

## Segue CONTO SPECIALE N. 30

## Situazione al 30 giugno 1931 della contabilità extra bilancio del Ministero.

Numero d'ordine	CONTI	al 30 giugno 1930	Variazioni dell'esercizio 1930-31		al 30 giugno 1931
			in aumento	in diminuzione	
1	Conti correnti dei Regi agenti all'estero . .	5,955,250. 45	15,622,109. 54	14,641,395. 65	6,935,964. 34
2	Depositi . . . . .	6,476,305. 56	7,056,858. 22	8,013,781. 52	5,519,382. 26
3	Proventi scolastici . . . . .	197,884. 80	368,198. 85	566,083. 65	»
4	Erario . . . . .	2,268,163. 34	5,895. »	744,557. 32	1,529,501. 02
5	Contabilità speciali . . . . .	1,231,644. 18	3,529,699. 11	3,760,993. 02	1,000,350. 27
		(a) 16,129,248. 33	26,582,760. 72	27,726,811. 16	14,985,197. 89
	Cassa:				
1	Cassiere del Ministero . . . . .	408,826. 68	5,717,714. 60	6,095,766. 93	30,774. 35
2	Tesoreria centrale . . . . .	15,720,421. 65	18,695,299. 65	19,461,297. 76	14,954,423. 54
		16,129,248. 33	24,413,014. 25	25,557,064. 69	14,985,197. 89

(a) Al netto dei fondi anticipati al cassiere in lire 1,167,746.66 sul Bilancio.

DESCRIPTION OF THE PLANT



FIG. 1. A. B. C. D. E. F. G. H. I. J. K. L. M. N. O. P. Q. R. S. T. U. V. W. X. Y. Z.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI.

CONTO SPECIALE N. 31.

(N. 32 esercizio 1929-30).

AMMINISTRAZIONE DELLA CONCESSIONE ITALIANA DI TIENTSIN.

La concessione italiana di Tientsin trae origine dall'occupazione militare di tale località effettuata dall'Italia, insieme all'Austria-Ungheria, nel gennaio del 1901, in occasione della campagna internazionale contro il movimento xenofobo dei « Boxers », scoppiato in Cina nel 1900. L'occupazione fu riconosciuta dall'Accordo italo-cinese del 7 giugno 1902; con esso la Cina cedette in uso perpetuo all'Italia un territorio, nella zona in Tientsin, sulla riva sinistra del fiume Pei-Ho, della superficie di metri quadrati 460.000, allo scopo di « favorire lo sviluppo del commercio italiano nella Cina del Nord ».

La concessione è costituita in municipalità autonoma, ed è governata da un Consiglio elettivo, la cui presidenza spetta di diritto al Regio Console Italiano di Tientsin. Lo Statuto ed il regolamento sono approvati dal Ministero degli affari esteri.

La legge 30 giugno 1912, n. 707, ed il successivo decreto del 10 ottobre 1912, emesso di concerto tra il Ministero degli affari esteri e quello del Tesoro, stabiliscono le norme di contabilità della gestione, e la forma delle relative scritture.

In adempimento alle disposizioni dell'articolo 6 della legge summenzionata si allega il rendiconto generale delle entrate e delle spese della concessione italiana di Tientsin, per l'anno 1930.

Avanzo di amministrazione al 1° gennaio 1930:

Bonds R. C. 5 per cento Golds \$ 550, Taels 48,417.02, Mex. \$ 853.55.

Avanzo di amministrazione al 31 dicembre 1930:

Previsto: Bonds C. R. 5 per cento Gold \$ 550, Taels 105,046.32.

Effettivo: Bonds C. R. 5 per cento Gold \$ 550, Taels 65,612.10, Mex. \$ 2,490,74 e Bonds Kingdom of Italy 7 per cento Gold \$ 7,262.75.

La differenza manifestatasi tra l'avanzo previsto al 31 dicembre 1930 e quello effettivo alla stessa data è apparente. Infatti nel preventivo per il 1930 l'avanzo di amministrazione risultava tutto in Taels mentre nel consuntivo esso è costituito da Taels, dollari mex. e dollari oro. Riducendo i \$ mex in Taels, al cambio di 685, e i Gold dollari, al cambio di 36.5 (cambio a cui sono stati acquistati dalla Concessione), ne emerge che complessivamente l'avanzo di amministrazione è di Taels 87,216.21.

Segue il conto consuntivo delle entrate e delle spese del Municipio della Concessione italiana di Tientsin per l'anno 1930.

Amministrazione della Concessione  
 Bilancio consuntivo per l'anno

Numero dei capitoli	OGGETTO DELLE ENTRATE	IMPORTO			Numero dei capitoli
		dollari oro	taels	dollari mex	
	Avanzo di amministrazione al 1° gennaio 1930 G. R. Gold Bonds . . . . .	550. »	48,417. 02	853. 55	
	TITOLO I. — ENTRATE ORDINARIE.				
	CATEGORIA I. — <i>Tasse e diritti per concessioni.</i>				
1	Imposta edilizia e fondiaria . . . . .	»	48,330. 70	»	1
2	Tassa di esercizio . . . . .	»	3.265. »	»	2
3	Tasse per licenze diverse . . . . .	»	»	67,559. 05	3
4	Diritti di attraccaggio e scarico sulla riva . . . . .	»	»	2,069. 33	4
5	Partecipazione agli utili della Compagnia dei trams e della luce elettrica . . . . .	»	»	17,156. 01	5
	CATEGORIA II. — <i>Redditi patrimoniali.</i>				
6	Fitto di terreni e fabbricati della Concessione . . . . .	»	42,165. 88	3,200. »	6
7	Interessi sulle somme depositate alle banche . . . . .	»	2,031. 97	166. 08	7
	CATEGORIA III. — <i>Entrate diverse ed eventuali.</i>				
8	Multe . . . . .	»	»	596. 36	8
9	Entrate eventuali . . . . .	»	»	»	9
	Totale delle entrate ordinarie . . . . .	»	95,793. 55	90,748. 23	10
	TITOLO II. — ENTRATE STRAORDINARIE.				
10	Vendita terreni o altre proprietà . . . . .	»	»	41,000. »	11
11	Entrate diverse . . . . .	»	522. 69	7,696. 83	12
	Totale delle entrate straordinarie . . . . .	»	522. 69	48,696. 83	13
	RIASSUNTO DELLE ENTRATE.				
	Avanzo di Amministrazione . . . . .	550. »	48,417. 02	853. 55	14
	Entrate ordinarie . . . . .	»	95,793. 55	90,748. 23	
	Entrate straordinarie . . . . .	»	522. 69	48,696. 83	
	Cambio . . . . .	»	»	10,407. 31	
	Totale delle entrate . . . . .	550. »	144,733. 26	150,705. 92	

Concessione Italiana di Tientsin.  
per l'anno 1930-VIII.

Numero dei capitoli	OGGETTO DELLE SPESE	IMPORTO		
		dollari oro	taels	dollari mex
				dollari mex
				853.55
	<b>TITOLO I. — SPESE ORDINARIE.</b>			
	<b>CATEGORIA I. — Oneri patrimoniali.</b>			
1	Canone annuo al Governo cinese . . . . .	»	»	771. »
2	Manutenzione dei beni patrimoniali . . . . .	»	227. 62	9,447. 85
	<b>CATEGORIA II. — Spese generali.</b>			
3	Personale addetto all'Amministrazione . . . . .	»	24,333. 58	10,347. 39
4	Spese d'ufficio . . . . .	»	252. 93	3,413. 27
	<b>CATEGORIA III. — Spese di polizia, igiene, illuminazione.</b>			
5	Pubblica sicurezza . . . . .	»	14,750. 02	26,267. 51
6	Casermaggio ed equipaggiamento . . . . .	»	»	6,056. 78
7	Parco incendi . . . . .	»	28. 09	4,917. 42
8	Nettezza urbana . . . . .	»	138. »	12,994. 54
9	Illuminazione . . . . .	»	»	9,544. 23
	<b>CATEGORIA IV. — Spese per opere pubbliche.</b>			
10	Manutenzione delle strade, giardini e fognatura . . . . .	»	606. 31	18,792. 96
	<b>CATEGORIA V. — Spese diverse ed eventuali.</b>			
11	Spese diverse ed eventuali . . . . .	»	3,328. 06	9,437. 95
	<b>Totale delle spese ordinarie . . .</b>	»	<b>43,664. 61</b>	<b>111,990. 90</b>
	<b>TITOLO II. — SPESE STRAORDINARIE.</b>			
12	Espropriazioni e riscatti . . . . .	»	»	»
13	Compimento lavori stradali e di fognatura . . . . .	»	»	3,383. 49
14	Spese diverse . . . . .	»	6,313. 54	32,840. 85
	<b>Totale delle spese straordinarie . . .</b>	»	<b>6,313. 54</b>	<b>36,224. 34</b>
	<b>RIASSUNTO DELLE SPESE.</b>			
	Spese ordinarie . . . . .	»	43,664. 61	111,990. 90
	Spese straordinarie . . . . .	»	6,313. 54	36,224. 34
	Cambio in dollari e Gold § Bonds K. I. . . . .	»	29,143. 01	»
	<b>Totale delle spese . . .</b>	»	<b>79,121. 16</b>	<b>148,215. 24</b>
	Avanzo di Amministrazione al 31 dicembre 1930 . . .	550. »	65,612. 10	2,490. 74
	<b>Totale bilanciante . . .</b>	<b>550. »</b>	<b>144,733. 26</b>	<b>150,705. 98</b>
				41,000. »
				7,696. 88
				48,696. 88
				853. 55
				90,748. 23
				48,696. 88
				10,407. 31
				150,705. 98

## Situazione finanziaria risultante al 31 dicembre 1930.

	Dollari oro	Dollari mess.	Taels	Avanzi in lire carta
Avanzo di amministrazione al 1° gennaio 1930 . . . . .	550	853.55	48,417.02	(a) = Lc. 565,292.70
Entrate . . . . .	»	149,852.43	96,316.24	
	550	150,705.98	144,733.26	
Spese . . . . .	»	148,215.24	79,121.16	
Avanzo di amministrazione al 1° gennaio 1931 . . . . .	550	2,490.74	65,612.10	(b) = Lc. 566,566 —

(a) Cambi applicati: Taels 1 = dollari messicani 1,4705; dollari messicani 1 = Lit. 7.70; dollari oro 1 = Lit. 19.094 . . . . . Lit. 565,292.70

(b) Cambi applicati: Taels 1 = dollari messicani 1,3888; dollari messicani 1 = Lit. 5,93; dollari oro 1 = Lit. 19,0838 . . . . . Lit. 566,566. »

## MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

(ISPETTORATO GENERALE DELLE FERROVIE, TRAMVIE, AUTOMOBILI, ECC.) (\*)

### CONTO SPECIALE N. 32.

(N. 33 esercizio 1929-30).

#### SOVVENZIONI STABILITE PER LE STRADE FERRATE IN CONCESSIONE PIENA ALL'INDUSTRIA PRIVATA.

Le leggi vigenti contemplanò due forme diverse di concessioni ferroviarie all'industria privata: *la concessione piena di costruzione e di esercizio, e la concessione di sola costruzione* (testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447).

