

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

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

CONTO SPECIALE N. 32

(N. 34 esercizio 1943-44)

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, numero 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, la applicazione della tassa erariale di cui al regio decreto-legge 29 gennaio 1922, n. 40.

Le tasse liquidate nell'esercizio 1944-45 si riepilogano come appresso:

1) Ferrovie	L. 66.985.952,20
2) Tramvie, funicolari, funivie, ferrovie private di 2ª categoria e linee di navigazione interna	» 15.521.159,22
	<hr/>
Totale generale	L. 82.507.111,42
	<hr/>

NOTA. — Punti di concordanza col conto del bilancio:

La predetta somma di lire 82.507.111,42 concorda con l'accertamento risultante dal capitolo 79 capo XV del bilancio dell'entrata, tenuto conto che tale accertamento in lire 72.193.722,50 è al netto della somma di lire 10.313.388,92 trasferita al capitolo 75 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. 33

(N. 35 esercizio 1943-44)

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 1000, 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 (autelinee) per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli.

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

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 1944-45 per sussidi ordinari e straordinari di cui trattasi, e nell'elenco allegato sono indicati tutti gli autoservizi sovvenzionati nell'esercizio stesso.

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

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESEGUITI NELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1944-45		
		In conto residui	In conto competenza	TOTALE
Gov. Leg. 29 » Nord 65	Sussidi ordinari	950.664,83 1.251.624,57	120.823,55 129.807,70	1.071.488,38 1.381.432,27
« Leg. 19 » Nord 55	Residui passivi eliminati ai sensi dell'art. 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori	—	—	—
	Totali . . .	2.202.289,40	250.631,25	2.452.920,65

Segue CONTO SPECIALE N. 33

Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato durante l'esercizio 1944-45

