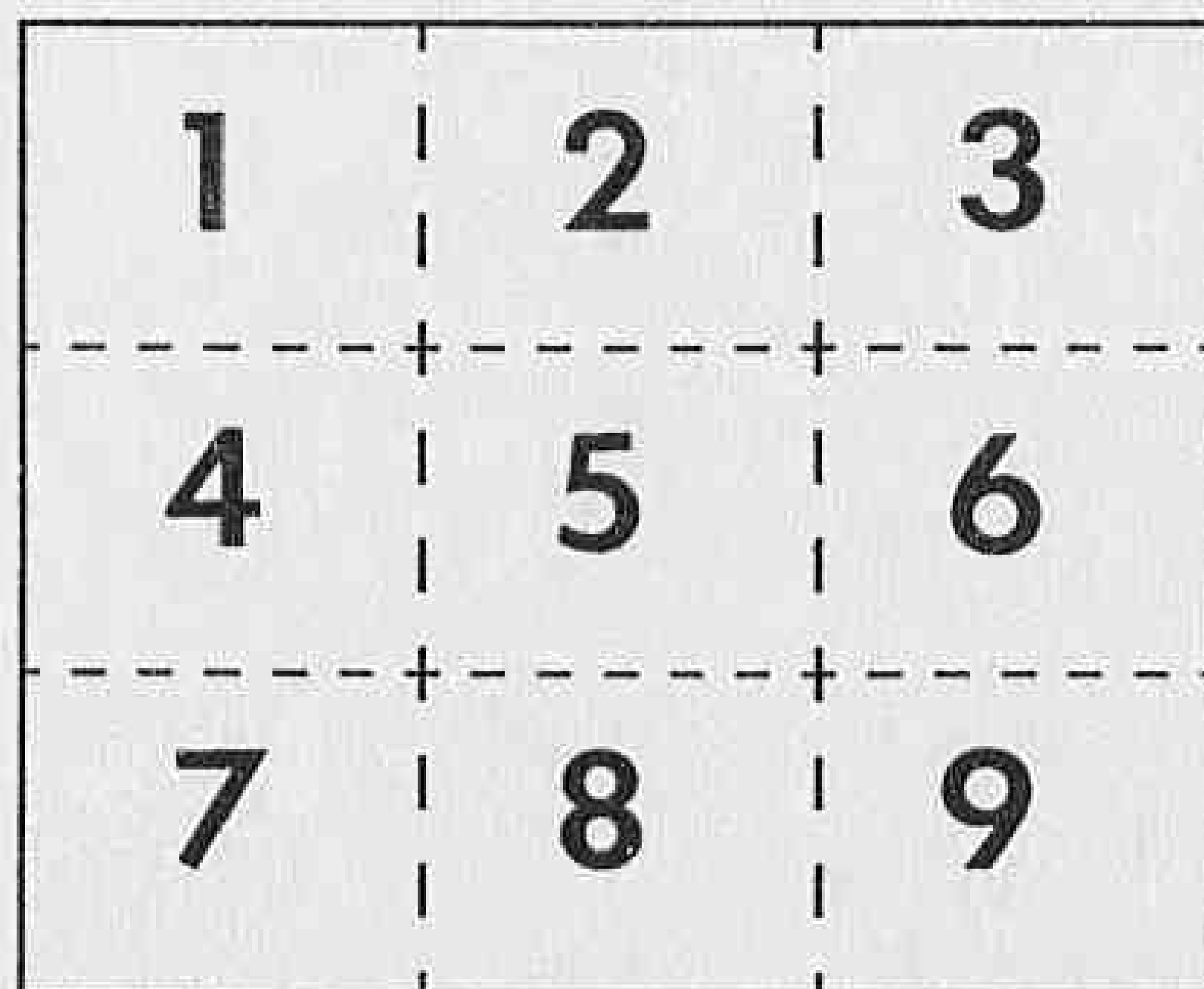
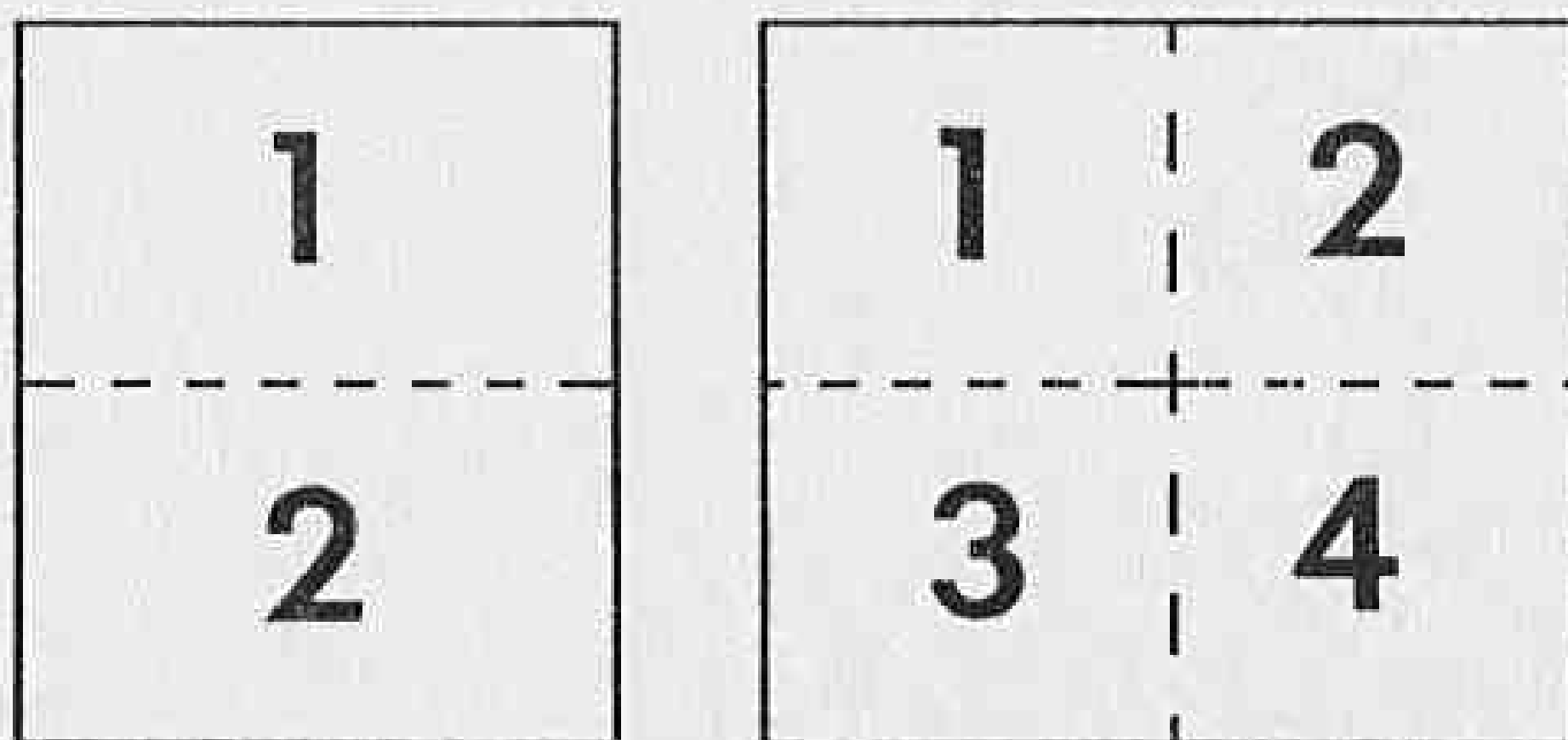
Approved: [Signature]
Special Agent in Charge