Alle concessioni ai privati, in solo esercizio, di linee secondarie appartenenti allo Stato, si provvede con legge (art. 10 del testo unico predetto). A questa categoria appartengono le linee: Brescia-Iseo, Lecce-Francavilla, Novoli-Nardò, Altamura-Matera, Castrovillari-Spezzano e Cosenza-Pietrafitta-Rogliano, costruite, a cura diretta dello Stato e indi cedute in esercizio all'industria privata, e le linee: Cividale-Caporetto, Calalzo-Dobbiaco, Villa Santina-Conegliano ed Ora-Predazzo, già costruite dall'autorità militare durante la guerra. Ma la forma tipica e predominante delle concessioni ferroviarie è quella che comprende insieme la costruzione e l'esercizio.

Il periodo massimo di concessione è attualmente di anni 70, dopo il quale la linea, con i relativi impianti (escluso il materiale mobile), passa in proprietà dello Stato.

Lo Stato corrisponde al concessionario la sovvenzione chilometrica per la durata di 35 o 70 anni, e, nel maggior numero di casi, per un cinquantennio.

Tale sovvenzione ha carattere integratore del bilancio generale presuntivo della costruzione e dell'esercizio della linea. Essa può essere vincolata — di solito fino al massimo di 9/10 — a garanzia delle operazioni finanziarie stipulate dai concessionari per far fronte alle spese di costruzione. L'ultima quota (1/10 generalmente) rimane a garanzia della regolarità dell'esercizio, e viene corrisposta al concessionario ratealmente anno per anno, in seguito a constatato buon andamento dell'esercizio stesso.

La sovvenzione massima chilometrica inizialmente di lire 1,000 per 35 anni fu, attraverso aumenti successivi, nel dopò guerra, portata, per le incalzanti e continue variazioni dei prezzi, a lire 50,000 per 50 anni, (Regi decreti 8 luglio 1919, n. 1327, 3 aprile 1921, n. 622 e 6 febbraio 1923, n. 431), da attribuirsi però quanto a lire 25,000 alla costruzione della sede stradale e dei fabbricati e quanto alle rimanenti lire 25,000 all'armamento, completamento ed esercizio della linea.

Tale distinzione fu abolita col decreto Reale 2 agosto 1929, n. 2150, che però ha confermato in lire 50,000 il limite massimo di sovvenzione per le ferrovie che presentano interesse regionale, ma riducendolo a lire 35,000, od a lire 20,000, per le linee d'interesse strettamente locale, a seconda che queste ultime abbiano, o no, sede propria nella maggior parte del percorso. Col Regio decreto stesso fu accordata una sovvenzione governativa supplementare fino a lire 8,000 a chilometro, per le linee da costruirsi a trazione elettrica, e fino a lire 10,000, per la elettrificazione di ferrovie già esistenti a vapore, ovvero per l'adozione, in genere, di altri sistemi di trazione.

(\*) Con Regio decreto 26 giugno 1927 n. 1570, l'Ispettorato Generale delle Ferrovie venne trasferito, a decorrere dal 1° luglio 1927, dal Ministero dei Lavori Pubblici al Ministero delle Comunicazioni.

Per alcune linee, o gruppi di linee, per le quali la costruzione e l'esercizio si prevedevano particolarmente onerosi (ferrovie Calabro-Lucane, Sicule, Sarde, Aosta-Prè Saint Didier e Rimini-San Marino) è stato recentemente provveduto, mediante leggi speciali, o con sovvenzioni chilometriche governative maggiori di quelle normali, ovvero col pagamento da parte dello Stato del costo di costruzione effettivo od a forfait, mediante annualità oppure in capitale attuale.

Le ferrovie concesse all'industria privata, dipendono, dal 1° luglio 1927, dal Ministero delle comunicazioni.

A cura dell'Ispettorato generale delle ferrovie vengono pubblicati, fra l'altro, i dati statistici delle ferrovie concesse all'industria privata, quali gli estremi, la lunghezza, la sovvenzione governativa, od il concorso dello Stato nelle spese di costruzione, e la spesa sostenuta dallo Stato stesso, sia in caso di rimborso a consuntivo dei lavori, sia in caso di corrispettivo a forfait.

L'ammontare delle sovvenzioni pagate dallo Stato per le strade ferrate in concessione all'industria privata, in base alle leggi ed ai decreti indicati, si riassume, per gli anni finanziari a tutto il 1929-30 e per l'anno finanziario 1930-31 come segue:

	PAGAMENTI EFFETTUATI			Totale
	A tutto l'esercizio finanziario 1929-30	Nell'esercizio finanziario 1930-31		
		in conto competenza	in conto residui passivi	
A) Pagamenti disposti per concessioni anteriori alla legge 30 aprile 1899, n. 168, rimaste in gestione presso il Ministero delle finanze . . . . .	218,617,294. 89	(a) 6,262,288. 98	(b) 307,006. 19	225,186,590. 06
B) Pagamenti disposti per concessioni posteriori alla legge 30 aprile 1899, n. 168, in gestione presso il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie, auto mobili, ecc.) . . . . .	688,697,144. 19	(c) 117,811,673. 28	(c) 1,110,186. 03	807,619,003. 50
Totali . . . . .	907,314,439. 08	124,073,962. 26	1,417,192. 22	1,032,805,593. 56

Riguardo poi alle linee ferroviarie elencate nel prospetto inserito nel conto speciale n. 33 dell'esercizio finanziario 1929-30, si fa notare che durante l'esercizio 1930-31 maturarono annualità per alcune delle linee già indicate nel prospetto stesso, tuttora in corso di costruzione (d); e si iniziarono pagamenti di annualità per nuove ferrovie (e).

(a) I pagamenti effettuati in competenza sul capitolo 12 del bilancio finanze ammontano a lire 7,410,597.55. La differenza di lire 1,148,308.57 si riferisce a linee assunte in gestione dalle ferrovie dello Stato.

(b) I pagamenti effettuati in conto residui sul capitolo 12 del bilancio finanze ammontano a lire 2,090,279.49. La differenza di lire 1,783,273.30 si riferisce parimenti a linee assunte in gestione dalle ferrovie dello Stato.

(c) Concorde con i pagamenti effettuati sul capitolo 60 del bilancio delle comunicazioni in conto competenza e residui.

(d) Linee ferroviarie: Affi-Carda; Arezzo-Sinalunga; Bari-Barletta; Calabro-Lucane; Calalzo-Dobbiaco; Ferrara-Codigoro; Genova-Cassella; Massalombarda-Castel del Rio; Mantova-Peschiera; Mirandola-Rolo; Penne-Pescara; Roma-Ostia; S. Spirito-Bitonto; Garganica; Schio-Rocchette-Arsiero-Asiago; Siracusa-Vizzini; Taranto-Martina Franca.

(e) Linee ferroviarie: Cossato-Masserano; Pieve di Sacco-Oriago-Mestre e Pisa-Calambrone.



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

(ISPETTORATO GENERALE FERROVIE-TRANVIE-AUTOMOBILI) - SERVIZIO SINDACATO FINANZIARIO.

CONTO SPECIALE N. 33.

(N. 34 esercizio 1929-30).

TASSE ERARIALI LIQUIDATE SUI TRASPORTI A GRANDE E PICCOLA VELOCITÀ EFFETTUATI SULLE STRADE FERRATE DEL REGNO (LEGGI 6 APRILE 1862, N. 542, SERIE 2<sup>a</sup>; 14 GIUGNO 1874, N. 1945, SERIE 2<sup>a</sup>; E REGIO DECRETO-LEGGE 29 GENNAIO 1922, N. 40).

La legge 6 aprile 1862, n. 542, aveva stabilito una tassa del 10 per cento sui prezzi di trasporto a grande velocità, incaricando l'Amministrazione ferroviaria di riscuoterla in aggiunta ai prezzi medesimi.

La legge 14 giugno 1874, n. 1945, elevò la misura della tassa al 13 per cento per i già accennati trasporti di ogni natura a grande velocità, ed impose un contributo del 2 per cento sui prezzi di trasporto a piccola velocità.

Il Regio decreto-legge 29 gennaio 1922, n. 40, con decorrenza dal 1<sup>o</sup> gennaio 1922, assoggettò i trasporti su ferrovie per viaggiatori, bagagli, cani, biciclette e merci a grande velocità, alla tassa dell'8 per cento, e i trasporti tutti sulle tramvie e linee di navigazione interna, nonchè quelli su ferrovie delle merci a piccola velocità, alla tassa del 3 per cento.

Le tasse liquidate nell'esercizio 1930-31 si riepilogano come appresso:

1 <sup>o</sup> ) Ferrovie costituenti la rete dello Stato . . . . .	(a) L.	63,648,462.73
		<hr/>
2 <sup>o</sup> ) Ferrovie diverse . . . . .	L.	13,185,531. »
3 <sup>o</sup> ) Tramvie . . . . .	»	7,056,557.89
		<hr/>
	(b) L.	20,242,088.89
		<hr/>
Totale generale . . . . .	L.	83,890,551.62
		<hr/>

NOTA. — *Punti di concordanza col bilancio.*

(a) La somma di lire 63,648,462.73 concorda con l'accertamento risultante al capitolo 68 del bilancio dell'entrata.

(b) La somma di lire 20,242,088.89 concorda con l'accertamento risultante dal capitolo 92 del bilancio dell'entrata in lire 17,711,827.78 e con l'accertamento al netto della somma di lire 2,530,261.11, trasferita al capitolo 65 dello stesso bilancio, relativo alle tasse di bollo, in base al decreto dei Ministri delle finanze e delle comunicazioni in data 11 novembre 1931.

## MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

(ISPETTORATO GENERALE DELLE FERROVIE - TRAMVIE ED AUTOMOBILI).

### CONTO SPECIALE N. 34.

(N. 35 esercizio 1929-30)

#### SUSSIDI PER L'IMPIANTO E L'ESERCIZIO DI LINEE D'AUTOMOBILI IN SERVIZIO PUBBLICO.

Con la legge 30 giugno 1904, n. 293, venne data facoltà al Governo di concedere sussidi alle provincie, ai comuni ed ai privati, per l'impianto e l'esercizio di linee d'automobili in servizio del pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie.

Successivamente, con legge 29 dicembre 1904, n. 674, la concessione fu estesa anche ad « altro mezzo di trazione elettrica », e, da ultimo, con legge 16 giugno 1907, n. 540, ad « altre forme di trazione meccanica su strade ordinarie per servizio di viaggiatori e di merci ».

Con la legge 12 luglio 1908, n. 444, è stato disposto che i sussidi possano accordarsi per un termine non maggiore di nove anni, salvo riconferma, sino ad annue lire 600 a chilometro, ed anche sino ad annue lire 800, quando occorranò notevoli spese di esercizio, od a lire 1,000, quando si tratti di filovie. Giusta la legge 21 luglio 1910, n. 580, tale ultima condizione per la concessione del sussidio massimo non è richiesta per le linee automobilistiche che colleghino abitati alle stazioni della nuova rete ferroviaria calabro-lucana, di cui alla legge stessa.

La determinazione della misura del sussidio chilometrico ha luogo sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e del Consiglio di Stato, tenendo conto delle spese d'impianto e di esercizio, e con l'intento di integrare il passivo previsto per l'azienda, sicchè il sussidio stesso può essere passibile di riduzioni nei casi di sospensione di esercizio derivante o no da cause di forza maggiore.

