

MINISTERO DEL TESORO
(DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO)

ATTIVITÀ
CONTO SPECIALE N. 25

(N. 25 esercizio 1945-46)

CASSA AUTONOMA
PER L'AMMORTAMENTO DEL DEBITO PUBBLICO INTERNO DELLO STATO

La Cassa autonoma per l'ammortamento del debito pubblico interno dello Stato, fu istituita col regio decreto 5 agosto 1927, n. 1414.

Tra i suoi fini istituzionali vi era quello della estinzione del debito fluttuante infruttifero dello Stato (circolazione cartacea bancaria per conto dello Stato); senonché per effetto del regio decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325, sulla stabilizzazione della valuta, tale compito fu assolto con le plusvalenze emergenti dalla rivalutazione delle riserve auree della Banca d'Italia, accreditate allo Stato per l'articolo 3 del decreto stesso.

I proventi della Cassa erano costituiti da entrate di diversa natura come particolareggiatamente rilevasi dall'articolo 5 del suddetto regio decreto-legge istitutivo, modificato poi dal decreto di riordinamento della Cassa. La più importante entrata fu quella rappresentata dall'avanzo di bilancio dell'esercizio 1926-27 in lire 435,737,765.51, che furono accreditate ad uno speciale conto corrente infruttifero istituito, col decreto ministeriale 8 febbraio 1928, tra il Tesoro e la Cassa, presso la Tesoreria Centrale.

Durante l'esercizio finanziario 1929-30, tanto l'assetto finanziario, come gli organi direttivi della Cassa di ammortamento, furono oggetto di un importante riordinamento giusta le disposizioni contenute nel regio decreto-legge 28 aprile 1930, n. 424.

Allo scopo di assicurare la riduzione del debito pubblico, mediante appositi proventi, tassativamente destinati a tale scopo, col detto regio decreto-legge, a partire dal 1° maggio 1930, fu assegnato alla Cassa, limitatamente alla somma di 500 milioni annui, il maggior reddito previsto da un inasprimento dei prezzi di vendita dei tabacchi lavorati, inasprimento determinato dal regio decreto-legge pure del 28 aprile 1930, n. 423.

Per conferire poi alla Cassa stessa una sempre maggiore autonomia e per renderne più spedito il funzionamento, col citato regio decreto fu modificata la composizione del Consiglio di amministrazione chiamando a farne parte esponenti della vita economica, finanziaria e politica del Paese. Ne fu affidata la Presidenza al Governatore della Banca d'Italia, e fu istituito, in seno al Consiglio, un Comitato esecutivo composto di tre membri.

Le più importanti disposizioni del regio decreto di riordinamento della Cassa di ammortamento (dopo beninteso quella dell'assegnazione dei 500 milioni annui) furono le seguenti:

1°) limitazione ai soli titoli del consolidato 5 per cento, degli acquisti da farsi per l'ammortamento;

2°) diminuzione nei corrispondenti stanziamenti di bilancio dei titoli ritirati dalla Cassa - eccezion fatta di quelli relativi al totale apporto del Consorzio nazionale di Torino che rimanevano devoluti per sempre alla Cassa - lire 7,286,449.50 l'anno;

3°) istituzione di un conto corrente fruttifero, a favore della Cassa, presso la Banca d'Italia, per il versamento mensile del maggior reddito dei tabacchi da eseguire a cura del Direttore generale del Tesoro, nella misura del 12 per cento dei versamenti eseguiti nel mese precedente per proventi dalla vendita dei tabacchi;

4°) eliminazione dei « residui », da versare alla Cassa, giusta il decreto istitutivo, in proporzione dei versamenti eseguiti al conto corrente con la Banca d'Italia;

5°) devoluzione alla Cassa delle eventuali disponibilità degli Uffici di verifica e compensazione e della Cassa d'ammortamento per i debiti esteri, di cui al regio decreto 3 marzo 1926, n. 332, venuti a cessare in esecuzione dei nuovi accordi internazionali.

Segue CONTO SPECIALE N. 25

Negli esercizi finanziari che seguirono, tanto il decreto istitutivo quanto quello di riordinamento, subirono importanti modifiche e cioè: per effetto del regio decreto-legge 5 gennaio 1934, n. 5, quel limite massimo annuo di 500 milioni stato assegnato alla Cassa di ammortamento sullo sperato maggior provento dei tabacchi - in seguito all'applicazione dell'inasprimento dei prezzi di vendita - fu ridotto a 300 milioni solamente.

Poi, e precisamente con il regio decreto-legge 24 luglio 1934, n. 955, articolo 7, per aumentare esigenze di bilancio, il versamento alla Cassa per il maggiore reddito dei tabacchi fu completamente sospeso per il 1931-32 e tale sospensione è stata mantenuta anche per i successivi esercizi finanziari.

Per effetto dell'articolo 14 del regio decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059, il provento previsto all'articolo 5 (lettera «g») del decreto istitutivo, fu assegnato alla Cassa limitatamente alle somme riscosse dal Tesoro a tutto il 30 giugno 1934; e infine, col regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1171, fu mutata la composizione del Comitato esecutivo e stabilito che, in casi di urgenza, gli acquisti di titoli per conto della Cassa (estesi a tutti i titoli di Stato e non più limitati al solo Consolidato 5 per cento) potevano essere disposti dal Presidente della Cassa su ordine del Ministro delle finanze.

Giusta il regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 112, fu disposto il passaggio alla Cassa, del Fondo costituito presso la Cassa dei depositi e prestiti ai sensi della legge 12 giugno 1902, n. 166, per l'ammortamento del consolidato 3.50 per cento netto (1902) convertito, con aggiunte, nella legge 27 giugno 1929, nn. 1126-1788.

Il decreto istitutivo della «Cassa di ammortamento» 5 agosto 1927, n. 1414, all'articolo 10, impose di coordinare, con apposito decreto reale, la sua azione con quella del Consorzio nazionale di Torino sorto con identico scopo nel 1866.

Il decreto reale fu dato a Roma il 15 dicembre 1927.

Per effetto di questo regio decreto il Consorzio nazionale, pur continuando ad esistere come ente morale con personalità giuridica sua propria ed autonomia amministrativa, passò il suo patrimonio, raccolto e formato in 62 anni di vita, alla nuova Cassa di ammortamento. L'apporto iniziale ascese a lire 153,554,000 di capitale nominale di titoli di Stato. I reimpieghi, pure in titoli di Stato, degli interessi di detto apporto nei quattro successivi semestri, e cioè fino e compreso quello al 1° gennaio 1930, determinarono altri apporti per un complessivo ammontare di lire 19,929,100 di capitale nominale di titoli.

In totale il Consorzio nazionale di Torino apportò alla Cassa di ammortamento un patrimonio di titoli per la somma di lire 173,483,100 di capitale nominale, oltre ad una somma in contanti di L. 19,560.

La Commissione direttiva del Consorzio nazionale, nella seduta tenuta a Torino il giorno 11 di ottobre del 1929, considerato che il compito dell'Ente era stato assunto dallo Stato con la istituzione della «Cassa autonoma d'ammortamento» e che quindi poteva ritenersi oramai esaurito il mandato che gli attuali amministratori derivarono dai fondatori del Consorzio, deliberò la cessazione del Consorzio stesso.

Il Governo prese atto di tale deliberazione, con il regio decreto-legge del 22 maggio 1930, n. 665, dichiarava la cessazione del Consorzio nazionale di Torino per l'ammortamento del debito pubblico con il 31 dicembre 1929, e stabiliva che tutte le attribuzioni ad esso conferite con l'articolo 1 del regio decreto 15 dicembre 1927, n. 2437, venissero demandate, a partire dal 1° gennaio 1930, alla Cassa di ammortamento del debito pubblico interno.

Alla fine del 1944 fu decisa la soppressione della «Cassa autonoma di ammortamento del Debito pubblico». Il relativo decreto legislativo luogotenenziale porta la data del 19 aprile 1945, n. 256, e fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 66 del 2 giugno successivo, ma la soppressione della Cassa (giusta l'articolo 1) fu decretata con decorrenza dal 31 dicembre 1944.

Con l'articolo 2 del citato decreto luogotenenziale 19 aprile 1945, n. 256, fu stabilito che i rendiconti delle riscossioni e delle erogazioni della Cassa alla fine di ciascuno dei semestri al 31 dicembre 1943; al 30 giugno 1944 e al 31 dicembre 1944 in deroga alle disposizioni del regolamento emanato con decreto ministeriale 5 aprile 1932 fossero approvati con decreto del Ministro del tesoro da registrarsi alla Corte dei conti. Restava immutata, a tutto l'esercizio 1944-45, la disposizione dell'articolo 9 del regio decreto-legge, istituzionale della Cassa, 5 agosto 1927, n. 1414, concernente il rendiconto per il Conto generale del patrimonio dello Stato.

Col 31 dicembre 1944 (giusta l'articolo 3) venivano eliminati gli stanziamenti dello Stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro, relativi alle assegnazioni fatte alla Cassa con l'articolo 5 del decreto istituzionale, nonché l'assegnazione speciale (fatta alla Cassa stessa) in sostituzione degli interessi sul patrimonio già di spettanza del Consorzio nazionale di Torino.

Così pure col 31 dicembre 1944 (articolo 4) cessava definitivamente la devoluzione alla Cassa delle somme corrispondenti al maggior reddito dei tabacchi autorizzata con i regi decreti-legge 28 aprile 1930, n. 424 e 5 gennaio 1931, n. 5 e stata sospesa con il regio decreto-legge 24 luglio 1931, n. 955.