Numero d'ordine	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SUSSIDIATO	Numero d'ordine	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SUSSIDIATO
1	Acquapendente-Chiusi Stazione	53	Borgomanero-Boca
2	Agira-Raddusa-Agira Stazione	54	Borore-Noragugume
3	Agropoli-Acciaroli	55	Bovalino Stazione-Careri
4	Alba-Villanova Stazione	56	Brescia-Borgo San Giacomo
5	Albenga-Alto	57	Busalla-Voltaggio
6	Albenga-Erli	58	Busche-Belluno
7	Albenga-Lerrone	59	Butera-Stazione
8	Albona-San Martino-Albona	60	Caltagirone-Vittoria
9	Alessandria (Rete)	61	Calvello-Abriola Stazione C. L.
10	Amalfi-Castellammare di Stabia	62	Camaioere-Santa Maria del Giudice
11	Ancona-Corinaldo	63	Camerino-Fiastra-Bolognola
12	Ancona-Montesicuro	64	Camigliatello Bianchi-San Giovanni in Fiore
13	Ancona-Numana	65	Campobasso-Busso
14	Apriglianello Scalo Ferrovie C. L.	66	Campo Tures-Casere
15	Aquila (Rete di)	67	Capaccio-Stio
16	Aquila-Montorio al Vomano-Teramo	68	Capizzi-Cerami
17	Arbatax-Dogali-Nuoro-Orosei-Cantoniera-Giustizieri	69	Caprara-Spoltore-Pescara-San Silvestro
18	Arcevia-Sassoferrato	70	Caprino-Ferrara di Montebaldo
19	Arezzo-Siena	71	Cariati-San Giovanni in Fiore
20	Arona-Gozzano	72	Careri-Plati
21	Arsiero-Asiago	73	Carpegna-Sant'Angelo in Vado
22	Ascoli Piceno-Montegalfo	74	Carpi-Cavezzo Stazione
23	Ascoli Piceno-Monterinaldo	75	Carpino-Stazione
24	Ascoli Piceno-Montemonaco, ecc. (Rete)	76	Casalvecchio Siculo-Santa Teresa Riva-Stazione
25	Asti-Govone	77	Casalnuovo-Torremaggiore
26	Atri-Arsita	78	Casoli-Palena
27	Atri-Mutignano Stazione	79	Castagno-Palazuolo-Marradi
28	Atri-Silvi Marina	80	Castellina M.ma-Stazione
29	Aulla Tavernelle	81	Castelvetere Valforte-Campolattaro e prolungamento a Benevento
30	Avellino-Sant'Angelo dei Lombardi	82	Castilenti-Collecervino e derivazione per Città Sant'Angelo
31	Badia Polesine-Ostiglia	83	Castrovillari-Belvedere M.mo Stazione
32	Barberino di Mugello-Sesto Fiorentino	84	Castiglione del Lago (Circuito)
33	Barberino di Mugello-San Piero a Sieve e prolungamento a Borgo San Lorenzo	85	Catania-Mineo scalo-Ramacea-Scordia Stazione
34	Barge-Villafranca Sabauda	86	Catanzaro-Tiriolo
35	Barge (bivio)-Crissolo	87	Cecina-Guardistallo-Casale Marittimo
36	Bassano-Cornuda e diramazione per Pieve di Soligo-Coniglianas	88	Cerchiara di Calabria-Castrovillari e diramazioni
37	Bedonia-Cantoniera di Tarsogno	89	Cesenatico-Bagno di Romagna-Verghereto
38	Bedonia-Molino dell'Anzola	90	Chiavari-San Ruffino di Leivi
39	Belluno-Borsoi	91	Chiavenna-Montesplunga e diramazione
40	Borsoi-Tambre e diramazione	92	Chieti-Orsogna
41	Belluno-Losego	93	Chieti-Ortona e diramazione
42	Benevento-San Bartolomeo in Galdo	94	Città di Castello-Acqualagna
43	Benevento-Andretta e diramazione per Treviso	95	Cittanova-Gerace Marina
44	Berceto-Stazione	96	Cividale-Udine
45	Berceto-Borgo-Val di Taro	97	Civitella-Casanova-Catignano
46	Bertinoro-Forlimpopoli	98	Claut-Longarone-Cellina
47	Bologna-Bagno di Piano	99	Cles-Mezzocorona
48	Bologna-Borgo di Bisano e prolungamento per San Benedetto del Querceto	100	Colle Val d'Elsa-Massa Marittima
49	Bologna-Pilastrino e diramazione	101	Conegliano-Sarmede
50	Bologna-Monghidoro-Barberino di Mugello	102	Conegliano-Oderzo
51	Bolzaneto-Sant'Olcese	103	Comeglians-Rete automobilistica
52	Borgo-Casteltesino	104	Conegliano-Lago-Paese
		105	Cortemilia-Scaletta-Uzzone

Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato durante l'esercizio 1944-45