Date: 10/1/54

10 October 1954

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.



PROVINCIA - - PORTATA	Codice Provincia	Km.	Km. 200 a 299		Km. 300 a 399
			N.	Q. Li	N.
ANCONA	03	590			
OLI 20 A 29		800			
OLI 30 A 39		3150			
OLI 40 A 49		3450			
OLTRE OLI 49		2805			
		10205			
AQUILA	05	300			
OLI 20 A 29		43319	109	2507	21
OLI 30 A 39		61458	116	3823	4
OLI 40 A 49		50681	154	6411	1
OLTRE OLI 49		52144	96	5974	2
		207602	475	18715	9
AREZZO	06	490			
OLI 20 A 29		500			
OLI 30 A 39		640			

[illegible]

AQUILA

05 300

OLI 20 A 29

43319

109

2507

21

OLI 30 A 39

61458

116

3823

43

OLI 40 A 49

50681

154

6411

10

OLTRE OLI 49

52144

96

5974

21

207602

475

18715

95

AREZZO

06 490

OLI 20 A 29

500

OLI 30 A 39

640

1140

ASCOLI PICENO

07 420

OLI 20 A 29

12797

1

20

OLI 30 A 39

23670

1

30

OLI 40 A 49

9750

2

80

OLTRE OLI 49

16565

2

110

62782

6

240

1561

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

507	21	474	13	296			7	140	150	3417
823	43	1374	40	1288	3	96	1	30	203	6611
411	10	417	13	545	5	200	1	40	183	7613
971	21	1222	43	2891	4	240	2	260	166	10587
715	95	3487	109	5020	12	536	11	470	702	28223

					1	20			1	20
--	--	--	--	--	---	----	--	--	---	----

2		70							2	70
---	--	----	--	--	--	--	--	--	---	----

2		70			1	20			3	3246 ²⁰
---	--	----	--	--	---	----	--	--	---	--------------------

20			5	100	7	145	10	210	23	475
----	--	--	---	-----	---	-----	----	-----	----	-----

30	4	130	11	345	14	427	16	502	46	1434
----	---	-----	----	-----	----	-----	----	-----	----	------

80			4	160	7	280	6	257	19	777
----	--	--	---	-----	---	-----	---	-----	----	-----

110	4	235	2	220	6	350	16	862	30	1777
-----	---	-----	---	-----	---	-----	----	-----	----	------

240	8	365	22	825	34	1202	48	1831	118	4463
-----	---	-----	----	-----	----	------	----	------	-----	------

PROVINCIA- - PORTATA	Codice Provincia	Km.	Km. 200 Δ 299		
			N.	Q.li	
AVELLINO	09	550			
OLI 20 A 29		6086			
OLI 30 A 39		10352	1	35	
OLI 40 A 49		3960			
OLTRE OLI 49		15828	1	50	
		36226	2	85	1
BARI	10	1000			
OLI 20 A 29		960			
OLI 30 A 39		9840			
OLI 40 A 49		1900			
OLTRE OLI 49		32762			
		45462			
BENEVENTO	12	540			
OLI 20 A 29		1240			
OLI 30 A 39		1100			
OLI 40 A 49		2644			
OLTRE OLI 49		4700			
		9684			

[illegible]

BARI	10	1000
OLI 20 A 29		960
OLI 30 A 39		9840
OLI 40 A 49		1900
OLTRE OLI 49		32762
		45462

BENEVENTO	12	540
OLI 20 A 29		1240
OLI 30 A 39		1100
OLI 40 A 49		2644
OLTRE OLI 49		4700
		9684

BRINDISI	17	1230
OLI 20 A 29		2460
OLI 30 A 39		1200
OLI 40 A 49		1600
OLTRE OLI 49		16344
		44374

1 5 6 5

1	22	1	22
10	317	10	317
3	80	3	80
33	3152	33	3152
46	3571	46	3571

		2	47	2	47
1	30	1	30	2	60
5	205			5	205
2	180	6	690	8	870
				3245	
8	415	9	767	17	1182

1	25	2	46	3	71
		1	35	1	35
		1	40	1	40
1	25	5	565	15	565
1	25	9	686	10	710

PROVINCIA - - PORTATA	Codice Provincia	Km	Km 200 a 299		Km
			N.	Q.li	
CAMPORASSO	20	520 ✓			
OLI 20 A 29		3340			
OLI 30 A 39		6350	3 ✓	105	
OLI 40 A 49		2120			
OLTRE OLI 49		5350			
		17160	3	105	
GATANZARO	22	1360 ✓			
OLI 30 A 39		1200			
OLTRE OLI 49		1400			
		2600			
CHIETI	23	460 ✓			
OLI 20 A 29		22200			
OLI 30 A 39		52250	1 ✓	35	
OLI 40 A 49		23800			
OLTRE OLI 49		120867			
		219117	1	35	