Quantò al conto corrente fruttifero che la Cassa d'ammortamento intratteneva con la Banca d'Italia esso doveva estinguersi il 31 dicembre 1944 e il saldo (insieme agli interessi) versato al bilancio dello Stato (articolo 5).

L'articolo 6 del decreto di soppressione della Cassa disponeva altresì che, a cura della Direzione generale del debito pubblico, dovessero essere riscosse e versate le restanti annualità di lire 300 mila (aumentate del decimo) dovute dal Banco di Sicilia in forza del regio decreto-legge 5 dicembre 1928, n. 2640, e che, sempre la detta Direzione generale, compiesse o promuovesse dalle amministrazioni statali interessate i provvedimenti occorrenti per la liquidazione, riscossione o per l'eliminazione di tutte le altre attività della Cassa risultanti dalla situazione patrimoniale al 31 dicembre 1944.

Gli articoli 7, 8 e 9 del più volte ricordato decreto luogotenenziale di soppressione della Cassa di ammortamento del 19 aprile 1945, n. 256, si sono occupati anche delle offerte che eventualmente possono ancora essere fatte non più alla Cassa, ma all'Erario, per tramite della Direzione generale del debito pubblico, o (limitatamente ai soprassoldi di medaglie al valore) a favore di Enti ed istituzioni che abbiano fini di beneficenza.

Le offerte sono esenti da qualsiasi tassa o imposta e per quanto riguarda l'annullamento dei titoli e delle polizze di Assicurazione Combattenti, come per le conseguenti riduzioni delle « Consistenze » o dei relativi « stanziamenti » sarà seguita la procedura a suo tempo stabilita dalla cessata Cassa di ammortamento.

Il Ministro del tesoro rilascerà — come è stato sempre praticato dalla Cassa nei suoi 17 anni di esistenza — uno speciale diploma di benemerenzia ai generosi offerenti i cui nomi saranno iscritti nel « Libro della riconoscenza nazionale » che sarà custodito dalla Direzione generale del debito pubblico.

Dalla istituzione della Cassa 5 agosto 1928 alla sua soppressione 31 dicembre 1944 (e quindi pure al 30 giugno 1946) furono acquistati titoli di Stato per un capitale nominale di lire 1.612.116.372,80 ivi comprese lire 1.214.300 capitale nominale titoli estratti contro una spesa di lire 1.328.057.444,36.

Non tutte le spese per l'acquisto di titoli fu fronteggiata con prelevamenti dai conti correnti ma vi concorse le somme di lire 78.323.700 quale netto ricavo da lire 79.800.000 di capitale nominale di obbligazioni triennali 5 per cento della Cassa di ammortamento. Tali obbligazioni furono emesse il 15 dicembre 1927, sono scadute e state rimborsate il 15 dicembre 1930.

L'operazione mentre portò un miglioramento nella consistenza del debito pubblico interno, portò altresì un alleggerimento consequenziale nel carico degli interessi annuali 5 per cento.

Le cerimonie di abbruciamento dei titoli a tutto il 30 giugno 1947 sono state undici:

1 ^a - 15 dicembre 1927	C. N.	L.	147,948,200 —
2 ^a - 13 febbraio 1928	»	»	405,062,800 —
3 ^a - 27 ottobre 1928	»	»	140,664,100 —
4 ^a - 27 gennaio 1932	»	»	475,209,342,52
5 ^a - 21 gennaio 1933	»	»	450,258,600 —
6 ^a - 4 giugno 1934	»	»	179,754,668,54
7 ^a - 25 giugno 1936	»	»	22,121,999,31
8 ^a - 11 marzo 1938	»	»	20,229,636,99
9 ^a - 19 giugno 1939	»	»	8,887,035,16
10 ^a - 20 giugno 1941	»	»	18,232,700 —
11 ^a - 4 dicembre 1942	»	»	23,301,793,67

Totale al 30 giugno 1947 . . . C. N. L. 1,891,670,876.19

Segue CONTO SPECIALE N. 25

Alla fine dell'esercizio finanziario 1946-47 del complessivo ammontare dei titoli di lire 1.891.672.076,19 risultano annullati e distrutti titoli per lire 1.891.670.976,19.

La differenza da annullare di lire 1.100 è composta di lire 600 di titoli al portatore e da lire 500 da un titolo nominativo.

Il movimento generale dei titoli di pertinenza della Cassa dalla sua istituzione a tutto il 30 giugno 1947 può riassumersi nelle seguenti cifre:

Acquisti	C. N.	L.	1,612,418,372.80
Offerte	»	»	35,519,234.85

Apporti:

dell'ex Consorzio nazionale di Torino	C. N.	L.	173,483.100 —
della Cassa dei depositi e prestiti	»	»	35,441,858,57
del Banco di Sicilia	»	»	1,142,900 —
in dipendenza dei trattati di pace	»	»	37,052,900 —
		»	<u>247,120,758.57</u>

Totale	C. N.	L.	<u>1,894,758,366.22</u>
------------------	-------	----	-------------------------

Titoli annullati (vedi prospetto titoli)	C. N.	L.	1,891,670,976.19
--	-------	----	------------------

Titoli ammortizzati, estratti od alienati di cui la Cassa ha introitato l'importo corrispettivo	»	»	<u>3,086,290.03</u>
---	---	---	---------------------

	C. N.	L.	1,894,757,266.22
--	-------	----	------------------

Titoli in corso di annullamento al 30 giugno 1947	»	»	<u>1,100 —</u>
---	---	---	----------------

Totale generale	C. N.	L.	<u>1,894,758,366.22</u>
---------------------------	-------	----	-------------------------

SITUAZIONE AL 31 DICEMBRE 1947 DEL CONTO CORRENTE DELLA CASSA PRESSO LA BANCA D'ITALIA IN DIPENDENZA DELLE OPERAZIONI EFFETTUATE, IN CONTANTI DURANTE L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1946-47.

Saldo al 30 giugno 1946 del conto corrente della Cassa di ammortamento del debito pubblico, interno presso la Banca d'Italia	L.	»
--	----	---

Saldo attivo al 30 giugno 1947 del conto corrente della Cassa autonoma di ammortamento del debito pubblico interno dello Stato presso la Banca d'Italia	»	»
---	---	---

Segue CONTO SPECIALE N. 25 — PROSPETTO N. 1

SITUAZIONE DEL « MOVIMENTO DEI TITOLI »
NELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1946-47

SPECIE DEI TITOLI	Titoli annullati nell'esercizio 1946-47	Titoli in corso di annullamento	Titoli presso la Cassa	TOTALE (capitale nominale)
Prestito redimibile 3.50 % (1934) . . .	»	1,000. »	»	1,000. »
Prestito redimibile 5 % (1936)	»	100. »	»	100. »
Totale	»	1,100. »	»	1,100. »

AMMONTARE DEI TITOLI PRESSO LA CASSA DI AMMORTAMENTO
« NON AMMORTIZZATI » AL 30 GIUGNO 1947

Prestito redimibile 3.50 per cento (1934)	C. N. L.	1.000 —
Prestito redimibile 5 per cento (1936)	« »	100 —
Totale	C. N. L.	1.100 —

PROSPETTO N. 2

MOVIMENTO DEI TITOLI NELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1946-47
SECONDO LA PROVENIENZA

PROVENIENZA	Consistenza al 1° luglio 1946	Variazioni avvenute nell'esercizio 1946-47	Totale	Annullamenti effettuati	Rimanenza titoli in corso di annullamento al 30 giugno 1947
Acquisti	»	»	»	»	»
Offerte	1,100. »	»	»	»	1,100. »
Totale	1,100. »	»	»	»	1,100. »

(a) Di cui, lire 500 costituite da un certificato nominativo.

Segue CONTO SPECIALE N. 25 — PROSPETTO N. 3

CONTO GENERALE DEL PATRIMONIO DELLO STATO

Sezione di credito agrario del « Banco di Sicilia ». Contributo dello Stato — senza interessi — da recuperare a favore della Cassa autonoma di ammortamento del debito pubblico interno:

Consistenza al 1° luglio 1946	L. 4.290.000
in aumento	» —
	<hr/>
	L. 4.290.000
in diminuzione	» 330.000
	<hr/>
Consistenza al 30 giugno 1947	L. 3.960.000
	<hr/> <hr/>

PROSPETTO N. 4

OFFERTE IN CONTANTI E PROVENTI DIVERSI
DEVOLUTI DALLA CASSA AUTONOMA DI AMMORTAMENTO DEL DEBITO PUBBLICO
INTERNO DELLO STATO

Rimanenza al 30 giugno 1946	L. 246.725,75
Offerte per quote soprassoldo medaglie al valore e rinuncie varie	» 2.100 —
	<hr/>
	L. 248.825,75
Diminuzioni	» 25.167,25
	<hr/>
Rimanenza al 30 giugno 1947	L. 223.658,50
	<hr/> <hr/>

Segue CONTO SPECIALE N. 25 — PROSPETTO N. 5

SITUAZIONE « TITOLI »

Consistenza al 1° luglio 1946:

Certificato nominativo di sola proprietà del Prestito redimibile 3,50 per cento (1934)	C. N. L.	500 —
Cartella al portatore Prestito redimibile 3,50 per cento (1934) . .	» »	500 —
Cartella Prestito redimibile 5 per cento (1936)	» »	100 —
		<hr/>
	C. N. L.	1.100 —
in aumento		»
in diminuzione		»
		<hr/>
Consistenza al 30 giugno 1947	C. N. L.	1.100 —

PROSPETTO N. 6

RIASSUNTO DELLE CONSISTENZE ATTIVE ANCORA DA LIQUIDARE
AL 30 GIUGNO 1947

Prospetto n. 1. — Credito verso il Banco di Sicilia	L.	3.960.000 —
» n. 2. — Offerte di polizze, soprassoldi, ecc.	»	223.658,50
» n. 3. — Titoli	»	1.100 —
		<hr/>
Totale consistenze attive	L.	4.184.758,50

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

CONTO SPECIALE N. 26

(N. 26 esercizio 1946-47)

AMMINISTRAZIONE DEL PECULIO DEI DETENUTI NEGLI STABILIMENTI PENALI
E DEI GIOVANI RICOVERATI NELLE CASE E NEI CENTRI DI RIEDUCAZIONE
E NEI RIFORMATORI GIUDIZIARI

Il peculio dei condannati e dei ricoverati nelle Case e nei Centri di rieducazione a norma del Regolamento per gli Istituti di prevenzione e di pena, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 787, e del Regolamento delle Case di rieducazione per minorenni, approvato col regio decreto 4 aprile 1939, n. 721, si distingue in *fondo particolare* ed in *fondo di lavoro*. Il primo è formato dal danaro che il condannato possedeva all'atto del suo ingresso nello Stabilimento carcerario e da quello successivamente somministratogli dalla famiglia, nonchè dal ricavato dalla vendita di oggetti di sua proprietà; il secondo dalle quote di remunerazione corrispostegli per lavoro prestato e dalle gratificazioni straordinarie assegnategli per capacità tecnica e speciale rendimento.