La legge 12 luglio 1908, n. 444, ha autorizzato la riunione in uno solo, dei capitoli relativi alle linee da impiantarsi nelle provincie meridionali, nella Sicilia e nella Sardegna, ed a quelle da stabilirsi nelle altre regioni, dando facoltà di provvedere agli stanziamenti necessari, di anno in anno, con la legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Con il decreto Reale 29 luglio 1909, n. 710, venne approvato il regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie, che, al titolo III, reca le norme, tuttora vigenti, per l'applicazione delle suddette leggi, alle concessioni dei servizi pubblici automobilistici.

Con decreto luogotenenziale 17 aprile 1918, n. 559, fu data facoltà al Ministero di accordare anno per anno, nell'intento di permettere la continuazione dei servizi automobilistici più fortemente gravati dalle difficoltà conseguenti alla guerra, un compenso straordinario non superiore al 40 per cento del sussidio governativo per essi stabilito nei relativi disciplinari di concessione. Tali aiuti eccezionali sono cessati però col 31 dicembre 1927.

Con la legge 5 ottobre 1920, n. 1459, e col Regio decreto 24 aprile 1921, n. 671, furono stabiliti i provvedimenti concernenti i trasporti su tali servizi degli effetti postali.

Con i decreti Reali 7 maggio 1922, n. 705; 21 ottobre 1923, n. 2386; 12 maggio 1927, n. 922, furono disciplinati oltre gli autoservizi definitivi, con o senza sussidio governativo, anche gli autoservizi provvisori concessi per il periodo di sei mesi (prorogabile) e quelli di gran turismo di durata, generalmente, stagionale.

Segue **SEGUE CONTO SPECIALE N. 34**

I servizi automobilistici dipendono, dal 1° luglio 1927, dal Ministero delle comunicazioni.

A cura del Ministero predetto (Ispettorato generale delle ferrovie) vengono pubblicati, fra l'altro, i dati statistici dei servizi pubblici automobilistici e cioè: gli estremi delle linee (compartimento), le ditte esercenti, la lunghezza e la data di apertura all'esercizio, la data di scadenza della concessione, il sussidio governativo chilometrico ed il totale annuo, i contributi erariali, il sussidio postale annuo, il materiale mobile in servizio, nonchè i dati concernenti il movimento, la tariffa chilometrica, i prodotti di esercizio, le spese di esercizio e il loro coefficiente.

Dal seguente prospetto, si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1930-31 per sussidi ordinari e straordinari di cui trattasi.

**SUSSIDI PER L'IMPIANTO E L'ESERCIZIO DI LINEE DI AUTOMOBILI.  
IN SERVIZIO PUBBLICO EXTRAURBANO.**

Con riferimento agli autoservizi elencati nel prospetto allegato al conto speciale n. 35 dell'esercizio 1929-30 si fa presente che i pagamenti effettuati nella misura di lire 10,048,248.24, comprendono anche le sovvenzioni per le nuove linee automobilistiche: Montepulciano-Torrenieri; Trapani-Paparella; Alimena-Enna; Bedonia-Molino dell'Anzola; Mondovì-Morozzo; Polinago-Serramazzoni; Bologna-Bagno di Piano; San Mauro Castelverde-Stazione di Pollina; Vicenza-Asiago; Offida-stazione; Galliciano-Zagarolo stazione; Agira-Castelferrato; San Paolo-Acquasante; Santafiora-Sorano; Esperia-Frosinone; Bibbiena-La Verna; Castelfiorentino-Montaione; Zinga-Strongoli stazione; Bedona-Santa Maria del Taro; Iglesias-Masua; Salerno-Ripa di Fiano; Passo San Genesio-San Severino Marche; Siena-Vagliagli; Aidone-Raddusa stazione; Padova-Galliera Veneta; Albenga-Erli; Cercemaggiore-Campobasso; Bagni della Porretta-Castelluccio.

Durante l'esercizio finanziario 1930-31 è venuta poi a cessare, per scadenza delle concessioni la corresponsione del sussidio per le seguenti altre linee automobilistiche: Castelluccio Inferiore-San Severino Lucano; Lagonegro-Castrovillari; Ambria-Serina; Serra de' Conti-Montecarotto; Cuneo-Chiusa di Pesio; Mirabella-Caltagirone; Taggia-Triora; Bagnara-Delianova; Vernasca-Sampeyre; Poirino-Alba; Rieti-Fara Sabina; Frabosa soprana-Mondovì; Taranto-Crispiano; Martina Franca; Albenga-Pieve di Teco; Pont Canavese-Valprato; Spezia-Piana di Battolla; Vernasca-Fiorenzuola d'Arda; Gioiosa Marina-Mammola; Livorno-Lari, Vietri sul mare-Meta.

NOTA. — *Punti di concordanza:*

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESEGUITI NELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1930-31		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
64	Sussidi ordinari . . . . .	2,744,829. »	7,055,971. »	9,800,800. »
76 parte	Sussidi straordinari (fino al 40%). . . . .	247,448. 24	»	247,448. 24
	Totale generale . . .	2,992,277. 24	7,055,971. »	10,048,248. 24

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

(ISPETTORATO GENERALE FERROVIE-TRANVIE-AUTOMOBILI).

CONTO SPECIALE N. 35.

(N. 36 esercizio 1929-30).

SOVVENZIONI PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI TRAMVIE EXTRAURBANE,  
DI FERROVIE ECONOMICHE, ECC. IN SERVIZIO PUBBLICO.

Per l'articolo 2 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, inserito nell'articolo 269 del « testo unico di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili », approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, le tramvie extraurbane hanno sede su strade ordinarie, salvo in qualche particolare tratto.

Anche per le ferrovie secondarie è consentito l'impianto pressochè integrale, sulle strade pubbliche con l'obbligo però della separazione dalla sede destinata al carreggio (articolo 3 del testo unico suddetto); e, pertanto, gli elementi che ora differenziano le ferrovie secondarie dalle tramvie extraurbane, sono costituiti solo dalle modalità legali di concessione e dal diverso trattamento fiscale in materia di tasse erariali, di bollo e di compartecipazione agli utili.

Ai sensi della suddetta legge 27 dicembre 1896, n. 561, lo Stato provvedeva, con decreto Reale, all'autorizzazione all'esercizio delle tramvie, ma la concessione - fino all'anno 1908 - era di competenza degli Enti locali proprietari delle strade interessate (province e comuni).

In seguito alle leggi 16 giugno 1907, n. 540 e 12 luglio 1908, n. 444, tale concessione divenne di spettanza dello Stato, cui spetta anche la sorveglianza sulla costruzione ed esercizio; e poteva aver luogo con o senza sovvenzione governativa.

Al termine della concessione, la proprietà degli impianti fissi, è ordinariamente, lasciata al concessionario, oppure si riversa a favore degli enti proprietari delle strade, a seconda che trattasi di concessioni effettuate senza o con sovvenzione.

Con la legge 12 luglio 1908, n. 444 (articolo 8), col decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, e con i decreti Reali 23 maggio 1924, n. 998 e 3 aprile 1926, n. 757, la sovvenzione governativa - a seconda del carattere delle tramvie - da un minimo di lire 1,500 a chilometro, fu portata a lire 9,500 a chilometro, e ad un massimo di lire 10,000 per 50 anni quella per la elettrificazione delle tramvie a vapore già esistenti.

Infine il Regio decreto 2 agosto 1929, n. 2150, ha abrogato tutte le disposizioni in vigore per l'assegnazione della sovvenzione governativa a tramvie extraurbane di nuova concessione. Ma - con lo stesso decreto Reale - fu ammessa la concessione di ferrovie pubbliche di interesse locale, aventi caratteristiche economiche di costruzione e di esercizio, con la sovvenzione governativa chilometrica fino a lire 35,000 per 50 anni, per le linee in sede propria, e fino a lire 20,000 per le linee aventi la massima parte del loro percorso su strada ordinaria.

Per l'articolo 30 del ripetuto decreto Reale 2 agosto 1929, n. 2150, alle tramvie extraurbane già esistenti, le cui caratteristiche di costruzione e di esercizio non rispondono più ai bisogni della regione servita, potrà poi essere accordata una sovvenzione governativa di lire 12,000 a chilometro, per anni 35, per la esecuzione dei lavori e degli incrementi patrimoniali che saranno ritenuti necessari.

## Segue CONTO SPECIALE N. 35

La interessenza dello Stato nelle tramvie extraurbane si concreta nel diritto di compartecipazione ai prodotti lordi ultra iniziali limitatamente alle pochissime linee sovvenzionate dallo Stato, e con l'applicazione delle suddette tasse erariali e di bollo sui prodotti del traffico per tutte le tramvie nonchè con l'applicazione delle tasse comuni a tutte le Società anonime e ditte industriali (ricchezza mobile, ecc.).

Le sovvenzioni di cui trattasi si corrispondono dal 1° luglio 1927 a carico della parte ordinaria del bilancio del Ministero delle comunicazioni.

A cura dell'Ispettorato generale delle ferrovie, ecc., vengono pubblicati, fra l'altro, i dati statistici delle tramvie extraurbane, e cioè: gli estremi delle linee, la regione (compartimento) nella quale si svolge il loro percorso, le ditte esercenti, il sistema di trazione, l'ente concedente, il decreto di concessione, la lunghezza, la data di apertura all'esercizio, la data di scadenza della concessione, la sovvenzione governativa, i dati relativi al movimento, gli introiti per tasse erariali e bollo, i prodotti lordi e netti e le spese di esercizio, il numero e le spese pel personale, il materiale rotabile, ecc.

NOTA. — *Punti di concordanza:*

Dal seguente prospetto si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1930-31 per sovvenzione dello Stato a carico del capitolo n. 63 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni.

Capitolo	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1930-31		
		In conto residui passivi	In conto competenza	Totale
63	Sovvenzione alle tranvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico, ecc. . . . .	434,312. 41	3,717,805. 63	4,152,118. 04

Tali pagamenti si riferiscono oltre che alle sovvenzioni relative alle tramvie elencate nel prospetto allegato al conto speciale n. 36 dell'esercizio finanziario 1929-30 anche a quelle delle nuove linee; Asola-Montanara; S. Bonifacio-San Giovanni Ilarione.

## MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

## CONTO SPECIALE N. 36.

(N. 37 esercizio 1929-30)

## SOVVENZIONI PER PUBBLICI SERVIZI DI NAVIGAZIONE LACUALE.

Per l'articolo 4 della legge 8 giugno 1913, n. 621, l'impianto e l'esercizio con natanti a trazione meccanica, servizi pubblici di navigazione lacuale, ad itinerario fisso permanente, o in determinati periodi dell'anno, è subordinato alla concessione che viene accordata con decreto Reale, sentiti i corpi consultivi.

Quando risulti indispensabile per assicurare l'impianto e l'esercizio, viene accordato, per tali servizi, il diritto di esclusività, in via temporanea, ed in ogni caso per un termine non superiore a 15 anni, nonchè un sussidio dello Stato sino a lire 1 per autoscafo-chilometro e per la durata della concessione.

Con decreto Reale 11 luglio 1913, n. 959, fu approvato il « testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione ».