299	Km 300-399		Km 400-499		Km 500-599		Km 600 e oltre		Totale	
Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li
			1	20	2	45	3	73	6	139
10					3	95	6	196	12	396
	1	45			1	40	2	80	4	165
					2	115	7	520	9	635
105	1	45	1	20	8	296	18	869	31	1335
							1	35	1	35
							1	70	1	70
							2	105	2	105
			1	20	11	253	26	589	38	862
35			5	188	33	1054	51	1630	91	2907
	1	40	2	85	13	531	25	1025	41	1681
	1	65	4	297	58	3353	146	11512	203	15227
35	2	105	13	590	109	5191	248	14756	373	420677

		2600		
CHIETI	23	460		
OLI 20 A 29		22200		
OLI 30 A 39		52250	1	35
OLI 40 A 49		33800	✓	
OLTRE OLI 49		120867		
		219117	1	35
COSENZA	25	1170		
OLI 30 A 39		1412		
OLTRE OLI 49		3700		
		5112		

3244

PROVINCIA - - PORTATA	Codice Provincia	Km	Km 200 a 299		Km
			N.	Q.li	
FOGGIA	32	730			
OLI 30 A 39		1800			
OLTRE OLI 40		3560			
		5360			
FROSINONE	34	180			
OLI 20 A 29		5740	18	402	
OLI 30 A 39		16196	68	2207	
OLI 40 A 49		15877	46	1896	
OLTRE OLI 49		15224	52	3411	
		53037	184	7916	
GROSSETO	37	380			
OLI 20 A 29		11884	1	21	
OLI 30 A 39		24216	31	955	
OLI 40 A 49		16456	11	445	
OLTRE OLI 49		27820	9	665	
		30376	52	2086	
LECCE	40	1300			

[illegible]

		53037	134	124
GROSSETO	37	380		
OLI 20 A 29		11884	1	21
OLI 30 A 39		24216	31	955
OLI 40 A 49		16456	11	445
OLTRE OLI 49		27820	9	665
		80376	52	2086 1
LECCE	40	1300		
OLI 20 A 29		3910		
OLI 30 A 39		600		
OLTRE OLI 49		12996		
		17506		

21	31	554	1	25	2	40	35	740
95	37	1225	8	345			76	2425
44	32	1285	5	306			48	1936
66	52	3131	10	741	5	430	76	5017
203	152	6345	24	1217	7	470	235	10118
3243								
	1	20			2	40	3	60
					1	30	1	30
					10	1100	10	1100
	1	20			13	1170	14	1190

PROVINCIA - -PORTATA	Codice Provincia	Km	Km 200 a 299		Km
			N.	Q. li	
LITTORIA	41	140			
OLI 20 A 29		14600	47	980	
OLI 30 A 39		7870	24	767	
OLI 40 A 49		12520	48	2060	
OLTRE OLI 49		12680	26	2042	
		17570	145	5849	
LIVORNO	42	650			
OLI 20 A 29		920			
OLI 40 A 49		1310			
OLTRE OLI 49		460			
		2690			
MACERATA	44	480			
OLI 20 A 29		13590	28	570	
OLI 30 A 39		9996	8	257	
OLI 40 A 49		6460	14	602	
OLTRE OLI 49		11770	15	1015	
		11012	25	2444	

1573

299	Km 300-399		Km. 400-499		Km. 500-599		Km 600 e oltre		Totale	
li	N.	Q. li	N.	Q. li	N.	Q. li	N.	Q. li	N.	Q. li
930	8	175	1	20			1	20	57	1195
767	6	205	1	35					31	1007
2060	4	160							52	2220
2042	13	1145	1	60					45	3247
5849	36	1685	3	115			1	20	135	40 7669
			2	45					2	45
					1	40	1	40	2	80
			1	60					1	60
			3	105	1	40	1	40	5	185
570	1	20			6	127	4	80	39	797
257	2	70	2	70	9	300	2	60	23	757
602					4	160	1	40	19	802
015			2	130	6	620	6	401	29	2166
2444	3	90	4	200	25	1207	13	581	110	3272