Le quote di remunerazione anzidette producono interessi a favore del condannato e la loro misura è determinata annualmente dal Ministero in base a quelli corrisposti dalle Casse postali di risparmio e dalla Cassa depositi e prestiti sui fondi depositati.

Sul fondo particolare gravano le spese di posta; quelle per acquisti di carta e buste; per l'invio di sussidi alla famiglia propria e della parte lesa; le multe, le ammende, i risarcimenti ed altro; mentre i prelevamenti di viveri supplementari da fornirsi dalla dispensa del sopravvittuto vanno imputati al fondo di lavoro, non essendo consentito di spendere per tale titolo col fondo particolare, tranne nel caso che il condannato sia rimasto inoperoso per cause estranee alla sua volontà o che il lavoro non sia stato sufficientemente remunerativo.

Ogni condannato deve formarsi il così detto *fondo di liberazione*, ossia una piccola somma determinata in rapporto alla durata della pena, da tenersi accantonata sino all'atto del suo ritorno alla vita libera, permettendogli così di poter affrontare le prime difficoltà economiche. Ai fini poi di procurare al condannato stesso una migliore e più proficua utilizzazione del fondo suaccennato, questo viene investito in una speciale forma di capitalizzazione.

* * * *

Qui di seguito si riportano, in separati prospetti, i movimenti verificatisi durante l'esercizio 1946-47 nei fondi sopraccennati e la dimostrazione degli interessi sulle somme versate nella Cassa dei depositi e prestiti e nelle Casse di risparmio postali e delle altre entrate.

Dimostrazione del movimento
verificatosi sul peculio dei detenuti e dei minorenni ricoverati

ENTRATA		USCITA	
Consistenza del fondo al 1° luglio 1946	11,789,631. »	Pagamenti fatti durante l'esercizio 1946-47	94,584,400. 44
Riscossioni effettuate durante l'esercizio 1946-47	105,983,788.12	Rimanenza del fondo al 30 giugno 1947	23,189,018. 68
Totale	117,773,419.12	Totale	117,773,419.12

Situazione del fondo e degli interessi
sulle somme depositate nella Cassa depositi e prestiti

ENTRATA		USCITA	
Consistenza del fondo al 1° luglio 1946	8,524,697. 23	Rimborsi di peculio con giro fondi o eseguiti dalla Cassa depositi e prestiti durante l'esercizio 1946-1947	70,000. »
Peculio girato o versato alla Cassa depositi e prestiti durante l'esercizio 1946-47	70,000. »	Interessi ed altre entrate erogati per sussidi ai detenuti e alle biblioteche	3,038,034. 55
Interessi liquidati dalla Cassa depositi e prestiti e dalla Cassa postale durante l'esercizio 1946-47.	266,386. 31	Trasferimenti di fondi	2,836,671. 30
Quota utile rivendita tabacchi ai detenuti, durante l'esercizio 1946-1947, a beneficio del fondo.	7,302,400. 38	Rimanenza del fondo al 30 giugno 1947	13,665,911. 93
Trasferimenti di fondi	2,836,671. 30		
Casuali diverse durante l'esercizio 1946-47	610,462. 56		
Totale	19,610,617. 78	Totale	19,610,617. 78

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

CONTO SPECIALE N. 27

(N. 27 esercizio 1946-47)

MANIFATTURE CARCERARIE

Le lavorazioni più importanti attivate presso gli stabilimenti di prevenzione e di pena sono: calzaturifici, mobilifici, costruzioni in legno ed in ferro, tipografie, spazzolifici, legatorie, sartorie e tessitorie, caseifici, panifici, aziende agricole ed affini, ecc. A queste devono essere aggiunte tutte quelle che si effettuano per conto di terzi, aggiudicatari di appalti. I rapporti giuridici nascenti da tali appalti sono regolati da un capitolato d'oneri.

L'utile industriale è accertato seguendo criteri del tutto speciali e sulla base del valore di esito del prodotto, in rapporto al costo delle materie prime e della mano d'opera, nonché di tutti gli altri elementi propri alle lavorazioni, fra questi una quota « *minimum* » percentuale sopra costo del 15 per cento per i manufatti destinati a soddisfare le richieste di altre Amministrazioni, e del 25 per cento per tutti gli altri.

Si tenga presente che tali quote sono stabilite come minimo e che nella pratica non sono mai applicate, giacchè, nella maggior parte dei casi, il sopra costo è fissato sulla base delle mercuriali locali.

Lo Stato, oltre a realizzare le suddette quote, trattiene come vero e proprio diritto erariale una parte delle mercedi concesse ai lavoranti coatti.

Seguono i risultati economici della gestione 1946-47.

Conto del patrimonio

AUMENTI.		DIMINUZIONI.	
Macchine e materie prime al 1° luglio 1946	65,526,213. 22	Macchine e materie prime al 30 giugno 1947 (3)	129,679,943. »
Nuovi acquisti (1)	89,284,676. »	Vendita di manufatti (2)	82,023,349. 43
		Materiali passati alle lavorazioni	102,719,363. 12
Totale	154,810,889. 22		
Risultato economico della gestione	159,611,766. 33		
	314,422,655. 55		314,422,655. 55

Conto profitti e perdite

PROFITTI.		PERDITE.	
Rettificazioni	726,628. 86	Rettificazioni	»
Prodotto di industria.	151,816,406. 55	Svalutazioni.	9,300,639. 12
Sopravvenienze	16,369,370. 04		
		Totale	9,300,639. 12
		Risultato economico della gestione	159,611,766. 33
	168,912,405. 45		168,912,405. 45

NOTA. — Puntii di concordanza:

Conto del bilancio:

- (1) Bilancio della spesa del Ministero di grazia e giustizia, capitoli n. 62 e 63 (pagamenti in conto competenza e conto residui) L. 89,284,676. »
- (2) Bilancio dell'Entrata, capitolo n. 120 (versamenti in conto competenza e conto residui) » 82,023,349. 43
- (3) Conto generale del patrimonio: Tabella II - Attività - Partita n. 1 (consistenza al 30 giugno 1947) » 129,679,943. »

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

CONTO SPECIALE N. 28

(N. 28 esercizio 1945-46)

SCUOLE ITALIANE ALL'ESTERO

In base alle disposizioni della legge 12 febbraio 1903, n. 42, il Ministero degli affari esteri ha provveduto alla costruzione ed acquisto degli edifici occorrenti per le scuole di Atene, Cairo d'Egitto, Costantinopoli (Pera e Kadi Keuy), Goletta, Patrasso, Porto Said, Salonicco, Sfax, Susa di Tunisia, Tunisi (soltanto per le scuole elementari maschili « Giovanni Meli » ed « Umberto I »).

Degli edifici suddetti, quelli di Atene, Cairo d'Egitto, Goletta, Porto Said e Sfax, vennero fabbricati appositamente e gli altri furono acquistati già compiuti, rispondendo essi agli scopi della legge citata. Il locale scolastico di Cairo d'Egitto fu ampliato con una suppletiva costruzione compiuta nell'anno 1914-15.

Allo scopo di provvedere a nuove costruzioni ed al completamento di alcuni edifici scolastici, si sono ottenuti dalla Cassa depositi e prestiti altri due mutui, cioè:

1) nell'anno 1935-36, per il completamento delle rr. scuole Littorie di Alessandria d'Egitto e adattamento della r. scuola « Umberto I^o » di Tunisi, un mutuo di L. 3,000,000.00 al 4,50 %, estinguibile in 35 anni con annualità anticipate a cominciare dal 1^o luglio 1935. Nell'anno 1935-36 venne versata la annualità di L. 142,530.65 ridotta per abbuono d'interessi per L. 25,500;

2) nell'anno 1939-40 per la costruzione e completamento di locali delle scuole di Alessandria d'Egitto, Bello Horizonte, Buenos Aires, Ginevra e Sofia, un mutuo di L. 7,050,000, al 5.80 % da estinguersi in 35 annualità anticipate di L. 461,526.30, scontata di un semestre d'interessi. Nell'esercizio 1939-40 è stata corrisposta la prima annualità.