La sorveglianza e l'esercizio delle linee di navigazione lacuale è attualmente esercitata dal Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, ecc.), con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata.

Con leggi speciali sono poi state concesse linee di navigazione interna, con sovvenzione da parte dello Stato, sui sei laghi di maggiore importanza, e cioè: sui laghi di Como, d'Orta, d'Iseo, Maggiore, Garda e Trasimeno.

La interessenza dello Stato in tali servizi si concreta nell'applicazione delle tasse erariali e di bollo sui prodotti lordi del traffico e delle varie tasse comuni (ricchezza mobile, ecc.), imposte a tutte le Ditte commerciali.

A cura dell'Ispettorato generale delle ferrovie, vengono pubblicati, fra l'altro, i dati statistici dei servizi di navigazione interna, e cioè: le linee, la regione (o compartimento) dove si svolge il loro esercizio, il concessionario, la lunghezza di esercizio, il decreto Reale di concessione, la data d'inizio dell'esercizio, la data di scadenza della concessione, la sovvenzione governativa annua, la velocità di rotta (chilometri-ora), i natanti, i pontili, gli scali ed il personale.

I servizi di navigazione interna dipendono dal 4° luglio 1927 dal Ministero delle comunicazioni.

NOTA. — *Punti di concordanza:*

Dal seguente prospetto si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1930-31, a carico del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni.

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1930-31		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
62	Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale . . . . .	51,850. 16	1,467,516. 35	1,519,366. 51

## MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

## CONTO SPECIALE N. 37 (Parte Prima).

(N. 38 esercizio 1929-30).

Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.

(DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO).

## Linee esercitate dallo Stato.

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA DELLA RETE		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1931 3	media in esercizio al 30 giugno 1931 4	totale del traffico 5	chilometrico (5 : 4) 6
1	Linee di proprietà dello Stato . . . . .	16,756.078	16,694.974	3,977,760,823.91	238,260.97
2	Linee di proprietà promiscua e privata:				
	1°) Mantova-Modena . . . . .	65.000	65.000	1,398,945.771	21,522.24
	2°) Borgo S. Lorenzo-Pontassieve . . .	33.000	33.000	650,871.81	19,723.38
	3°) Belluno-Pieve di Cadore . . . . .	45.000	45.000	461,569.99	10,257.11
		143.000	143.000	2,511,387.57	
	Totale delle linee esercitate dallo Stato . . .			3,980,272,211.48	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

(ISPETTORATO GENERALE DELLE FERROVIE, ECC.).

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930 3	media in esercizio nel 1930-31 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	a) <i>Società italiana per le Ferrovie complementari della Sardegna.</i>				
1	Cagliari-Mandas-Gairo-Arbatax e diramazione Mandas-Sorgono e Gairo-Jerzu . . . .	330.076	330.076		
2	Bosa-Macomer-Tirso-Nuoro e Tirso-Chilivani	188.851	188.851		
3	Monti-Tempio . . . . .	39.202	39.202	8,358,045. »	
4	Sassari-Alghero . . . . .	34.255	34.255		
5	Villacidro-Villamar-Isili e diramazione Villamar-Ales . . . . .	96.096	96.096		
		688.480	688.480	8,358,045. »	12,140
6	Ferrovie Meridionali Sarde - Esercizio della ferrovia del Suleis . . . . .	111.758	111.758	1,122,670. »	11,035
7	Ferrovie Settentrionali Sarde - Sorzo-Sassari	11.165	11.165	164,040. »	5,735
	Totale Ferrovie della Sardegna . . .	811.403	811.403	9,644,755. »	11,885
	b) <i>Linee della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.</i>				
1	Torrelvicino-Schio-Arsiero . . . . .	23.190	23.190		
2	Rocchette-Asiago . . . . .	21.191	21.191	14,104,915. »	36,800
3	Thiene-Rocchette . . . . .	10.967	10.967		
4	Conegliano-Vittorio . . . . .	13.532	13.532		
	Da riportarsi . . .	68.880	68.880	14,104,915. »	



**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930 3	media in esercizio nel 1930-31 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	68.880	68.880		
5	Stazione Carnia-Villasantina . . . . .	19.164	19.164		
6	Cividale-Udine . . . . .	15.115	15.115		
7	Piove-Adria . . . . .	29.255	29.255		
8	Parma-Suzzara . . . . .	43.443	43.443		
9	Ferrara-Copparo . . . . .	19.051	19.051		
10	Ferrara-Cento . . . . .	30.614	30.614	14,104,915. »	36,800
11	Cento-Persiceto . . . . .	13.500	13.500		
12	Bologna-Portomaggiore e diramazione-Bu- drio-Massalombarda . . . . .	72.114	72.114		
13	Modena-Decima . . . . .	27.930	27.930		
14	Arezzo-Stia . . . . .	44.242	44.242		
		383.308	383.308	14,104,915. »	36,800
	<i>c) Linee della Società anonima delle Ferrovie Nord Milano.</i>				
1	Milano-Saronno . . . . .	21.245	21.245		
2	Milano-Incino-Erba e diramazione S. Pietro Martire-Camnago e tronco raccordo Bovi- sa-Librera . . . . .	46.240	46.240		
3	Saronno-Grandate . . . . .	18.328	18.328	57,393,995. »	
4	Saronno-Malnate . . . . .	23.903	23.903		
5	Como-Malnate-Varese-Laveno . . . . .	51.187	51.187		
	<i>Da riportarsi . . .</i>	160.903	160.903	57,393,995. »	237,790

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930 3	media in esercizio nel 1930-31 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . . . .</i>	160.903	160.903		
6	Novara-Saronno-Seregno . . . . .	55.119	55.119	57,393,995. »	
7	Castellanza-Cariate-Lonate-Ceppino . . . . .	10.203	10.203		
8	Cariate-Lonate-Ceppino-Confine Svizzero. . . . .	15.141	15.141		
		241,366	241.366	57,393,995. »	237,790
	<i>d) Linee esercitate da Società diverse.</i>				
1	Torino-Ciriè-Lanzo . . . . .	42.582	42.582	7,953,415. »	186,780
2	Torino-Settimo; Settimo-Castellamonte; Ri- varolo-Cuorgnè-Pont. . . . .	57.538	57.538	4,339,320. »	75,415
3	Sassi-Superga. . . . .	3.130	3.130	303,395. »	96,930
4	Santhià-Biella . . . . .	29.893	29.893	6,572,565. »	219,870
5	Biella-Balma; Biella-Mongrando e Biella- Vallemosso . . . . .	42.333	42.333	2,947,905 »	69,235
6	Grignasco-Coggiola . . . . .	14.503	14.503	1,291,975. »	89,085
7	Fossano-Mondovì-Villanova . . . . .	31.957	31.957	854,180. »	26,730
8	Basaluzzo-Frugarolo. . . . .	8.891	8.891	106,185. »	11,945
9	Tortona-Castelnuovo Scrivia . . . . .	8.602	8.602	84,980. »	9,880
10	Monza-Molteno-Oggiono . . . . .	34.000	34.000	2,400,790. »	70,611
11	Menaggio-Porlezza . . . . .	12.200	12.200	545,640. »	44,725
12	Ghirla-Ponte Tresa . . . . .	9.886	9.886	187,775. »	18,995
13	Ponte Tresa-Luino . . . . .	12.150	12.150	323,630. »	26,635
	<i>Da riportarsi . . . . .</i>	307.665	307.665	27,911,755. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930	media in esercizio nel 1930-31	totale del traffico	chilometrico
1	2	3	4	5	6
	<i>Riporto . . .</i>	307.665	307.665	27,911,755. »	
14	Varese-Luino . . . . .	24.768	24.768	1,124,670. »	45,410
15	Bergamo-San Giovanni Bianco . . . . .	30.338	30.338	2,695,745. »	88,855
16	Bergamo-Ponte della Selva . . . . .	28.691	28.691	4,119,725. »	143,590
17	Ponte Nossola-Clusone . . . . .	5.935	5.935	198,350. »	33,420
18	Sondrio-Tirano . . . . .	26.144	26.144	2,122,030. »	81,165
19	Domodossola-Confini Svizzeri . . . . .	32.092	32.092	1,223,530. »	38,125
20	Intra-Premeno . . . . .	13.363	13.363	326,590. »	24,440
21	Iseo-Edolo . . . . .	77.408	77.408	6,431,685. »	83,090
22	Brescia-Iseo . . . . .	24.071	24.071	2,278,250. »	94,645
23	Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Paderno . . . . .	21.173	21.173	1,218,000. »	57,525
24	Soresina-Soncino . . . . .	14.142	14.142	295,345. »	20,885
25	Soresina-Sesto-Cremona . . . . .	23.881	23.881	349,450. »	14,635
26	Rezzato-Vobarno . . . . .	25.992	25.992	1,923,340. »	73,995
27	Padova-Piazzola . . . . .	16.730	16.730	1,166,440. »	69,720
28	Piazzola-Carmignano . . . . .	11.344	11.344	569,355. »	50,190
29	Verona-Capriano . . . . .	34.408	34.408	1,389,790. »	30,410
30	Affi-Garda . . . . .	11.294	11.294		
31	Bribano-Agordo . . . . .	28.649	28.649	713,660. »	24,910
32	Savona-San Giuseppe . . . . .	17.000	17.000	8,690,475. »	511,205
33	Reggio Emilia-Guastalla-Carpi . . . . .	71.273	71.273	3,280,590. »	36,030
	<i>Da riportarsi . . .</i>	846.361	846.361	68,028,775. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930 3	media in esercizio nel 1930-31 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . . . .</i>	846.361	846.361	68,028,775. »	
34	Reggio Emilia-Ciano d'Enza . . . . .	30.064	30.064	1,537,405. »	51,140
35	Ferrara-Suzzara . . . . .	81.172	81.172	3,351,885. »	41,295
36	Ostellato-Porto Garibaldi . . . . .	28.683	28.683	464,880. »	16,205
37	Rimini-Mercatino . . . . .	35.686	35.686	911,300. »	25,535
38	Sassuolo-Modena-Finale . . . . .	68.946	68.946	2,249,205. »	32,625
39	Modena-Vignola . . . . .	25.898	25.898	1,210,620. »	46,745
40	Spilamberto-Bazzano . . . . .	7.410	7.410	98,060. »	13,235
41	Castelbolognese-Riolo . . . . .	9.450	9.450	349,540. »	36,990
42	Massalombarda-Imola-Castel del Rio . . . . .	39.120	39.120	127,185. »	3,250
43	Arezzo-Fossato . . . . .	133.794	133.794	3,209,085. »	23,985
44	Montepulciano stazione-Città (a) . . . . .	10.500	10.500	»	»
45	Poggibonsi-Colle Val d'Elsa . . . . .	7.422	7.422	416,675. »	56,140
46	Pracchia-San Marcello . . . . .	16.753	16.753	741,810. »	44,280
47	Siena-Monte Antico . . . . .	55.858	55.858	418,005. »	7,485
48	Fano-Fermignano . . . . .	43.161	43.161	599,060. »	13,670
49	Castelraimondo-Camerino (b) . . . . .	11.072	11.072	97,005. »	8,760
50	Porto San Giorgio-Fermo-Amandola . . . . .	59.077	59.077	1,213,455. »	20,540
51	Adriatico-Sangritana . . . . .	149.477	149.477	2,916,675. »	19,515
52	Chieti Città-Chieti Stazione . . . . .	8.593	8.593	458,275. »	53,330
53	Umbertide-Todi-Terni . . . . .	112.910	112.910	4,156,605. »	36,815
54	Funicolare di Orvieto . . . . .	0.633	0.633	185,220. »	292,605
	<i>Da riportarsi . . . . .</i>	1.782.040	1.782.040	92,739,725. »	

(a) Chiusa all'esercizio.