LIVORNO

42

650

OLI 20 A 29

920

OLI 40 A 49

1310

OLTRE OLI 49

460

2690

MACERATA

44

480

OLI 20 A 29

13590

28

570

OLI 30 A 39

9996

8

257

OLI 40 A 49

6460

14

602

OLTRE OLI 49

11770

15

1015

41816

65

2444

MATERA

47

1020

OLTRE OLI 49

450

450

			2	45						2	45
					1	40	1	40		2	80
		1	60						1	60	
		3	105	1	40	1	40		5	185	
570	1	20			6	127	4	80	30	797	
257	2	70	2	70	9	300	2	60	23	757	
602					4	160	1	40	19	802	
1015			2	130	6	620	6	401	20	2166	
2444	3	90	4	200	25	1207	13	581	110	3242	
			1	61					1	61	
			1	61					1	61	

PROVINCIA - -PORTATA	Codice Provincia	Km	Km 200 & 299		Km
			N.	Q.li	N.
NAPOLI	51	480			
OLI 20 A 29		36231			
OLI 30 A 39		71832	2	70	
OLI 40 A 49		39044	✓		
OLTRE OLI 49		92922	2	150	
		240029	4	220	1
PERUGIA	58	360			
OLI 20 A 29		15576	3	65	1
OLI 30 A 39		13494	12	400	1
OLI 40 A 49		4440	7	280	
OLTRE OLI 49		13467	9	655	1
		46977	31	1400	4
PESARO	59	600			
OLI 30 A 39		240	1	35	
OLI 40 A 49		280	1	46	
OLTRE OLI 49		1250			
		1770	2	81	
PESCARA	60	480			

[illegible]

1580

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

OLI 20 A 29		15576	3	65	15
OLI 30 A 39		13494	12	400	18
OLI 40 A 49		4440	7	280	4
OLTRE OLI 49		13467	9	655	11
PESARO	59	46977	31	1400	48
		600			
OLI 30 A 39		240	1	35	
OLI 40 A 49		280	1	46	
OLTRE OLI 49		1250			
		1770	2	81	
PESCARA	60	480			
OLI 20 A 29		1580			1
OLI 30 A 39		6110	1	30	3
OLI 40 A 49		2422			
OLTRE OLI 49		10811	1	50	5
		20923	2	80	9
PISA	62	680			
OLI 20 A 29		1240	1	20	
OLTRE OLI 49		544			
		1784	1	20	

1581

65	15	313	15	310	1	20	4	80	38	788
400	18	601	7	226	3	91			40	1318
280	4	174	2	85	1	40			14	579
655	11	705	4	250	2	150	7	410	33	2170
1400	48	1793	28	871	7	301	11	490	125	4855
35									1	35
46									1	46
							2	110	2	110
81							2	110	4	191
										3241
	1	24	3	60					4	84
30	3	105	2	61	5	170	2	60	13	426
			4	175	1	40			5	215
50	5	360	4	350	12	735	1	60	23	1555
80	9	449	13	646	18	945	3	120	45	2280
20					2	40			3	60
					1	80			1	80
20					3	120			4	140

PROVINCIA - - PORTATA	Codice Provincia	Km	Km 200 a 299		Km 300 a 399	
			N.	Q.li	N.	Q.li
PISTOIA	63	670				
OLI 20 A 29		200	1	20		
OLI 30 A 39		320			1	
OLI 40 A 49		240	1	40		
OLTRE OLI 49		260	1	50		
		1020	3	110	1	
POTENZA	65	820				
OLI 20 A 29		3360	12	240		
OLI 30 A 39		1000				
OLI 40 A 49		560	2	80		
OLTRE OLI 49		1080	1	170		
		6000	15	490		
R CALABRIA	68	1650				
OLI 30 A 39		5400				
OLTRE OLI 49		12120				
		17520				
RIETI	70	180				
OLI 20 A 29		25317	96	1955	15	

[illegible]

OLI 20 A 29	3360	12	240	
OLI 30 A 39	1000			
OLI 40 A 49	560	2	80	
OLTRE OLI 49	1080	1	170	
	6000	15	490	
R CALABRIA	68	1650		
OLI 30 A 39	5400			
OLTRE OLI 49	12120			
	17520			
RIETI	70	180		
OLI 20 A 29	25317	96	1955	15
OLI 30 A 39	25270	81	2701	18
OLI 40 A 49	52332	210	8955	18
OLTRE OLI 49	36054	141	7683	17
	138973	528	21294	68

1585

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

40									12	240
						1	34		1	34
80									2	80
70						1	51		2	221
90						2	85		17	575
						4	130		4	130
						8	640		8	640
						12	770		12	770
										3249
55	15	320							111	2275
01	18	580	1	35		1	30		101	3346
55	18	774			1	45			229	9774
83	17	1203	1	70					159	8956
94	68	2177	2	105	1	45	1	30	600	3 24351