Alla precedente spesa di L. 3,089,483.07, per i locali acquistati o costruiti a tutto l'anno 1914-15, aggiungendo L. 41,441.39 iscritte prima dell'esercizio 1937-38 in una rubrica separata, per interessi capitalizzati sugli acconti dei mutui concessi per la costruzione dei locali in alcune scuole, cioè: Atene per L. 10,479.80, Cairo d'Egitto per L. 22,770.15 e Porto Said per L. 8,191.44, nonchè i due mutui per le succitate scuole di Alessandria d'Egitto, Tunisi, Bello Horizonte, Buenos Aires, Ginevra e Sofia, in L. 10,050,000, si ha un importo di L. 13,180,924.46, corrispondente all'ammontare dei mutui contratti con la Cassa depositi e prestiti.

Per gli interessi ed ammortamento dei mutui stessi, vennero fissate e versate a tutto l'anno 1934-35 delle annualità per L. 161,294.73. A cominciare dall'anno 1935-36 sono state aumentate a L. 329,325.38 in dipendenza dell'annualità stabilita per l'estinzione del predetto mutuo di L. 3,000,000, dal 1939-40 sono state aumentate a L. 790,851.68 per l'annualità stabilita per la estinzione del citato mutuo di L. 7,050,000, dal 1940-41 sono state ridotte a L. 763,784.83 in dipendenza di quote non più dovute per i mutui estinti nell'anno 1939-40 e dal 1946-47 sono state ridotte a L. 743,281,60 in dipendenza di quote non più dovute per i mutui estinti nell'anno 1945-46.

Il pagamento delle annualità ebbe principio, per i locali di Costantinopoli, Goletta, Susa di Tunisia, Salonicco (scuola secondaria) e Tunisi, nell'esercizio finanziario 1905-06; per quello di Cairo d'Egitto, nel 1911-12; per quelli di Atene, Porto Said e Sfax, nel 1912-13 per quello di Patrasso, nel 1913-14; per l'ampliamento dell'edificio scolastico di Cairo d'Egitto, nel 1914-15; per le scuole elementari ed il giardino d'infanzia in Salonicco, nel 1920-21, per quello di Kadi-Keuy (Costantinopoli), nel 1925-26, nel 1935-36 quello per le scuole Littorie di Alessandria d'Egitto e per la scuola « Umberto I^o » di Tunisi e nel 1939-40 per le scuole di Alessandria d'Egitto, Bello Horizonte, Buenos Aires, Ginevra e Sofia.

Segue CONTO SPECIALE N. 28

All'indicata somma di L. 743.281.60 aggiungendo L. 9,857,229.74 riguardanti gli anni precedenti cioè dal 1905-906 a tutto il 1945-46, si hanno complessive L. 10,600,511.34 ripartite come segue:

Esercizio	Capitale	Interessi
	L.	L.
1905-906	27,066.85	..
» 1906-907	7,133.56	19,933.29
» 1907-908	7,418.88	19,647.99
» 1908-909	7,715.65	19,351.20
» 1909-910	8,024.26	19,042.59
» 1910-911	8,345.23	18,721.62
» 1911-912	29,182.25	18,387.83
» 1912-913	40,867.92	33,140.24
» 1913-914	30,812.45	52,033.30
» 1914-915	32,696.17	57,662.71
» 1915-916	28,170.49	62,188.39
» 1916-917	29,297.27	61,061.61
» 1917-918	30,469.18	59,889.70
» 1918-919	31,687.94	58,670.94
» 1919-920	32,955.45	57,403.43
» 1920-921	77,903.08	56,085.25
» 1921-922	47,143.22	86,845.11
» 1922-923	49,028.97	84,959.36
» 1923-924	50,989.62	82,998.71
» 1924-925	53,029.81	80,958.52
» 1925-926	55,150.90	78,837.45
» 1926-927	91,859.99	96,741.14
» 1927-928	67,135.60	94,159.13
» 1928-929	69,821.16	91,473.57
» 1929-930	72,614.03	88,680.90
» 1930-931	75,518.58	85,776.15
» 1931-932	78,539.32	82,755.41
» 1932-933	81,680.94	79,613.79
» 1933-934	84,948.13	76,346.60
» 1934-935	88,346.05	72,948.68
» 1935-936	128,691.26	175,134.12
» 1936-937	134,022.93	195,302.45
» 1937-938	139,576.25	189,749.13
» 1938-939	145,360.27	183,965.11
» 1939-940	217,395.57	573,456.11
» 1940-941	200,431.93	563,352.90
» 1941-942	209,935.67	553,849.16
» 1942-943	219,902.82	543,882.01
» 1943-944	230,356.56	533,428.27
» 1944-945	241,321.36	522,463.47
» 1945-946	252,822.87	510,961.96
» 1946-947	244,385.11	498,896.49
Totale	L. 3,759,755.55	L. 6,840,755.79
Totale generale	L. 10,600.511.34	

Nell'esercizio finanziario 1939-40 sono stati estinti i mutui per le sottoindicate scuole:

1. - Istituti medi e scuola elementare maschile in Costantinopoli;
2. - Scuola elementare femminile e giardino d'infanzia in Costantinopoli;
3. - Scuola elementare maschile-femminile e giardino d'infanzia in Goletta;
4. - Scuola elementare maschile-femminile e giardino d'infanzia in Susa (Tunisi);
5. - Scuola elementare maschile « G. Meli » in Tunisi;
6. - Scuola elementare maschile « Umberto I^o » in Tunisi.

Nell'esercizio finanziario 1945-46 è stato estinto il mutuo per le sottoindicate scuole:

- 1^o) Istituti medi al Cairo d'Egitto;
- 2^o) Scuola elementare mista a pagamento al Cairo d'Egitto;
- 3^o) Scuola elementare maschile al Cairo d'Egitto;
- 4^o) Giardino d'infanzia al Cairo d'Egitto;
- 5^o) Scuola elementare femminile al Cairo d'Egitto.

Nell'esercizio finanziario 1946-47 sono stati estinti i mutui per le sottoindicate scuole:

- 1^o) Atene - Scuola elementare maschile e femminile;
- 2^o) Sfax - Scuola elementare maschile e femminile.
- 3^o) Porto-Said - Scuola elementare maschile e femminile.

L'annualità anzidetta di lire 743,281.60 viene imputata: per le quote di capitale, allo stanziamento del cap. 82 del Movimento capitali (estinzione di debiti) e per le quote degli interessi, al cap. 60 relativo ai fitti dei locali scolastici.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

CONTO SPECIALE N. 29

(N. 29 esercizio 1945-46)

CONTO DELLE ENTRATE E DELLE SPESE AMMINISTRATE FUORI BILANCIO

Il saldo delle entrate e delle spese amministrare fuori bilancio dal Ministero degli affari esteri alla chiusura dell'esercizio 1946-47, era così formato:

1°) Saldo dei conti dei regi uffici all'estero (conti inerenti alla gestione dei regi Agenti all'estero)	L.	53,073,284.61
2°) Saldo del conto depositi diversi	»	57,458,615.84
3°) Proventi delle regie Scuole Italiane all'estero da versare all'Erario per essere portate in aumento agli stanziamenti delle scuole stesse (art. 27 del regolamento approvato con decreto luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1993).		
Saldo al 30 giugno 1946.	L.	512,328.32
Zurigo	»	59,175.35
Nizza	»	7,510.30
	-----	» 579,013.97
4°) Somme da versare all'Erario per spese telegrafiche da regolarizzare e per rilascio di libretti e fascicoli ferroviari	»	18,393 —
5°) Saldo del conto delle rendite riscosse per istituzioni di beneficenza all'estero, (A) e somme da versare in parte all'Erario e in parte all'Istituto Poligrafico dello Stato per ricavo vendita passaporti (B):		
A) Scuole italiane nel Brasile	L.	144,241.41
Fondo emigrazione per scuole italiane in America	»	2,000 —
Fondazione Fasciotti	»	503.50
Lascito Allatini (Scuola maschile di Salonicco).	»	70 —
Scuole italiane femminili - Cairo	»	1,022 —
Fondazione Gabrielli.	»	680 —
Fondo vedove ed orfani	»	3,036.93
	-----	» 151,553.84
B) Direzione Generale Italiani all'estero, ricavo vendita di passaporti	L.	221,303.39
	-----	» 372,857.23
Totale	L.	<u>111,502,164.65</u>

—
**Situazione al 30 giugno 1947 della contabilità extra
 bilancio del Ministero degli affari esteri**

Numero d'ordine	CONTI	al 1° luglio 1946	Variazioni dell'esercizio 1946-47		al 30 giugno 1947
			in aumento	in diminuzione	
1	Conti correnti degli agenti all'estero . . .	18,995,491. 04	57,916,241. 79	23,838,468. 22	53,073,284. 61
2	Depositi	28,192,050. 76	56,333,205. 41	27,066,640. 33	57,458,615. 84
3	Proventi scolastici	512,328. 32	66,685. 65	»	579,013. 97
4	Erario	286,767. 26	414,847. 99	683,222. 25	18,393. »
5	Contabilità speciali	372,663. 83	5,788. 60	5,600. 20	372,857. 23
		48,359,306. 21	114,736,789. 44	51,593,931. »	111,502,164. 65
	Cassa:				
1	Cassiere del Ministero	21,512,113. 37	45,676,021. 25	24,392,903. 54	42,795,226. 08
2	Tesoreria centrale	26,847,192. 84	68,181,199. 81	26,321,454. 08	68,706,938. 57
		48,359,306. 21	113,857,221. 06	50,714,362. 62	111,502,164. 65

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE (*)

CONTO SPECIALE N. 30

(N. 31 esercizio 1945-46)

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

Le leggi vigenti contemplano due forme diverse di concessioni ferroviarie all'industria privata: la concessione 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 linee: Cividale-Caporetto, Calalzo-Dobbiaco, Villa Santina-Comeglians, ed Ora-Predazzo, già costruite dall'autorità militare durante la guerra sono state invece concesse all'industria privata soltanto con decreto reale giusta quanto stabilito dal decreto-legge 22 Novembre 1919 n. 2418. 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 dopo 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 regio decreto 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, venne trasferito, a decorrere dal 1° luglio 1927, dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero dei Trasporti l'Ispettorato Generale delle ferrovie, tramvie e automobili che poi in virtù del regio decreto 5 maggio 1941, n. 370, ha assunto, a decorrere dal 1° giugno 1941, la denominazione di Ispettorato Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

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, Rimini-San Marino, ferrovia Colosseo-Esposizione Universale 1942 in Roma) è stato 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 ora trasporti.