(b) Il 27 novembre 1930 sospeso l'esercizio.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930 3	media in esercizio nel 1930-31 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	1.782.040	1.782.040	92,739,725. »	
55	Massa Marittima-Follonica Porto . . . . .	25.132	25.132	2,446,790. »	97,360
56	Orbetello-Porto Santo Stefano . . . . .	13.342	13.342	609,120. »	45,655
57	Civitacastellana-Viterbo . . . . .	44.500	44.500	586,520. »	13,180
58	Roma-Fiuggi-Frosinone . . . . .	132.876	132.876	8,512,375. »	64,065
59	Mandela-Subiaco . . . . .	22.709	22.709	603,590. »	26,580
60	Aquila-Capitignano . . . . .	30.092	30.092	434,100. »	14,425
61	Roma-Ostia . . . . .	24.821	24,821	5,924,575. »	238,690
62	Spoleto-Norcia . . . . .	50.941	50.941	1,129,400. »	22,170
63	Cancello-Benevento . . . . .	48.236	48.236	2,064,605. »	42,800
64	Napoli-Torregaveta . . . . .	49.781	49.781	3,338,810. »	118,235
65	Napoli-Piedimonte d'Alife . . . . .	80.832	80.832	2,908,820. »	35,980
66	Napoli-Ottaviano-Circumvesuviana . . . . .	73.441	73.441	11,555,090. »	157,340
67	Napoli-Nola-Baiano . . . . .	37.886	37.886	3,849,840. »	101,615
68	Pugliano-Vesuvio . . . . .	7.703	7.703	1,370,900. »	177,970
69	Funicolare del Vomero . . . . .	1.433	1.433	1,786,745. »	1,246,855
70	Funicolare di Capri . . . . .	0.648	0.648	377,410. »	582,425
71	Agnone-Pescolanciano . . . . .	37.621	37.621	410,265. »	10,905
72	Bari-Locorotondo . . . . .	114.720	114.720	4,479,035. »	39,045
73	Bari-Matera-Miglionico . . . . .	76.784	76.784	2,343,175. »	30,515
74	Potenza Inferiore-Pignola . . . . .	12.299	12.299	35.150. »	2,860
75	Spezzano Albanese-Castrovillari . . . . .	25.265	25.265	373,165. »	14,770
	<i>Da riportarsi . . .</i>	2.663.102	2.663.102	147,879,205. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930 3	media in esercizio nel 1930-31 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	2.663.102	2.663.102	147,879.205. »	
76	Cosenza-Decollatura . . . . .	58.725	58.725	1,353,220. »	23,045
77	Vibo Valentia-Mileto . . . . .	14.888	14.888	772,345. »	51,875
78	Gioia Tauro-Sinopoli-S. Procopio . . . . .	12.975	12.975	475,245. »	36,630
79	Pedace-San Pietro in Guarano . . . . .	28.928	28.928	348,340. »	12,040
80	Soverato-Chiaravalle Centrale . . . . .	23.556	23.556	250,060. »	10,615
81	Gioia Tauro-Cinquefrondi . . . . .	21.390	21.390	746,455. »	34,895
82	Lecce-Francavilla . . . . .	87.150	87.150	3,125,265. »	35,860
83	Nardò-Tricase-Maglie . . . . .	85.494	85.494	2,263,070. »	26,470
84	Casarano-Gallipoli . . . . .	22.003	22.003	207,095. »	9,410
85	Francavilla-Locorotondo . . . . .	15.719	15.719	612,820. »	38,985
86	Circumetnea . . . . .	113.483	113.483	3,528,890. »	31,095
87	Siracusa-Vizzini . . . . .	66.464	66.464	1,875,485. »	28,220
88	Calalzo-Dobbiaco . . . . .	64.806	64.806	1,797,480. »	74,030
89	Dermulo-Fondo-Mendola . . . . .	23.674	23.674	542,710. »	22,925
90	Bolzano-Klobenstein . . . . .	11.700	11.700	1,139,850. »	97,425
91	Bolzano-Caldaro-Mendola . . . . .	16.728	16.728	1,433,665. »	85,705
92	Cividale-Caporetto . . . . .	27.804	27.804	367,245. »	13,210
93	Rovereto-Riva . . . . .	28.542	28.542	1,352,305. »	47,380
94	Ora-Cavalese-Presdazzo . . . . .	51.750	51.750	1,202,820. »	23,245
95	Villasantina-Comeglians . . . . .	14.040	14.040	320,265. »	22,810
96	S. Spirito-Bitonto . . . . .	8.200	8.200	235,880. »	28,765
	<i>Da riportarsi . . .</i>	3.461.121	3.461.121	171,829,715. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate in esercizio  
nell'anno finanziario 1930-31.**

**Ferrovie esercitate dall'industria privata.**

(Linee di proprietà dello Stato, di proprietà promiscua e privata).

Numero d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1930 3	media in esercizio nel 1930-31 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . . . .</i>	3.461.121	3.461.121	171,829,715. »	
97	Santuario della Guardia . . . . .	8.862	8.862	507,115. »	57,225
98	Genova-Casella . . . . .	23.557	23.557	964,385. »	40,940
99	Pescara-Penne . . . . .	35.859	35.859	888,640. »	24,780
100	Avigliano Città-Acerenza . . . . .	27.093	27.093	189,685. »	7,000
101	Lagonegro-Laino Bruzio . . . . .	39.961	39.961	260,155. »	6,510
102	Crotone Città-Petilia Policastro . . . . .	41.180	41,180	368,840. »	8,955
103	Aosta-Prè S. Didier (a) . . . . .	31.567	29.461	986,095. »	33,470
104	Arezzo-Sinalunga (b) . . . . .	32.235	26.847	513,355. »	19,120
105	Taranto-Martina Franca (c) . . . . .	34.553	6.532	49,560. »	7,585
	Totale ferrovie diverse . . . . .	3.735.988	3.700.473	176,557,045. »	47,712
	<i>e) Ferrovie private autorizzate al pubblico servizio.</i>				
1	Marmifera di Carrara . . . . .	21.000	21.000	9,755. »	465
2	Giuncarico-Montemassi . . . . .	8.028	8.028	38,600. »	4,810
		29.028	29.028	48,355. »	1,665
	<b>RIEPILOGO</b>				
	<i>a) Ferrovie esercitate dall'industria privata.</i>				
1	Ferrovie della Sardegna . . . . .	811.403	811.403	9,644,755. »	11,885
2	Ferrovie diverse . . . . .	4.360.662	4.325.147	248,054,955. »	57,350
		5.172.065	5.136.550	257,699,710. »	50,170
	<i>b) Ferrovie private autorizzate al pubblico servizio . . . . .</i>	29.028	29.028	48,355. »	1,665
	Totale generale (parte seconda) . . . . .	5.201.093	5.165.578	257,748,065. »	49,895

(a) Il 24 luglio 1930 aperta all'esercizio.  
(b) Il 1° settembre 1930 aperta all'esercizio.  
(c) Il 22 aprile 1931 aperta all'esercizio.

## MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

(DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO).

## CONTO SPECIALE N. 38.

(N. 39 esercizio 1929-30).

## PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DI PROPRIETÀ PRIVATA.

(ESERCIZIO 1930-31).

In dipendenza dei patti esistenti fra lo Stato e le Società concessionarie delle linee Mantova-Modena, Borgo San Lorenzo-Pontassieve e Belluno-Pieve di Cadore, comprese nella rete delle ferrovie dello Stato, le anzidette Società hanno diritto ad una compartecipazione ai prodotti.

Nel presente conto è data la dimostrazione, per il periodo dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931, degli introiti delle suddette linee e della compartecipazione spettante a ciascuna delle tre Società, mentre dagli allegati nn. 1, 2 e 3 risultano più particolarmente, per ognuna, gli importi costituenti i prodotti e le basi della ripartizione di essi a norma delle vigenti convenzioni.

\* \* \* \*

Introiti effettuati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato . . .	L.	2,567,203.48
Quote spettanti alle Società concessionarie . . . . .	»	996,458.74
		1,570,744.74
Differenza a favore dello Stato . . . . .	L.	1,570,744.74

INDICAZIONE DELLE LINEE	Prodotti diretti ed indiretti dello Stato accertati nell'esercizio 1930-31	Quote dei prodotti spettanti alla Società concessionaria in base a particolari convenzioni nell'esercizio 1930-31	Somme pagate a favore della Società concessionaria nell'esercizio 1930-31
1	2	3	4
Mantova-Modena . . . . . L.	1,452,436. 58	708,483. 48	708,483. 48
Borgo San Lorenzo-Pontassieve . . . . . »	652,266. 40	102,658. 11	<sup>(a)</sup> 102,658. 11
Belluno-Pieve di Cadore . . . . . »	462,500. 50	185,317. 15	185,317. 15
	2,567,203. 48	996,458. 74	996,458. 74

(a) Somma corrisposta alla Concessionaria, a saldo.



## ALLEGATO N. 1 AL CONTO SPECIALE N. 38

## FERROVIA MANTOVA-MODENA.

GESTIONE ANNO FINANZIARIO 1930-31.

*Concessione: Decreto Reale 1° dicembre 1870, n. 6094.**Concessione d'esercizio: Capitolato 3 agosto 1876 e Convenzione 24 settembre 1881.*

PRODOTTI E RIPARTIZIONE	Secondo semestre 1930	Primo semestre 1931	Anno finanziario 1930-31
PRODOTTI DELLA LINEA.			
Prodotti diretti . . . . .	827,952. 18	570,993. 59	1,398,945. 77
Prodotti indiretti:			
Concessioni: caffè, telegrammi privati, ecc. . . . .	9,427. 32	8,593. 79	18,021. 11
Diversi . . . . .	11,060. »	24,409. 70	35,469. 70
Totale . . . . .	848,439. 50	603,997. 08	1,452,436. 58
CONTO NEI RAPPORTI FRA STATO E CONCESSIONARIA.			
I prodotti di cui sopra vennero ripartiti come segue:			
a favore dello Stato:			
a) il 50 per cento dei prodotti diretti e dei proventi per concessioni di caffè, telegrammi privati, ecc. . . . .	418,689. 73	289,793. 67	708,483. 40
b) ammontare degli altri prodotti indiretti . . . . .	11,060. »	24,409. 70	35,469. 70
Totale . . . . .	429,749. 73	314,203. 37	743,953. 10
a favore della Concessionaria:			
il 50 per cento dei prodotti ripartibili . . . . .	418,689. 77	289,793. 71	708,483. 48
Formano . . . . .	848,439. 50	603,997. 08	1,452,436. 58
Oltre poi alle quote di prodotto come sopra liquidate . . . . .	418,689. 77	289,793. 71	708,483. 48
spettano alla Concessionaria:			
a) per proventi relativi ai trasporti di pacchi postali. . . . .	1,191. 69	882. 37	2,074. 06
Totale . . . . .	419,881. 46	290,676. 08	710,557. 54

## ALLEGATO N. 2 AL CONTO SPECIALE N. 38

**FERROVIA BORGO SAN LORENZO-PONTASSIEVE.**

GESTIONE ANNO FINANZIARIO 1930-31.