1586

PROVINCIA - -PORTATA	Codice Provincia	Km.	Km 200-299 Km 300		
			N.	Q.li	N.
SALERNO	73	580			
OLI 20 A 29		2892			
OLI 30 A 39		15930	1	35	1
OLI 40 A 49		9228			
OLTRE OLI 49		48638	1	70	1
		76688	2	105	2
SIENA	76	460			
OLI 20 A 29		3170			6
OLI 30 A 39		5594	2	63	8
OLI 40 A 49		700			2
OLTRE OLI 49		6126	1	70	
		15590	3	133	16
TARANTO	79	1150			
OLI 20 A 29		3240			
OLI 30 A 39		3436			
OLI 40 A 49		2800			
OLTRE OLI 49		9736			
		19212			

[illegible]

SIENA

76 460

OLI 20 A 29

3170

OLI 30 A 39

5594

2

63

OLI 40 A 49

700

OLTRE OLI 49

6126

1

70

15590

3

133

1

TARANTO

79 1150

OLI 20 A 29

3240

OLI 30 A 39

3436

OLI 40 A 49

2800

OLTRE OLI 49

9736

19212

TERAMO

80 430

OLI 20 A 29

8260

OLI 30 A 39

10080

OLI 40 A 49

5970

OLTRE OLI 49

4420

1

50

28730

1

50

[illegible]

C.

PROVINCIA - PORTATA	Codice Provincia	Km	Km 200-299	
			N.	Q.li
TERNI	81	200		
OLI 20 A 29		33062	92	1890
OLI 30 A 39		20340	75	2515
OLI 40 A 49		26632	84	3473
OLTRE OLI 49		29068	75	4723
		109102	326	12601
VITERBO	93	160		
OLI 20 A 29		14414	59	1231
OLI 30 A 39		32212	116	3927
OLI 40 A 49		26904	104	4341
OLTRE OLI 49		33877	119	8706
		107407	398	18205
LOCAL DIVERSE	99			
OLI 20 A 29				
OLI 20 A 29		3870	7	156
OLI 30 A 39		3830	8	260
OLI 40 A 49		2430	7	238
OLTRE OLI 49		5450	4	355
		15580	26	1059

0-299 Km		300-399 Km		400-499 Km		500-599 Km		600 e oltre		Totale	
Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.
1890	28	565								120	2455
2515	7	225								82	2740
3473	12	501	1	40	2	80				99	4094
4723	18	1352	3	240	3	410	3	250		102	6975
12601	65	2643	4	280	5	490	3	250		403	16264
1231	1	23								60	1254
3927	13	442	1	35			1	35		131	4439
4341	3	120								107	4461
8706	11	711			1	60	1	150		132	9627
18205	28	1296	1	35	1	60	2	185		430	19781
3238											
156	2	46	1	20	1	20	1	20		12	262
260	2	60					2	65		12	385
248	1	40	1	40						9	368
355	4	220	3	250	1	75	2	126		14	1026
1059	9	366	5	310	2	95	5	211		47	2041

QLI 30 A 39	14414	59	1231
QLI 40 A 49	32212	116	3927
OLTRE QLI 49	26904	104	4341
	33877	119	8706
	107407	398	18205
LOCAL DIVERSE 99			
QLI 20 A 29			
QLI 20 A 29	3870	7	156
QLI 30 A 39	3830	8	260
QLI 40 A 49	2430	7	288
OLTRE QLI 49	5450	4	355
	15580	26	1059
	1724674	2275	93323
	863,337		

1593

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

1231	1	23							60	1254
3927	13	442	1	35			1	35	131	4439
4341	3	120							107	4461
8706	11	711			1	60	1	150	132	9627
18205	28	1296	1	35	1	60	2	185	430	5 19781
										3238
156	2	46	1	20	1	20	1	20	12	262
260	2	60					2	65	12	385
288	1	40	1	40					9	368
355	4	220	3	250	1	75	2	126	14	1026
1059	9	366	5	310	2	95	5	211	47	2041
93323	595	24355	391	18472	679	37133	644	37733	4584	211006

I 594