A cura dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione 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 1945-46 e per l'anno finanziario 1946-47 come segue:

	PAGAMENTI EFFETTUATI			
	a tutto l'esercizio finanziario 1945-46	nell'esercizio finanziario 1946-47		Totale
		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 del tesoro	320,786,862.78	5,843,334.64	^(a) 2,789,578.38	329,419,775.80
B) Pagamenti disposti per concessioni posteriori alla legge 30 aprile 1899, n. 168, in gestione presso il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ecc.): .				
(Cap. 30)	3,508,297,158.48	^(b) 756,586,471.51	^(b) 15,029,599.74	4,279,913,229.73
(Cap. 25-parte)	2,825,167.07	24,606.56	»	2,849,773.63
Totali	3,831,909,188.33	762,454,442.71	17,819,178.12	4,612,182,779.16

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 1946-47 maturarono annualità per alcune delle linee già indicate nel prospetto stesso (c):

(a) Concorda con i pagamenti effettuati sul Cap. 16 del bilancio del Tesoro.

(b) Concorda con i pagamenti effettuati sul capitolo 30 del bilancio dei trasporti in conto competenza e residui.

(c) Linee ferroviarie: Bari-Barletta; Calabro-Lucane (nuovi tronchi); Calalzo-Dobbiaco; Ferrara-Codigoro; Massa-lombarda-Castel del Rio; Mantova-Peschiera; Mirandola-Rolo; S. Spirito-Bitonto; Schio-Rocchette-Arsiero-Asiago; Cossato-Masserano; Pieve di Sacco-Oriago-Mestre; Pisa-Calambrone-Livorno; Sassari-Sorso-Palau; Rete Salentina; ferrovie Modenesi; Pescara-Pineta; Casalecchio-Vignola; Piacenza-Bettola; Voghera-Varzi; Bolzano-Caldaro-Mendola; Rovereto-Mori-Riva.

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE
SERVIZIO AFFARI ECONOMICI SINDACATO FINANZIARIO)

CONTO SPECIALE N. 31

(N. 32 esercizio 1945-46)

TASSE ERARIALI LIQUIDATE SUI TRASPORTI A GRANDE E PICCOLA VELOCITÀ EFFETTUATI SULLE FERROVIE IN CONCESSIONE, SULLE TRAMVIE EXTRAURBANE E LINEE ASSIMILATE (FUNICOLARI E FUNIVIE), SULLE FERROVIE PRIVATE DI 2ª CATEGORIA (PER CONTO TERZI), E SUI SERVIZI DI NAVIGAZIONE INTERNA (LEGGI 6 APRILE 1862, N. 542, SERIE 2ª; 14 GIUGNO 1874, N. 1945, SERIE 2ª; REGIO DECRETO-LEGGE 29 GENNAIO 1922, N. 40; REGIO-DECRETO LEGGE 12 NOVEMBRE 1936, N. 2142).

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 1º 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 extraurbane e linee di navigazione interna, nonché quelli su ferrovie delle merci a piccola velocità, alla tassa del 3 per cento.

Il regio decreto-legge 12 novembre 1936 n. 2142, estese ai trasporti sulle linee tranviarie extraurbane, assimilate (funicolari e funivie) ed ai trasporti per conto di terzi sulle ferrovie private di 2ª categoria, l'applicazione della tassa erariale di cui al regio decreto-legge 29 gennaio 1922, n. 40.

Le tasse liquidate nell'esercizio 1946-47 si riepilogano come appresso:

1º) Ferrovie	L. 246,433,870.05
2º) Tramvie, funicolari, funivie, ferrovie private di 2ª categoria e linee di navigazione interna	» 121,649,536.61
Totale generale	L. 368,083,406.66

NOTA. — *Punti di concordanza col conto del bilancio:*

La predetta somma di lire 368,083,406.66 concorda con l'accertamento risultante dal capitolo 77 capo XV del bilancio dell'entrata, tenuto conto che tale accertamento in lire 322,072,980.83 è al netto della somma di lire 46,010,425.83 trasferita al capitolo 74 capo VIII dello stesso bilancio, relativo alle tasse di bollo.

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE)

CONTO SPECIALE N. 32

(N. 33 esercizio 1945-46)

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, 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.

Con la legge 28 settembre 1939, n. 1822, venne disciplinata tutta la materia riguardante la concessione governativa (impianto ed esercizio) degli autoservizi di linea (autolinee) per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli.

I servizi automobilistici dipendono, dal 1° luglio 1927, dal Ministero dei Trasporti.

A cura del Ministero predetto (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) 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 1946-47 per sussidi ordinari e straordinari di cui trattasi, e nell'elenco allegato sono indicati tutti gli autoservizi sovvenzionati nell'esercizio stesso.

NOTA. — Puntì di concordanza col conto del bilancio:

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESEGUITI NELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1946-47		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
35	Sussidi ordinari	8,100,425.86	723,030.62	8,823,456.48
25 parte	Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori	»	»	»
	Totali	8,100,425.86	723,030.62	8,823,456.48

Segue CONTO SPECIALE N. 32

**Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato
durante l'esercizio 1946-47.**

Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato	Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato
1	Acquapendente-Chiusi Stazione	31	Badia Polesine-Ostiglia
2	Agira-Raddusa-Agira stazione	32	Barberino di Mugello-Sesto Fiorentino
3	Agropoli-Acciaroli	33	Barberino di Mugello-S. Piero a Sieve e prolungamento a Borgo S. Lorenzo
4	Alba-Villanova stazione		
5	Albenga-Alto	34	Barge-Villafranca Sabauda
6	Albenga-Erli	35	Barge (bivio)-Crissolo
7	Albenga-Lerrone	36	Bassano-Cornuda e diramazione per Pieve di Soligo-Coniglinas
8	Albona-S. Martino-Albona	37	Bedonia-Cantoniera di Tarsogno
9	Alessandria (Rete)	38	Bedonia-Molino dell'Anzola
10	Amalfi-Castellammare di Stabia	39	Belluno-Borsoi
11	Ancona-Corinaldo	40	Borsoi-Tambre e diramazione
12	Ancona-Montesicuro	41	Belluno-Losego
13	Ancona-Numana	42	Benevento-S. Bartolomeo in Galdo
14	Apriglianello-Scalo Ferrovie C. L.	43	Benevento-Andretta e diramazione per Treviso
15	Aquila (rete di)	44	Berceto-Stazione
16	Aquila-Montorio al Vomano-Teramo	45	Berceto-Borgo-Val di Taro
17	Arbatax-Dogali-Nuoro-Orosei-Cantoniera-Giustizieri	46	Bertinoro-Forlimpopoli
18	Arcevia-Sassoferrato	47	Bologna-Bagno di Piano
19	Arezzo-Siena	48	Bologna-Borgo di Bisano e prolungamento per S. Benedetto del Querceto
20	Arona-Gozzano	49	Bologna-Pilastrino e diramazione
21	Arsiero-Asiago	50	Bologna - Monghidoro - Barberino di Mugello
22	Ascoli Piceno-Montegallo	51	Bolzaneto-Sant'Olcese
23	Ascoli Piceno-Monterinaldo	52	Borgo-Casteltesino
24	Ascoli Piceno-Montemonaco ecc. (Rete)	53	Borgomanero-Boca
25	Asti-Govone	54	Borore-Noragugume
26	Atri-Arsita	55	Bovalino Stazione-Careri
27	Atri-Mutignano Stazione	56	Brescia-Borgo S. Giacomo
28	Atri-Silvi Marina	57	Busalla-Voltaggio
29	Aulla-Tavernelle		
30	Avellino-S. Angelo dei Lombardi		

**Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato
durante l'esercizio 1946-47.**

Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato	Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato
58	Busche-Belluno	86	Catanzaro-Tiriolo
59	Butera-Stazione	87	Cecina-Guardistallo-Casale Marittimo
60	Caltagirone-Vittoria	88	Cerchiara di Calabria-Castrovillari e diramazioni
61	Calvello-Abriola Stazione C. L.	89	Cesenatico-Bagno di Romagna-Verghereto
62	Camaiore-S. Maria del Giudice	90	Chiavari-S. Ruffino di Leivi
63	Camerino-Fiastra-Bolognola	91	Chiavenna-Montespluga e diramazione
64	Camigliatello Bianchi-S. Giovanni in Fiore	92	Chieti-Orsogna
65	Campobasso-Busso	93	Chieti-Ortona e diramazione
66	Campo Tures-Casere	94	Città di Castello-Acqualagna
67	Capaccio-Stio	95	Cittanova-Gerace Marina
68	Capizzi-Cerami	96	Cividale-Udine
69	Caprara-Spoltore-Pescara-S. Silvestro	97	Civitella-Casanova-Catignano
70	Caprino-Ferrara di Montebaldo	98	Claut-Longarone-Cellina
71	Cariati-S. Giovanni in Fiore	99	Cles-Mezzocorona
72	Careri-Plati	100	Colle Val d'Elsa-Massa Marittima
73	Carpegna-San Angelo in Vado	101	Conegliano-Sarmede
74	Carpi-Cavezzo Stazione	102	Conegliano-Oderzo
75	Carpino-Stazione	103	Comeglians-Rete automobilistica
76	Casalvecchio Siculo-S. Teresa Riva-Stazione	104	Conegliano-Lago-Paese
77	Casalnuovo-Torremaggiore	105	Cortemilia-Scaletta-Uzzone
78	Casoli-Palena	106	Cosenza-S. Sisto dei Valdesi
79	Castagno-Palazuolo-Marradi	107	Cosenza-Paternò
80	Castellina M.ma-Stazione	108	Crespina-Colle Salvetti-Stazione-Ponedera stazione
81	Castelvetere Valforte-Campolattaro e prolungamento a Benevento	109	Cropalate Stazione di Mirto-Crosia e diramazione
82	Castilenti-Collecorvino e derivazione per Città S. Angelo	110	Cupramontana-Castelplanio
83	Castrovillari-Belvedere M.mo Stazione	111	Cupramontana-Jesi-Ancona
84	Castiglione del Lago (Circuito)	112	Cusano Mutri-Benevento
85	Catania-Mineo scalo-Ramacea-Scordia Stazione	113	Demonte-Colle della Maddalena fino al 21 settembre 1943

**Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato
durante l'esercizio 1946-47.**

Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato	Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato
114	Domodossola (Rete automobilistica)	142	Langhirano (rete di) per Corniglio Monchio-Tizzano
115	Dolomiti (Rete automobilistica Gran Turismo)	143	Lecce dei Marsi-Pescina Stazione
116	Eboli-Bellosguardo	144	Longarone-Selva di Cadore
117	Enego-Primolano	145	Longobucco-Camigliatello (estivo)
118	Fabbrico-Bagnolo-Novellara-Correggio-Stazione Rolo -Novi	146	Lovere-Schilpario
119	Fabriano-Castelbraimondo	147	Longi-Zappulla
120	Fabriano-Esanatoglia	148	Lucania (Rete automobilistica)
121	Fabriano-Sassoferrato	149	Lugnano in Teverina-Attigliano-Scalo
122	Feltre-Cesio Maggiore	150	Lungro-Spezzano Albanese
123	Fermo-Macerata	151	Macerata-Porto Recanati
124	Fermo-Ortezzano e diramazione per Petritoli	152	Macerata-Cingoli-Jesi
125	Fermo-Torre S. Patrizio	153	Macerata-Treia
126	Firenze-Reggello	154	Macerata-Amandola
127	Firenze-Greve-Siena	155	Macerata Feltria-Cattolica e diramazione
128	Foggia-Ragg.to	156	Mammola-Cinquefrondi
129	Fondo-Revò-Cles	157	Manfredonia-Barletta
130	Forlì-Dicomano	158	Mantova-Viadana-Asola e diramazione
131	Forni di Sopra-Pieve di Cadore	159	Martirano Lombardo-Nocera Terinese
132	Galdo-Castelnuovo Vallo Stazione	160	Matelica-Esanatoglia
133	Genova-Torriglia	161	Melilli-Scalo di Priolo
134	Grottammare-Montedinove	162	Melito-S. Lorenzo
135	Gualdo di Macerata-Sarnano	163	Messina - Granatari - Villafranca Tirrena
136	Gubbio-Scheggia-Sassoferrato	164	Molino Sazzi-Valmazzola
137	Iesi-Filottrano-Macerata	165	Monopoli-Gioia del Colle-S. Michele-Gioia del Colle
138	Imperia-Molini di Prelà	166	Monsampolo-S. Benedetto del Tronto e diramazione per P.to d'Ascoli
139	Imola-Sasso Morelli-Sesto Imolese	167	Montottone-Grottazzolina Stazione
140	Istoneo-Lanciano	168	Montecavallo-Pievotorina
144	Lama dei Peligni-Casoli scalo		

**Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato
durante l'esercizio 1946-47.**

Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato	Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato
169	Montecosaro-Stazione	197	Passo S. Ginesio-Cessapalombo
170	Montefiorino-Boccasuala e Montefiorino-Fontanaluccia	198	Passo di Loro Piceno-Passo S. Angelo
171	Montefalcone-Montecalvo Irpino e diramazione	199	Pastena-Isoletta Stazione
172	Montegrosso-Borgo Val di Taro	200	Pavullo - Sestola - Lama di Mocogno - Pievepelago-Maranalo
173	Monterubbiano-Porto S. Giorgio	201	Pazzano-Monasterace
174	Montescaglioso-Stazione	202	Penne-Chieti
175	Monte S. Martino-Passo S. Angelo	203	Perugia-Agello
176	Montesarchio-Benevento e diramazione	204	Perugia-Spina
177	Montevarchio-Rapolano	205	Pesaro-Carpegna e diramazioni
178	Morra-Città di Castello	206	Pesaro-S. Angelo in Lizzola
179	Mosciano-Giulianova	207	Pescara-Carpineto-Nora
180	Mussomeli-Acquaviva Stazione	208	Pescia-Prunetta
181	Nicosia-S. Stefano di Camastra	209	Pescia-Borgo a Buggiano
182	Orbetello-Orvieto	210	Piancandoli-Castel del Rio-Castel S. Pietro
183	Ortanova-Stazione	211	Piazza Armerina-Caltagirone-Gela
184	Osimo-Offagna-Ancona	212	Piedimonte d'Alife-Sigregorio
185	Osimo-Stazione	213	Pieve di Teco-Rezzo
186	Osoppo-Gemona	214	Pieve di Teco-Mendatica
187	Ossero-Cherso-Lussingrande e diramazione	215	Pistoia-Bagni della Porretta
188	Palmanova-Papariano	216	Pistoia-Montale
189	Palmanova-Monfalcone	217	Pizzo-Serra S. Bruno
190	Palombara Marcellina - Monteflavio (paese)	218	Plataci-Vilapiana-Torre Cerchiano
191	Pareto-Spigno Monferrato	219	Poggio Mirteto (Rete)
192	Panni-Montaguto	220	Polinago-Lama di Mocogno
193	Parma-Coenzo	221	Pontassieve-Bibbiena-S. Piero in Bagno e diramaz.
194	Parma-Colorno-Coltaro	222	Pontedera-Fucecchio e diramazione
195	Parma-Bagni-Lesignano	223	Pontedera-Volterra e diramazione
196	Parma-Sorbolo-Poviglio	224	Ponte Rio Arno-Pietracamela
		225	Pontremoli Stazione-Mulazzo

**Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato
durante l'esercizio 1946-47.**

Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato	Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato
226	Pordenone (rete di)	253	S. Martino in Spino-Mirandola
227	Pordenone-S. Vito al Tagliamento e prolungamento per Morsano-Cordovado	254	S. Maria Maddalena-Castelmassa
228	Posina-Arsiero-Stazione	255	S. Mauro Castelveverde-Pollina Stazione
229	Prato-Calenzano	256	S. Paolo-Acquasanta
230	Pretoro-Chieti	257	S. Severino Marche-Castelplanio-Jesi
231	Ravenna-S. Alberto-Comacchio	258	Santafiora-Chiusi Stazione
232	Reggio Calabria-Mosorrofa-Salvatore	259	Sappada-S. Stefano di Cadore-Forni Avoltri
233	Reggio Emilia-Quattro Castella	260	Sardegna-Rete Automobilistica
234	Reggio Emilia-Salvaterra	261	Sarnano-Tolentino Stazione
235	Rignano-Reggello	262	Sassari (Rete)
236	Rimini-Morciano-Mondaino	263	Sassari-Villanova-Monteleone
237	Rimini-S. Maria del Piano	264	Sassuolo-Serramazzone
238	Riposto-S. Alfo la Bara-Fleri	265	Savignano al Rubicone-Longiano
239	Riolo dei Bagni - Castelbolognese - Faenza	266	Schio-Bassano del Grappa
240	Rivoli-Val della Torre	267	Schio-Recoaro-Rovereto
241	Roma-Ardea e diramazione per Pomezia	268	Scorzè-Mestre-Venezia
242	Rossano Calabro-S. Demetrio Corone	269	Sellano-Borgo Cerreto
243	Rotello-Stazione	270	Serracapriola-Chieti Stazione
244	Salandra-Stazione	271	Serrapetrona-S. Severo Marche
245	Salerno-Battipaglia	272	Sestri Levante-Borgotaro-Spezia
246	Saline di Volterra-Massa Marittima	273	Settecani-Levizzano
247	San Luca-Boyalino (Marina)	274	Soverato-S. Sostene
248	S. Bonifacio-Montagnana	275	Spilimbergo-Maniago-Frisanco
249	S. Agata Feltria Mercatino-Marecchia Stazione	276	Spilimbergo-Tramonti e diramazione
250	S. Giovanni Valdarno-Montegonzi	277	Squillace-Stalletta-Stazione di Squillace
251	S. Ferdinando di Puglia-Trinitapoli Stazione	278	Strongoli-Verzino
252	Sant'Apollinare-Lanciano	279	Subiaco-Arcinazzo-Piglio-Serrone scalo
		280	Taranto-Maruggio-Manduria Stazione
		281	Taranto-Montemesola

**Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato
durante l'esercizio 1946-47.**

Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato	Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato
282	Tarcento-Cividale	300	Vaglia-S. Piero a Sevo-Casetta
283	Termini Imerese-Caccamo	301	Varallo-Alagna
284	Terni-Visso Macerata e diramazione	302	Valduggia-Borgosesia
285	Tolmezzo-Timau	303	Varallo-Rima
286	Tossignano-Borgo	304	Varazze-Alpicella
287	Rete autonoma provinciale di Taranto e Lecce (Società ferrovie Sud-Est)	305	Varzi-Bobbio
288	Rete autonoma di Treviso	306	Venafro-Piedimonte d'Alife
289	Traversetolo-Scurano	307	Verona-Velo Veronese
290	Treia-Recanati	308	Verona-Breonio
291	Trieste-Senosecchia	309	Verona-Valeggio-Volta Mantovana
292	Troia Castelluccio Sauri-Stazione	310	Vicenza-Camisano e prolungamento a Padova
293	Tuffillo-Palmoli	311	Vicenza-Asiago
294	Udine-Paumanova	312	Vicobarone-Castel S. Giovanni e diramazione
295	Udine-Camino di Codroipo	313	Villa S. Giovanni-San Roberto
296	Udine-Trasaghis-Cavazzo	314	Villa Santina-Forni di Sopra
297	Udine-Attimis	315	Visso-Castel S. Angelo
298	Valdobbiadene-Alaro-Stazione-Valdobbiadene	316	Ragg.to Linee di Viterbo
299	Varallo-Fobello	317	Zinga-Strongoli

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI DI CONCESSIONE)

CONTO SPECIALE N. 33

(N. 34 esercizio 1945-46)

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 hanno finora differenziato le ferrovie secondarie dalle tramvie extraurbane, erano costituiti solo dalle modalità legali di concessione e dal diverso trattamento fiscale in materia di tasse erariali, di bollo e di partecipazione agli utili; ma con l'entrata in vigore del regio decreto-legge 26 agosto 1937, n. 1668 che ha abolito ogni partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e netti delle ferrovie pubbliche, delle tramvie extraurbane e delle funicolari terrestri ed aeree concesse all'industria privata, i caratteri differenziali delle ferrovie secondarie e tramvie si riducono alle modalità legali di concessione e alla diversa misura delle tasse erariali e di bollo sui trasporti.

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.

Segue CONTO SPECIALE N. 33

Per l'articolo 30 del ripetuto decreto reale 2 agosto 1929, n. 2450, 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.

La interessenza dello Stato nelle tramvie extraurbane che prima si concretava 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 imposte comuni a tutte le Società anonime e ditte industriali (ricchezza mobile, ecc.), a decorrere dal 1° gennaio 1936 si è ridotta alle sole tasse e imposte summenzionate avendo il citato regio decreto-legge 26 agosto 1937, n. 1668, esclusa qualsiasi partecipazione ai prodotti.

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

A cura dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione 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 per personale, il materiale rotabile, ecc.

NOTA. — Puntii di concordanza col conto del bilancio:

Dal seguente prospetto si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1946-47 per sovvenzione dello Stato a carico del capitolo n. 33 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e per residui passivi eliminati e poi reclamati dai creditori a carico del capitolo 25 del medesimo stato di previsione della spesa.

Capi- tolo	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1946-47		
		In conto residui	In conto competenza	Totale
33	Sovvenzione alle tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico, ecc.	971,891.96	3,677,619.99	4,649,511.95
25	Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori	»	»	»
	Totale . . .	971,891.96	3,677,619.99	4,649,511.95

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; Cagliari-Sant'Elena; Castagneto-Brusasco (elettrificazione); Medole-Casaloldo.

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI DI CONCESSIONE)

CONTO SPECIALE N. 34

(N. 35 esercizio 1945-46)

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 dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), 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 della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, 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, dipendenti dal 1° luglio 1927 dal Ministero dei trasporti, hanno avuto una sistemazione normativa nel recente codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

NOTA. — *Punti di concordanza col conto del bilancio:*

Dal seguente prospetto si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1946-47, a carico del capitolo 32 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1946-47		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
32	Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale	6,025. 25	1,340,000. »	1,346,025. 25

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI DI CONCESSIONE)

CONTO SPECIALE N. 35

(N. 36 esercizio 1945-46)

SOVVENZIONE PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO

DI FUNIVIE IN SERVIZIO PUBBLICO (LEGGE 23 GIUGNO 1927, N. 1110)

La concessione della costruzione e dell'esercizio di vie funicolari aeree (funivie) in servizio pubblico pel trasporto di persone e di cose, è accordata con Decreto reale, sentita la regia Commissione per le funicolari aeree e terrestri, istituita col regio decreto 17 gennaio 1926.

Alle funivie, destinate a servizi comuni isolati o che facilitino comunicazioni fra centri abitati, o fra essi e stazioni ferroviarie, tramviarie o lacuali, può essere accordata una sovvenzione dello Stato.

Detta sovvenzione è determinata in base a piano finanziario, e viene corrisposta in annualità non superiore a 30 il cui valore annuale non potrà mai superare la metà del presunto costo d'impianto.

La concessione di funivie non potrà avere durata maggiore di anni 40. Se le funivie fanno parte integrante ovvero completano ferrovie o tramvie extraurbane, sono applicabili, nei riguardi della durata della concessione e della misura della sovvenzione le disposizioni relative a ferrovie o tramvie di cui al Testo Unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 e modificazioni successive.

Le funivie, come le ferrovie, ecc. sono soggette ad un annuo contributo quale corrispettivo delle spese di sorveglianza che verrà fissato con l'atto di concessione.

Attualmente, risultano sovvenzionate le funivie di Montecassino, Torre de' Busi-Valcava-Varallo Sesia-Sacro Monte; Fai-Dosso Larici (detta funivia della Paganella), Fonte Cerreto (Assergi) al Monte Aquila detta del Gran Sasso d'Italia.

NOTA. — *Punti di concordanza col conto del bilancio:*

Dal seguente prospetto si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1946-47 a carico del capitolo 36 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e per residui passivi eliminati e poi reclamati dai creditori a carico del Cap. 25 del medesimo stato di previsione della spesa.

Capi- tolo	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1946-47		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
36	Sovvenzione per le funivie	39,175. »	195,655. 06	234,830. 06
25	Residui passivi eliminati ai sensi dell'art. 36 del regio decreto legge 18 novembre 1923, n. 2440 sulla contabilità generale e recla- mati dai creditori	»	»	»
	Totale . . .	39,175. »	195,655. 06	234,830. 06

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI DI CONCESSIONE)

CONTO SPECIALE N. 36

(N. 37 esercizio 1945-46)

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1946-47

(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 1946	media in esercizio nel 1946-47	totale del traffico	chilometrico
1	2	3	4	5	6
	a) <i>Ferrovie della Sardegna.</i> <i>Società italiana per le Ferrovie complementari della Sardegna.</i>				
1	Cagliari-Mandas-Gairo-Arbatax e diramazione Mandas-Sorgono e Gairo-Jerzu . . .	333,098	333,098		
2	Bosa-Macomer-Tirso-Nuoro e Tirso-Chilivani	188,939	188,939		
3	Monti-Tempio	39,139	39,139		
4	Sassari-Alghero	34,201	34,201		
5	Villacidro-Villamar-Isili e diramazione Villamar-Ales	95,817	95,817		
		694,194	694,194	171,200,554. »	247,688
6	Ferrovie Meridionali Sarde - Esercizio della ferrovia del Sulcis	112,457	112,457	229,126,220. »	2,037,456
7	Ferrovie Settentrionali Sarde - Sorso-Sassari Tempio-Palau	161,638	161,638	31,495,895. »	132,987
	Totale Ferrovie della Sardegna . . .	965,289	965,289	431,822,669. »	
	b) <i>Linee della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.</i>				
1	Schio-Arsiero	18,522	18,522	4,043,901. »	218,329
2	Rocchette-Asiago	21,191	21,191	7,896,127. »	372,617
3	Thiene-Rocchette.	10,967	10,967	4,141,997. »	377,678
	Da riportarsi . . .	50,680	50,680	16,082,025. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1946-47**

(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 1946 3	media in esercizio nel 1946-47 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	50,680	50,680	16,082,025. >	
4	Stazione Carnia-Villasantina	19,165	19,165	19,294,369. >	1,006,750
5	Cividale-Udine	15,120	15,120	23,979,984. >	1,585,977
6	Piove-Adria	29,236	29,236	16,096,009. >	550,554
7	Parma-Suzzara	43,443	43,443	10,359,977. >	238,472
8	Ferrara-Copparo	18,985	18,985	14,554,341. >	766,623
9	Ferrara-Cento	31,589	31,589	22,117,317. >	700,158
10	Cento-Persiceto	13,500	13,500	(1) >	>
11	Bologna-Portomaggiore e diramazione-Bu- drio-Massalombarda	72,130	72,130	12,394,792. >	171,839
12	Modena-Decima	27,947	27,947	12,573,363. >	449,900
13	Arezzo-Stia	44,234	44,234	11,762. >	0,265
14	Piove-Mestre	27,776	27,776	20,507,124. >	738,303
		393,805	393,805	167,971,063. >	
	<i>c) Linee della Società anonima delle Ferrovie Nord Milano.</i>				
1	Milano-Saronno	21,149	21,149		
2	Milano-Incino-Erba e diramazione S. Pietro Martire-Camnago e tronco Bovisia-Li- brera	52,791	52,791		
3	Saronno-Grandate	24,700	24,700		
4	Saronno-Malnate	28,849	28,849		
	<i>Da riportarsi . . .</i>	127,489	127,489		

(1) negativa dal 6° bimestre 1945.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1946-47**