*Concessione: Legge 12 luglio 1908, n. 444.**Convenzione d'esercizio:  
19 dicembre 1908 approvata con Decreto Reale 24 gennaio 1909, n. 133.***Prodotti della linea.**

Prodotti diretti . . . . .	L.	650,871.81
Prodotti indiretti . . . . .	»	1,394.59
		<hr/>
	L.	652,266.40
Proventi per trasporto pacchi postali . . . . .	»	1,594.43
		<hr/>
Totale . . . . .	L.	653,860.83
		<hr/> <hr/>

**Conto nei rapporti fra Stato e Concessionaria.**

a) A favore della Concessionaria (compartecipazione massima a saldo).	L.	102,658.11
b) A favore dello Stato, le rimanenti . . . . .	»	551,202.72
		<hr/>
Formano . . . . .	L.	653,860.83
		<hr/> <hr/>

## ALLEGATO N. 3 AL CONTO SPECIALE N. 38

**FERROVIA BELLUNO-CADORE.**

GESTIONE ANNO FINANZIARIO 1930-31.

*Concessione: Legge 12 luglio 1908, n. 444.**Convenzione d'esercizio:  
18 luglio 1910 approvata con Decreto Reale 21 luglio 1910, n. 566.***Prodotti della linea.**

Prodotti diretti . . . . .	L. 461,569.99
Prodotti indiretti . . . . .	» 930.51
	<hr/>
	L. 462,500.50
Provento per trasporto di pacchi postali . . . . .	» 792.36
	<hr/>
Totale . . . . .	L. 463,292.86
	<hr/> <hr/>

**Conto nei rapporti fra Stato e Concessionario.**

A favore del concessionario lire 4,130 a Km., per chilometri 44,870.98 (compartecipazione massima) . . . . .	L. 185,317.15
A favore dello Stato, le rimanenti . . . . .	» 277,975.71
	<hr/>
Formano . . . . .	L. 463,292.86
	<hr/> <hr/>

**MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.**  
(DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO).

**CONTO SPECIALE N. 39.**  
(N. 40 esercizio 1929-30).

**PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO.**  
(ESERCIZIO FINANZIARIO 1930-31).

Per tutte le linee esercitate dalle ferrovie dello Stato i relativi prodotti competono esclusivamente all'Erario, ad eccezione di quelli delle linee Mantova-Modena e Belluno-Pieve di Cadore, di proprietà privata, i cui concessionari, in base ai rispettivi atti di concessione, hanno diritto di comparteciparvi. Altrettanto dicasi per la linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, alla cui concessionaria, nell'esercizio 1930-31, è stata corrisposta la somma di L. 102,627.11 a saldo della suddetta compartecipazione spettante.

Fra le linee di proprietà statale è poi compresa la linea Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione, per la quale lo Stato, in base all'art. 7 della convenzione 1° settembre 1917, approvata con decreto legge luogotenenziale 13 settembre, 1917 n. 1591, ha assunto l'obbligo di far partecipare il Consorzio per la suddetta ferrovia, agli utili di esercizio, nella misura del 20% dei prodotti diretti ed indiretti eccedenti le L. 15,000 annue al chilometro.

Nell'unito prospetto sono indicati tutti i prodotti relativi alle linee esercitate dallo Stato, tanto se di sua proprietà che di terzi. Queste ultime, sono costituite, oltre che dalle summenzionate (per le quali i concessionari compartecipano ai prodotti ed a cui si riferisce la dimostrazione data nel conto speciale n. 38) dalla linea Busca-Dronero, concessa al comune di Dronero ed esercitata dallo Stato in base all'articolo 17 della legge 27 giugno 1912, n. 638; e, nelle Nuove provincie, dalle linee di proprietà della Compagnia delle ferrovie meridionali austriache (Südbahn) di cui al decreto-legge 12 luglio 1923, n. 1816, nonchè dalle linee Trento-Primolano; Bolzano-Merano; Merano-Malles; Brunico-Campo Tures; San Michele-Mez-zolombardo; Trento-Malè; Cervignano-Monfalcone; Gorizia-Aidussina e Trieste-Parenzo.

Il prospetto non comprende, quindi, i prodotti delle linee Brescia-Iseo; Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò; Cosenza-Pietrafitta e Iglesias-Monteponi, di proprietà dello Stato, ma esercitate da privati.

I prodotti del traffico, durante l'esercizio 1930-31, sono notevolmente diminuiti; la relativa media chilometrica, come risulta dalla dimostrazione data nel conto speciale n. 37, che nell'esercizio 1929-30 è stata di lire 279,917.79, è infatti discesa, nel 1930-31, a lire 238,260.97.

La detta diminuzione di prodotti è dovuta particolarmente, per il traffico delle merci, alla crisi economica in atto.

Concludendo, le linee assunte in esercizio dallo Stato, in base alla legge 22 aprile 1905, n. 137, ed alle leggi successive, hanno dato nell'esercizio 1930-31, per prodotti del traffico ed estranei al traffico, un introito complessivo di lire 4,093,521,840.93

**NOTA. — Puntii di concordanza:**

Dal consuntivo delle entrate dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il suddetto importo risulta così distinto:

Prodotti del traffico - cap. 1 e 2 . . . . .	L. 3,980,272,211.48
Prodotti estranei al traffico - cap. 3 a 9 . . . . .	» 113,249,629.45
in totale . . . . .	L. <u>4,093,521,840.93</u>

## Prodotti dell'esercizio ottenuti dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931.

PRODOTTI	Linee dello Stato	Linee di proprietà promiscua o privata	TOTALE
PRODOTTI DEL TRAFFICO.			
Viaggiatori . . . . .	1,413,997,603. 61	831,013. 04	1,414,828,616. 65
Bagagli . . . . .	49,387,039. »	14,001. 15	49,401,040. 15
Merci a grande velocità . . . . .	415,587,579. 39	325,456. 10	415,913,035. 49
Merci a piccola velocità . . . . .	2,098,788,601. 91	1,340,917. 28	2,100,129,519. 19
Totale . . .	3,977,760,823. 91	2,511,387. 57	3,980,272,211. 48
PRODOTTI ESTRANEI AL TRAFFICO.			
Pigioni di locali . . . . .	18,116,386. 29	7,000. »	18,123,386. 29
Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita di prodotti del suolo . . . . .	2,465,826. 09	6,433. 58	2,472,259. 67
Concessioni di caffè, spacci diversi, affitti, ecc.	7,164,372. 93	8,913. 96	7,173,286. 89
Canoni per concessioni di binari di raccordo . .	4,206,478. 72	15,782. »	4,222,260. 72
Canoni per pedaggi ed attraversamenti . . . . .	1,208,509. 10	11,706. 70	1,220,215. 80
Telegrammi privati . . . . .	1,266,181. 75	2,144. 36	1,268,326. 11
Noleggi { materiale rotabile in esercizio cumulativo.	3,548,962. 24	»	3,548,962. 24
{ diversi . . . . .	34,525,850. 77	»	34,525,850. 77
Prodotti per servizi accessori . . . . .	16,732,848. 93	»	16,732,848. 93
Utili di magazzino . . . . .	23,379,277. 65	»	23,379,277. 65
Introiti indiretti delle Ferrovie Secondarie Sicule.	149,674. 37	»	149,674. 37
Diversi . . . . .	429,444. 70	3,835. 31	433,280. 01
Totale . . .	113,193,813. 54	55,815. 91	113,249,629. 45
Complessivamente . . .	4,090,954,637. 45	2,567,203. 48	4,093,521,840. 93

Le linee assunte in esercizio dallo Stato, in base alla legge 22 aprile 1905 n. 137, ed alle leggi successive hanno dato un introito complessivo di 4,093,521,840.93, come risulta dal consuntivo dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Infatti si ebbero:

per prodotti del traffico . . . . .	L.	3,980,272,211.48
per introiti indiretti . . . . .	»	113,249,629.45
Totale . . .	L.	<u>4,093,521,840.93</u>

## MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

(DIREZIONE GENERALE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI).

(Servizio V. - Divisione I. - Sezione III).

### CONTO SPECIALE N. 40.

(N. 41 esercizio 1929-30)

#### SERVIZIO DEI VAGLIA POSTALI.

Il servizio dei vaglia postali trae la sua origine da un regolamento emanato dal Consiglio delle Poste di Francia nel 1808, il quale consentì che venissero rilasciate dagli uffici postali « des reconnaissances des sommes de 50 francs expédiées à découvert par la poste pour les militaires ».

Il servizio delle « riconoscenze », adottato nel 1818 nel Piemonte, soltanto per la trasmissione del denaro ai militari, fu ammesso, nello Stato medesimo, anche a vantaggio del pubblico, nell'anno 1839.

Con la legge 5 maggio 1862, n. 604, il servizio dei vaglia postali fu esteso a tutte le provincie del Regno d'Italia, riconoscendosi i vantaggi di questo sistema di trasmissione di denaro, semplice, spedito e garantito pienamente dall'Amministrazione.

Questi requisiti fecero sì che il servizio vaglia rapidamente si sviluppasse e diventasse il mezzo più comune per la spedizione del denaro, e ciò fu di sprone all'Amministrazione per studiare ed adottare nuove forme di servizio che tornassero a beneficio del pubblico.

Così, con la legge n. 2031 del 4 dicembre 1864, fu attuata la trasmissione di vaglia per mezzo del telegrafo, e con le convenzioni internazionali di Parigi, del giugno 1878 e di Lisbona del marzo 1885, fu adottato l'uso dei vaglia « internazionali ».

Con le leggi 30 luglio 1888 e 12 giugno 1890 furono introdotte, nel servizio vaglia, notevoli modificazioni (circa la tariffa, la rinnovazione, la duplicazione, la girata ecc.) inoltre furono create le cartoline vaglia.

Con decreto Reale n. 487, del 20 novembre 1902, l'Amministrazione provvide alla istituzione di un tipo speciale di vaglia in esenzione di tassa (vaglia di servizio) da servire per la trasmissione dei fondi nell'interesse dell'amministrazione medesima, e contemporaneamente unificò il tipo di vaglia interno.

Nell'intento di soddisfare le esigenze del pubblico, con Regio decreto del 2 luglio 1912, fu istituito un tipo di vaglia da spedirsi chiuso, detto « Vaglia lettera », ma il limitato sviluppo preso da tale forma speciale di spedizione di denaro, ne consigliò l'abolizione, che fu effettuata con Regio decreto del 1° maggio 1921. Con questo decreto, inoltre, si istituì un tipo speciale di vaglia da annunziarsi per telegrafo con contabilità distinta da quella dei vaglia ordinari. Con Regio decreto n. 2376, del 10 settembre 1923, fu istituito un nuovo tipo di vaglia ordinario interno a tassa (in sostituzione del vecchio tipo suddiviso in vaglia di importo fino a lire 25 e vaglia di importo superiore a lire 25).

In fine, con decreto ministeriale 8 giugno 1925, fu istituito, con effetto dal 1° luglio 1925 un tipo di vaglia per tasse e concessioni da usarsi esclusivamente per versare ai procuratori del registro le somme dovute all'Erario per tasse scolastiche, di licenza ecc.

Pertanto il servizio vaglia, alla fine dell'esercizio 1930-1931, si svolgeva nei seguenti tipi attualmente in uso:

a) vaglia ordinario, interno a tassa (ad uso del pubblico), per le spedizioni di denaro nell'interno del Regno, con mezzi ordinari;

b) vaglia telegrafico, interno a tassa (ad uso del pubblico), per le spedizioni di denaro nell'interno del Regno, per mezzo del telegrafo;

c) vaglia di servizio (per uso interno dell'amministrazione postale e telegrafica e per le altre Amministrazioni Statali);

d) vaglia internazionale (ad uso del pubblico e dell'Amministrazione postale telegrafica) per la spedizione di denaro all'estero, distinto in ordinario e telegrafico;

e) vaglia per tasse e concessioni (pei pagamenti da eseguirsi al procuratore del Registro).

Lo sviluppo preso dal servizio dei vaglia postali è stato continuo e costante, e nell'ultimo esercizio precedente la guerra, cioè nel 1913-1914, si ebbe una emissione di vaglia per l'importo totale di 3 miliardi.

Durante la guerra tale movimento aumentò fino a raggiungere, nell'esercizio 1918-19, l'importo di lire 15 miliardi, per tutte le specie dei vaglia emessi,

Negli esercizi del dopo-guerra il movimento di denaro non è affatto diminuito, poichè, dal 1919-1920 al 1926-27, la emissione di tutte le specie dei vaglia ha dapprima quasi toccato, e poi superato l'importo di 20 miliardi di lire annualmente, raggiungendo, nell'esercizio 1926-27, la cifra di 25 miliardi di lire di titoli emessi.

Negli ultimi quattro esercizi finanziari 1927-28, 1928-29 e 1929-30 1930-31 notasi, invece, una notevolissima diminuzione nel movimento dei vaglia di servizio, dovuta al fatto che questi vaglia non sono più adoperati, dal 1° luglio 1927, per le richieste di sovvenzioni delle Casse Provinciali delle poste alle locali Sezioni di Tesoreria, essendo usati, per tale scopo, appositi ordinativi, assolutamente estranei alla contabilità dei vaglia postali.

I risultati contabili per l'esercizio 1930-31 sono dimostrati in modo dettagliato nell'unito prospetto del movimento bancario del servizio vaglia; nel quale prospetto, sono esposte, giova osservare, le cifre risultanti dalle scritture generali a tutto il giugno 1931, suscettibili di rettificazioni a revisione compiuta.

E poichè, con Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2173, è stata abolita la rinnovazione dei vaglia emessi dal 1° gennaio 1927 in poi, provvedendosi al rimborso dei titoli non pagati mediante assegni del servizio dei conti correnti postali, si sono segnati, in uscita, nel prospetto medesimo, i prelevamenti fatti dalla cassa vaglia, per alimentare appositi conti correnti, sui quali vengono disposti i rimborsi agli aventi diritto.

In detto prospetto, inoltre trovasi compreso bensì l'importo dei vaglia di ogni specie, pagati in Italia, di origine italiana, ma non l'importo dei vaglia di origine estera pagati in Italia, e ciò nella considerazione che questa ultima partita non trova il corrispettivo carico nel dare del prospetto stesso, trattandosi di vaglia emessi all'estero, mentre poi la sistemazione del credito dell'Amministrazione italiana, per il titolo suddetto, è regolata da speciali convenzioni in vigore con le corrispondenti amministrazioni postali estere.

**Prospetto dimostrante il movimento dei vaglia postali  
avvenuto durante l'esercizio 1930-31.**

<b>DARE.</b>	
Resto a debito per vaglia non pagati al 30 giugno 1930 . . . . .	338,481,972. 86
Importo dei vaglia emessi (compresa la rinnovazione) e correzioni . . . . .	13,501,294,497. 59
Totale . . . . .	13,839,776,470. 45
<b>AVERE.</b>	
Importo dei vaglia pagati, e rinnovati durante l'esercizio 1930-31. . . . .	13,433,311,712. 08
Prelevamenti dalla Cassa vaglia per rimborso di vaglia emessi dal gennaio 1927 . . . . .	50,384,260. 12
Totale . . . . .	13,483,695,972. 20
Importo dei vaglia rimasti da pagare al 30 giugno 1931 . . . . .	356,080,498. 25
	13,839,776,470. 45

Si aggiunge a scopo di confronto la dimostrazione del movimento dei vaglia dell'ultimo quinquennio, preso per unità di milioni.

	1926-27	1927-28	1928-29	1929-30	1930-31
<b>DARE.</b>					
Resto a debito per vaglia non pagati . . . . .	3,891. 16	3,741. 86	3,051. 14	358. 86	338. 48
Vaglia emessi. . . . .	25,730. 25	14,268. 04	15,053. 75	13,776. 16	13,501. 29
Totale . . . . .	29,621. 41	18,009. 90	18,104. 89	14,135. 02	13,839. 77
<b>AVERE.</b>					
Vaglia pagati e rinnovati . . . . .	24,875. 79	14,201. 80	17,699. 46	13,754. 24	13,433. 31
Prelevamenti per il rimborso di vaglia . . . . .	1,003. 53	756. 84	46. 58	42. 30	50. 38
Versamento all'Erario per vaglia perenti . . . . .	0. 23	0. 12	»	»	»
Vaglia non pagati al 30 giugno . . . . .	3,741. 86	3,051. 14	358. 85	338. 48	356. 08
Totale . . . . .	29,621. 41	18,009. 90	18,104. 89	14,135. 02	13,839. 77



Segue CONTO SPECIALE N. 40

## Conto Riassuntivo.

DARE		AVERE	
Resto a debito per vaglia emessi negli esercizi precedenti al 30 giugno 1930 . . .	338,481,972. 86	Vaglia pagati e rinnovati (1) durante l'esercizio 1930-31 . . . . .	13,433,311,712. 08
Aumento del debito per correzioni riferibili ai conti degli esercizi 1926-27 e 1927-28 .	2,160,360. 57	Prelevamenti dalla Cassa vaglia per rimborso di vaglia emessi dal gennaio 1927 e non pagati nel periodo di validità . . .	50,384,260. 12
Importo dei vaglia emessi (compresa la rinnovazione) (1) nell'esercizio 1930-31 .	13,499,134,137. 02	Totale . . .	13,483,695,972. 20
Totale . . .	13,839,776,470. 45	Importo dei vaglia rimasti da pagare al 30 giugno 1931. . . . .	356,080,498. 25
		Totale . . .	13,839,776,470. 45

## Operazioni del 1930-31.

Vaglia ordinari emessi (compresa la rinnovazione) (1) . . . . .	1,609,881,163. 07	Vaglia ordinari pagati e rinnovati (1) . .	1,605,765,232. 87
Vaglia per tasse e concessioni emessi (compresa la rinnovazione) . . . . .	126,699,542. 76	Vaglia per tasse e concessioni pagati e rinnovati . . . . .	124,613,324. 93
Vaglia telegrafici emessi (compresa la rinnovazione) . . . . .	366,481,243. 69	Vaglia telegrafici pagati e rinnovati . . .	366,108,803. 34
Vaglia di servizio emessi (compresa la rinnovazione) . . . . .	11,319,887,533. 57	Vaglia di servizio pagati e rinnovati . . .	11,260,728,301. 53
Vaglia internazionali emessi (compresa la rinnovazione) . . . . .	76,184,653. 93	Vaglia internazionali di origine italiana pagati e rinnovati . . . . .	76,096,049. 41
Totale . . .	13,499,134,137. 02	Totale . . .	13,433,311,712. 08

(1) La rinnovazione si effettua per i vaglia emessi fino al 31 dicembre 1926 e non pagati nel periodo della validità.

## MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI.

(AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI).

### CONTO SPECIALE N. 41.

(N. 42 esercizio 1929-30).

#### GESTIONE DEI DEPOSITI NELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE E PROVINCIALE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI.

La contabilità dei depositi già preesistente nell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, ma non disciplinata da norme regolamentari, fu sistemata definitivamente col titolo VII delle disposizioni approvate con Regio decreto 13 giugno 1910, n. 331.

In detto decreto si contengono norme per la determinazione dei titoli costituenti la gestione dei depositi nell'Amministrazione centrale e in quella provinciale.

Fra i titoli dei depositi presso il gestore del Ministero erano compresi i rilievi a debito accertati nel servizio dei vaglia e risparmi, le somme derivanti da eccedenze nelle casse e negli uffici e le somme per profitti e perdite, i quali titoli riconosciuti propri della gestione vaglia e risparmi, cui in passato appartenevano, furono con decreto ministeriale 16 febbraio 1922, restituiti al servizio dei vaglia e risparmi, per essere compenetrati nelle contabilità di quelle gestioni.

Fino al 30 giugno 1924 si aveva anche una gestione affidata ad un secondo gestore centrale per il servizio dei conti correnti ed assegni postali, la quale consisteva nel versamento di somme, da parte di enti o di privati, in un conto corrente, sul quale i correntisti disponevano pagamenti che si eseguivano dagli uffici postali, ma, col 1° luglio 1924, tali depositi sono stati soppressi e la contabilità relativa è stata compenetrata in quella dei vaglia e risparmi.

I depositi si distinguono come appresso:

*Categoria A*, che comprende:

1°) gestione del gestore centrale dei depositi vari, il quale amministra i depositi che, in virtù di leggi e regolamenti speciali, sono presso di lui precostituiti da talune Amministrazioni statali e da enti pubblici od anche da privati per l'esecuzione delle proprie rispettive spese, da farsi in provincia dagli uffici postali.

2°) gestione dei gestori provinciali per depositi in numerario, costituiti, presso le direzioni provinciali, da enti o da privati in garanzia o corrispettivo di prestazioni e servizi che l'Amministrazione si assume di disimpegnare, ed i cui fondi sono custoditi dal cassiere provinciale.

Come risulta dalla situazione che segue, nell'esercizio 1930-31, si è verificata, in questa specie di depositi, un incremento di circa 39 milioni.

*Categoria B*, che riguarda titoli di spesa da pagarsi dagli uffici e dai Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche che li versano quindi alle Direzioni provinciali, le quali ne ottengono poi il rimborso dal gestore centrale dei depositi vari.

I titoli di cui trattasi sono determinati, ogni anno, da apposito decreto ministeriale.

Si fanno seguire le situazioni comparative delle due specie di depositi dei quattro ultimi esercizi finanziari.

## Segue CONTO SPECIALE N. 41

DEPOSITI PRESSO L'AMMINISTRAZIONE CENTRALE E PROVINCIALE.  
QUADRO SINTETICO COMPARATIVO.