(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 1946 3	media in esercizio nel 1946-47 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	127,489	127,489		
5	Como-Malnate-Varese-Laveno	51,102	51,102		
6	Novara-Saronno-Seregno	54,792	54,792		
7	Castellanza-Cariate-Lonate-Ceppino	10,503	10,503		
8	Cariate-Lonate-Ceppino-Confine Svizzero.	18,303	18,303		
		262,189	262,189	1,103,190,885. >	4,207,618
	<i>d) Linee esercitate da Società diverse.</i>				
1	Torino-Ciriè-Lanzo	42,582	42,582	139,159,775. >	3,268,040
2	Torino-Settimo; Settimo-Castellamonte; Ri- varolo-Cuorgnè-Pont.	57,115	57,115	88,635,406. >	1,551,875
3	Santhià-Biella	29,686	29,686	77,239,946. >	2,601,895
4	Biella-Balma; Biella-Mongrando e Biella- Vallemosso	40,041	40,041	40,688,241. >	1,016,164
5	Fossano-Mondovì-Villanova	32,286	32,286	5,742,401. >	177,860
6	Basaluzzo-Frugarolo.	8,891	8,891	1,917,256. >	215,640
7	Monza-Molteno-Oggiono e Molteno-Lecco	34,000	34,000	51,097,043. >	1,502,854
8	Menaggio-Porlezza (a)	12,094	12,094	>	>
9	Ghirla-Ponte Tresa	9,866	9,866	6,579,572. >	666,893
	<i>Da riportarsi</i>	266,561	266,561	411,059,640. >	

(a) Dal 1° novembre 1939, sostituita con servizio automobilistico.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1946-47**

(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 1946 3	media in esercizio nel 1946-47 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	266,561	266,561	411,059,640. »	
10	Ponte Tresa-Luino	12,224	12,224	1,125,595. »	920,807
11	Varese-Luino.	24,779	24,779	31,838,524. »	1,284,899
12	Bergamo-San Martino de' Calvi Nord. . .	40,646	40,646	84,489,178. »	2,078,654
13	Bergamo-Ponte della Selva	28,115	28,115	86 254,369. »	3,067,912
14	Ponte Nossola-Clusone	5,744	5,744	4,922,289. »	856,944
15	Sondrio-Tirano	26,144	26,144	48,301,238. »	1,847,506
16	Domodossola-Confini Svizzeri	32,245	32,245	41,499,149. »	1,286,995
17	Intra-Premeno	13,341	13,341	6,480,032. »	485,723
18	Iseo-Edolo	76,884	76,884	116,034,947. »	1,509,220
19	Brescia-Iseo	23,786	23,786	43,051,333. »	1,809,944
20	Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Paderno	22,758	22,758	21,084,891. »	926,482
21	Soresina-Soncino	13,934	13,934	3,003,047. »	215,734
22	Soresina-Sesto-Cremona.	24,421	24,421	4,913,713. »	201,208
23	Rovato-Soncino.	26,756	26,756	5,080,392. »	189,878
24	Rezzato-Vobarno	25,992	25,992	13,764,412. »	529,563
25	Voghera-Varsi	31,711	31,711	32,128,401. »	1,013,162
26	Padova-Piazzola	16,398	16,398	14,725,933. »	898,032
27	Piazzola-Carmignano	11,198	11,198	7,400,220. »	660,851
28	Verona-Caprino-Affi-Garda.	45,404	45,404	25,743,604. »	566,988
29	Bribano-Agordo	28,519	28,519	13,555,402. »	475,311
30	Savona-San Giuseppe (funivia)	17,000	17,000	469,026,424. »	27,589,789
	<i>Da riportarsi . . .</i>	814,560	814,560	1,485,485,733. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1946-47**

(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 1946 3	media in esercizio nel 1946-47 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	814,560	814,560	1,485,485,733. »	
31	Santuario della Guardia	8,862	8,862	11,105,637. »	1,253,175
32	Genova-Casella	23,417	23,417	13,847,893. »	5,913,606
33	Sassuolo-Reggio Emilia-Bagnolo-Guastalla e diramazione Bagnolo-Carpi	69,820	69,820	45,812,889. »	656,157
34	Reggio Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio e Reggio Emilia-Bo- retto-Po	56,722	56,722	32,836,546. »	578,903
35	Ferrara-Suzzara	81,172	81,172	57,148,535. »	704,012
36	Ostellato-Porto Garibaldi	28,540	28,540	(a) »	»
37	Rimini-Mercatino	35,567	35,567	9,799,490. »	275,521
38	Sassuolo-Modena-Finale	67,680	67,680	84,813,369. »	1,253,152
39	Modena-Vignola	25,816	25,816	27,572,992. »	1,068,063
40	Spilamberto-Bazzano	6,750	6,750	»	»
41	Massalombarda-Imola-Castel del Rio	17,967	17,967	(b) »	»
42	Ferrara-Codigoro	52,187	52,187	57,597,310. »	1,103,671
43	Arezzo-Fossato	133,794	133,794	403,776. »	3,040
44	Pracchia-San Marcello	16,568	16,568	3,117,182. »	188,144
45	Siena-Monte Antico	54,324	54,324	(c) »	»
46	Arezzo-Sinalunga	39,447	39,447	(c) »	»
47	Porto San Giorgio-Fermo-Amandola	59,277	59,277	38,363,141. »	647,184
48	Adriatico-Sangritana	63,336	63,336	(d) 13,763,184. »	217,304
49	Chieti Città-Stazione	8,762	8,762	(e) »	»
	<i>Da riportarsi</i>	1,664,568	1,664,568	1,881,670,677	

(a) Chiusa all'esercizio dal 2° bimestre 1945. — (b) Chiusa all'esercizio dal 2° bimestre 1944. — (c) Chiusa all'esercizio dal 3° bimestre 1944. — (d) Riaperto nell'esercizio dal 3° bimestre 1946. — (e) Chiusa all'esercizio dal 1° bimestre 1944.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1946-47**

(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 1946 3	media in esercizio nel 1946-47 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	1,664,568	1,664,568	1,881,670,677. >	
50	Pescara-Penne	36,230	36,230	20,403,643. >	>
51	Umbertide-Todi-Terni	112,948	112,948	56,678,579. >	501,811
52	Funicolare di Orvieto	0,633	0,633	5,399,109. >	8,529,398
53	Massa Marittima-Follonica Porto	25,132	25,132	(a) >	>
54	Orbetello-Porto Santo Stefano	13,797	13,797	(b) >	>
55	Roma-Viterbo	103,154	103,154	182,448,116. >	1,769,442
56	Roma-Fiuggi-Frosinone	139,577	139,577	227,127,582. >	1,627,256
57	Roma-Lido	24,745	24,745	192,912,921. >	7,796,036
58	Spoletto-Norcia	50,946	50,946	16,537,492. >	324,103
59	Cancello-Benevento	48,222	48,222	41,728,279. >	865,339
60	Napoli-Torregaveta	19,712	19,712	132,036,716. >	6,699,813
61	Napoli-Piedimonte d'Alife (il tratto S- Angelo in Formia-Piedimonte d'Alife distrutto per eventi bellici nel luglio 1943)	81,138	41,054	78,432,019. >	1,910,459
62	Napoli-Ottaviano-Circumvesuviana	81,689	81,689	529,926,423. >	6,487,120
63	Napoli-Nola-Baiano	37,900	37,900	184,280,957. >	4,862,294
64	Pugliano-Vesuvio	7,700	7,700	758,649. >	98,525
65	Funicolare del Vomero	1,433	1,433	31,558,018. >	22,022,364
66	Funicolare di Capri	0,648	0,648	6,801,992. >	10,501,530
67	Agnone-Pescolanciano (distrutta per eventi bellici nel 1943).	37,472	>	>	>
68	Bari-Martina Franca-Taranto	155,987	155,987	250,693,255. >	1,607,141
	<i>Da riportarsi . . .</i>	2,643,631	2,566,075	3,839,327,457. >	

(a) Chiusa all'esercizio dal 2° bimestre 1944 — (b) Chiusa all'esercizio dal 3° bimestre 1944.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1946-47**

(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 1946 3	media in esercizio nel 1946-47 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	2,643,631	2,566,075	3,839,327,457. »	
69	Martina Franca-Lecce.	102,582	102,582	152,282,976. »	1,484,499
70	Novoli-Gagliano Leuca	74,175	74,175	63,773,008. »	859,764
71	Casarano-Gallipoli	22,003	22,003	10,723,630. »	487,371
72	Zollino-Gagliano Leuca	46,501	46,501	45,723,150. »	983,272
73	Maglie-Otranto	18,281	18,281	4,994,754. »	273,221
74	Bari-Matera-Miglianico e Montalbano Jonico	103,509	103,509	149,221,541. »	1,441,628
75	Avigliano-Laurenzana	39,035	39,035	25,366,626. »	649,843
76	Lagonegro-Spezzaño Albanese	104,756	104,756	36,822,507. »	351,507
77	Vibo Valentia-Mileto	27,881	27,881	18,092,020. »	648,901
78	Gioia Tauro-Sinopoli-S. Procopio	26,283	26,283	8,784,731. »	334,236
79	Pedace-Camigliatello Bianchi	28,928	28,928	16,954,871. »	586,105
80	Soverato-Chiaravalle Centrale	22,950	22,950	9,551,204. »	416,178
81	Gioia Tauro-Cinquefrondi	31,737	31,737	35,702,017. »	1,124,933
82	Crotone Città-Petilia-Policastro	41,842	41,842	31,903,591. »	762,476
83	Marina di Gioiosa-Mammola	14,680	14,680	6,819,032. »	464,511
84	Atena-Marsico Nuovo	26,909	26,909	2,924,801. »	103,692
85	S. Spirito-Bitonto	8,149	8,149	8,874,737. »	1,089,058
86	S. Severo-Rodi-Peschici	78,744	78,744	38,453,352. »	488,333
87	Circumetnea	119,044	119,044	96,950,908. »	814,412
88	Siracusa-Vizzini	124,025	124,025	31,129,242. »	250,991
89	Calalzo-Dobbiaco	64,913	64,913	25,595,100. »	294,298
	<i>Da riportarsi</i>	3,770,558	3,693,002	4,659,971,355. »	