## CATEGORIA A.

## DEPOSITI PRESSO IL GESTORE CENTRALE.

ESERCIZI	Entrata	Uscita	Saldo
1927-28 . . . . .	98,710,571.31	83,417,925.35	15,292,645.96
1928-29 . . . . .	124,872,895.35	98,044,466.83	26,828,428.52
1929-30 . . . . .	204,710,283.01	172,096,544.77	32,613,738.24
1930-31 . . . . .	240,448,904.95	196,869,460.35	43,579,444.60

## DEPOSITI PROVINCIALI.

1927-28 . . . . .	333,452,976.12	322,829,992.48	10,622,983.64
1928-29 . . . . .	406,543,735.12	392,658,486.87	13,885,248.25
1929-30 . . . . .	83,742,731.40	67,347,411.57	16,395,319.83
1930-31 . . . . .	87,465,212.90	70,159,320.18	17,305,892.72

## RIASSUNTO GENERALE DELLA CATEGORIA A.

1927-28 . . . . .	432,163,547.43	406,247,917.83	25,915,629.60
1928-29 . . . . .	531,416,630.47	490,702,953.70	40,713,676.77
1929-30 . . . . .	288,453,014.41	239,443,956.34	49,009,058.07
1930-31 . . . . .	327,914,117.85	267,028,780.53	60,885,337.32

## CATEGORIA B.

1927-28 . . . . .	126,480,175.67	108,614,477.99	17,865,697.68
1928-29 . . . . .	155,676,304.86	118,445,957.92	37,230,346.94
1929-30 . . . . .	225,223,961.29	188,578,602.71	36,645,358.58
1930-31 . . . . .	246,343,548. »	210,851,976.61	35,491,571.39

## Contabilità Depositi - Categ. A. — Situazione al 30 giugno 1931.

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Saldo
1	Agrigento . . . . .	32,303. 30	27,723. 70	4,579. 60
2	Alessandria . . . . .	684,309. 12	595,059. 84	89,249. 28
3	Ancona . . . . .	1,084,969. 84	617,836. 89	467,132. 95
4	Aquila . . . . .	693,125. 75	603,012. 87	90,112. 88
5	Arezzo . . . . .	97,641. 23	83,020. 45	14,620. 78
6	Ascoli-Piceno . . . . .	56,854. 06	45,607. 78	11,246. 28
7	Avellino . . . . .	129,984. 05	110,496. 60	19,487. 45
8	Bari . . . . .	1,541,899. 87	1,028,655. 80	513,244. 07
9	Belluno . . . . .	26,030. 81	17,807. 53	8,223. 28
10	Benevento . . . . .	140,549. 45	125,219. 90	15,329. 55
11	Bergamo . . . . .	439,313. 55	379,432. 70	59,880. 85
12	Bologna . . . . .	1,634,324. 50	1,198,531. 65	435,792. 85
13	Brescia . . . . .	1,673,434. 10	1,005,348. 11	668,085. 99
14	Cagliari . . . . .	1,115,723. 72	865,171. 39	250,552. 33
15	Caltanissetta . . . . .	715,432. 67	706,719. 25	8,713. 42
16	Campobasso . . . . .	118,245. 73	101,766. 30	16,479. 43
17	Catania . . . . .	167,230. 25	138,174. 30	29,055. 95
18	Catanzaro . . . . .	199,301. 48	174,751. 25	24,550. 23
19	Chieti . . . . .	355,383. 83	315,259. 65	40,124. 18
20	Como . . . . .	240,797. 10	185,737. 70	55,059. 40
21	Cosenza . . . . .	608,222. 99	471,516. 57	136,706. 42
22	Cremona . . . . .	155,300. 15	134,752. 95	20,547. 20
23	Cuneo . . . . .	61,456. 97	45,881. 90	15,575. 07
24	Ferrara . . . . .	126,400. 50	108,161. 30	18,239. 20
	<i>Da riportarsi . . . . .</i>	12,098,235. 02	9,085,646. 38	3,012,588. 64

## Contabilità Depositi - Categ. A. — Situazione al 30 giugno 1931.

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Saldo
	<i>Riporto . . . . .</i>	12,098,235. 02	9,085,646. 38	3,012,588. 64
25	Firenze . . . . .	2,440,510. 95	1,922,557. 11	517,953. 84
26	Fiume . . . . .	262,524. 85	189,011. »	73,513. 85
27	Foggia . . . . .	923,918. 56	754,272. 77	172,645. 79
28	Forlì . . . . .	63,729. 10	45,332. 70	18,396. 40
29	Genova . . . . .	7,318,574. 96	5,888,435. 66	1,430,139. 30
30	Grosseto . . . . .	49,109. 49	40,785. 89	8,323. 60
31	Imperia . . . . .	436,470. 14	371,182. 50	65,287. 64
32	Lecce . . . . .	323,008. 54	274,662. 61	48,345. 93
33	Livorno . . . . .	213,031. 36	173,316. 15	39,715. 21
34	Lucca . . . . .	177,617. 45	145,984. 50	31,632. 95
35	Macerata . . . . .	116,788. 52	95,135. 80	21,652. 72
36	Mantova . . . . .	71,357. 25	57,598. 06	13,759. 19
37	Massa Carrara . . . . .	103,130. 58	77,724. 25	25,406. 33
38	Messina . . . . .	1,067,201. 33	596,655. 25	470,546. 08
39	Milano . . . . .	19,646,110. 37	16,863,508. 74	2,782,601. 63
40	Modena . . . . .	262,081. 50	207,318. 60	54,762. 90
41	Napoli . . . . .	3,851,652. 51	3,228,631. 67	623,020. 84
42	Novara . . . . .	470,445. 54	363,254. »	107,191. 54
43	Padova . . . . .	872,277. 48	768,144. 85	104,132. 63
44	Palermo . . . . .	1,513,727. 17	1,018,859. 32	494,867. 85
45	Parma . . . . .	993,257. 13	876,815. 65	116,441. 48
46	Pavia . . . . .	165,754. 24	136,145. 80	29,608. 44
47	Perugia . . . . .	1,215,986. 26	955,921. 37	260,064. 89
48	Pesaro . . . . .	69,984. 29	54,874. 17	15,110. 12
49	Piacenza . . . . .	315,351. 15	269,108. 46	46,242. 69
50	Pisa . . . . .	1,709,254. 28	876,719. 78	832,534. 50
51	Pola . . . . .	16,016. 73	9,761. 21	6,255. 52
52	Potenza . . . . .	719,933. 18	646,735. 30	73,197. 88
	<i>Da riportarsi . . . . .</i>	57,487,039. 93	45,991,099. 55	11,495,940. 38

## Contabilità Depositi - Categ. A. — Situazione al 30 giugno 1931.

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Saldo
	<i>Riporto . . . . .</i>	57,487,039. 93	45,991,099. 55	11,495,940. 38
53	Ravenna . . . . .	88,654. 60	69,954. 60	18,700. »
54	Reggio Calabria . . . . .	1,439,900. 38	983,487. 47	456,412. 91
55	Reggio Emilia . . . . .	137,406. 10	114,735. 55	22,670. 55
56	Roma . . . . .	10,027,961. 99	7,742,488. 03	2,285,473. 96
57	Rovigo . . . . .	200,705. 84	166,826. 81	33,879. 03
58	Salerno . . . . .	1,140,996. 11	948,194. 12	192,801. 99
59	Sassari . . . . .	1,071,897. 98	847,659. 16	224,238. 82
60	Siena . . . . .	71,860. 34	57,976. 36	13,883. 98
61	Siracusa . . . . .	269,230. 35	224,843. 30	44,387. 05
62	Sondrio . . . . .	3,563. 22	1,698. 50	1,864. 72
63	Spezia . . . . .	91,440. 51	73,824. 96	17,615. 55
64	Taranto (Jonio) . . . . .	144,082. 27	128,980. 77	15,101. 50
65	Teramo . . . . .	161,624. 85	141,817. 10	19,807. 75
66	Torino . . . . .	4,726,827. 11	4,078,085. 70	648,741. 41
67	Trapani . . . . .	23,051. 79	16,496. 15	6,555. 64
68	Trento . . . . .	1,520,006. 50	1,169,056. 83	350,949. 67
69	Treviso . . . . .	205,665. 75	174,667. 90	30,997. 85
70	Trieste . . . . .	5,053,842. 50	4,332,668. 88	721,173. 62
71	Udine (Friuli) . . . . .	874,449. 20	820,571. 95	53,877. 25
72	Venezia . . . . .	1,345,565. 28	888,031. 42	457,533. 86
73	Verona . . . . .	1,068,280. 77	930,463. 31	137,817. 46
74	Vicenza . . . . .	296,232. 93	245,761. 86	50,471. 07
75	Zara . . . . .	14,926. 60	9,929. 90	4,996. 70
	<b>Totali . . . . .</b>	<b>87,465,212. 90</b>	<b>70,459,320. 18</b>	<b>17,305,892. 72</b>
	Gestore Centrale . .	240,448,904. 95	196,869,460. 35	43,579,444. 60
	<b>Totali . . . . .</b>	<b>327,914,117. 85</b>	<b>267,028,780. 53</b>	<b>60,885,337. 32</b>

## Contabilità Depositi - Categ. B. - Situazione al 30 giugno 1931.

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Residui
1	Agrigento . . . . .	2,301,124. 04	1,822,341. 68	478,782. 36
2	Alessandria . . . . .	3,562,201. 76	3,316,345. 26	245,856. 50
3	Ancona . . . . .	2,500,688. 16	2,141,226. 28	359,461. 88
4	Aquila . . . . .	1,022,161. 70	833,207. 87	188,953. 83
5	Arezzo . . . . .	1,976,097. 58	1,650,227. 23	325,870. 35
6	Ascoli-Piceno . . . . .	636,319. 07	595,941. 69	40,377. 38
7	Avellino . . . . .	659,651. 22	633,865. 45	25,785. 77
8	Bari . . . . .	4,116,270. 06	3,495,629. 71	620,640. 35
9	Belluno . . . . .	1,080,853. 68	945,180. 90	135,672. 78
10	Benevento . . . . .	805,600. 94	767,059. 94	38,541. »
11	Bergamo . . . . .	5,163,050. 23	4,270,229. 87	892,820. 36
12	Bologna . . . . .	6,603,547. 77	6,129,446. 52	474,101. 25
13	Brescia . . . . .	4,501,458. 33	3,844,715. 35	656,742. 98
14	Cagliari . . . . .	3,644,314. 51	3,101,656. 37	542,658. 14
15	Caltanissetta . . . . .	2,935,893. 99	2,523,005. 92	412,888. 07
16	Campobasso . . . . .	771,701. 87	740,532. 08	31,169. 79
17	Catania . . . . .	1,401,404. 98	1,225,068. 82	176,336. 16
18	Catanzaro . . . . .	1,010,824. 68	958,729. »	52,095. 68
19	Chieti . . . . .	899,136. 25	833,024. 30	66,111. 95
20	Como . . . . .	4,622,082. 09	3,968,169. 59	653,912. 50
21	Cosenza . . . . .	1,160,214. 06	1,060,540. 42	99,673. 64
22	Cremona . . . . .	2,551,858. 76	2,177,160. 56	374,698. 20
23	Cuneo . . . . .	2,503,195. 59	2,328,704. 61	174,490. 98
24	Ferrara . . . . .	1,702,235. 30	1,464,437. 90	237,797. 40
	<i>Da riportarsi . . . . .</i>	58,131,886. 62	50,826,447. 32	7,305,439. 30