Numero d'ordine	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SUSSIDIATO	Numero d'ordine	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SUSSIDIATO
106	Cosenza-San Sisto dei Valdesi	159	Martirano Lombardo-Nocera Torinese
107	Cosenza-Paternò	160	Matelica-Esanatoglia
108	Crespina-Colle Salvetti-Stazione-Pontedera Stazione	161	Melilli-Scalo di Priolo
109	Cropalate Stazione di Mirto-Crosia e diramazione	162	Melito-San Lorenzo
110	Cupramontana-Castelplanio	163	Messina-Granatari-Villafranca Tirrena
111	Cupramontana-Jesi-Ancona	164	Molino Sazzi-Valmazzola
112	Cusano Mutri-Benevento	165	Monopoli-Gioia del Colle-San Michele-Gioia del Colle
113	Demonte-Colle della Maddalena	166	Monsampolo-San Benedetto del Tronto e diramazione per P.to d'Ascoli
114	Domodossola (Rete automobilistica)	167	Montotone-Grottazzolina Stazione
115	Dolomiti (Rete automobilistica Gran Turismo)	168	Montecavallo-Pieveterina
116	Eboli-Bellosguardo	169	Montecosaro-Stazione
117	Enego-Primolano	170	Montefiorino-Boccaguolo e Montefiorino-Fontanelluccia
118	Fabbrico-Bagnolo-Novellara-Correggio-Stazione Rolo-Novì	171	Montefalcone-Montecalvo Irpino e diramazione
119	Fabriano-Castelbraimondo	172	Montegrosso-Borgo Val di Tarò
120	Fabriano-Esanatoglia	173	Monterubbiano-Porto San Giorgio
121	Fabriano-Sassoferrato	174	Montescaglioso-Stazione
122	Feltre-Cesio Maggiore	175	Monte San Martino-Passo Sant'Angelo
123	Fermo-Macerata	176	Montesarchio-Benevento e diramazione
124	Fermo-Ortezzano e diramazione per Petritoli	177	Montevarchio-Rapolano
125	Fermo-Torre San Patrizio	178	Morra-Città di Castello
126	Firenze-Reggello	179	Mosciano-Giulianova
127	Firenze-Greve-Siena	180	Mussomeli-Acquaviva Stazione
128	Foggia-Ragg.to	181	Nicosia-Santo Stefano di Camastra
129	Fondo-Revò-Cles	182	Orbetello-Orvieto
130	Forlì-Dicomano	183	Ortanova-Stazione
131	Forni di Sopra-Pieve di Cadore	184	Osimo-Offagna-Ancona
132	Galdo-Castelnuovo Vallo Stazione	185	Osimo-Stazione
133	Genova-Torriglia	186	Osoppo-Gemona
134	Grottammare-Montedinove	187	Ossero-Cherso-Lussingrande e diramazione
135	Gualdo di Macerata-Sarnano	188	Palmanova-Papariano
136	Gubbio-Scheggia-Sassoferrato	189	Palmanova-Monfalcone
137	Iesi-Filottrano-Macerata	190	Palombara Marcellina-Monteflavio (paese)
138	Imperia-Molini di Prelà	191	Pareto-Spigno Monferrato
139	Imola-Sasso Morelli-Sesto Imolese	192	Panni-Montaguto
140	Istonio-Lanciano	193	Parma-Coenzo
141	Lama dei Peligni-Casoli scalo	194	Parma-Colorno-Coltaro
142	Langhirano (Rete di) per Corniglio Monchio-Tizzano	195	Parma-Bagni-Lesignano
143	Lecce dei Marsi-Pescina Stazione	196	Parma-Sorbolo-Poviglio
144	Longarone-Selva di Cadore	197	Passo San Ginesio-Cessapalombo
145	Longobucco-Camigliatello (estivo)	198	Passo di Loro Piceno-Passo Sant'Angelo
146	Lovere-Schilpario	199	Pastena-Isoletta Stazione
147	Longi-Zappulla	200	Pavullo-Sestola-Lama di Mocogno-Pievelago-Maranalo
148	Lucania (Rete automobilistica)	201	Pazzano-Monasterace
149	Lugnano in Teverina-Attigliano-Scalo	202	Penne-Chieti
150	Lungro-Spezzano Albanese	203	Perugia-Agello
151	Macerata-Porto Recanati	204	Perugia-Spina
152	Macerata-Cingoli-Jesi	205	Pesaro-Carpegna e diramazioni
153	Macerata-Treia	206	Pesaro-Sant'Angelo in Lizzola
154	Macerata-Amandola	207	Pescara-Carpineto-Nora
155	Macerata Feltria-Cattolica e diramazione	208	Pescia-Prunetta
156	Mammola-Cinquefrondi	209	Pescia-Borgo a Buggiano
157	Manfredonia-Barletta	210	Piancandoli-Castel del Rio-Castel San Pietro
158	Mantova-Viadana-Asola e diramazione		

Segue CONTO SPECIALE N. 33

Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato durante l'esercizio 1944-45

Numero d'ordine	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SUSSIDIATO	Numero d'ordine	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SUSSIDIATO
211	Piazza Armerina-Caltagirone-Gela	264	Sassuolo-Serramazzone
212	Piedimonte d'Alife-Sigregorio	265	Savignano al Rubicone-Longiano
213	Pieve di Teco-Rezzo	266	Schio-Bassano del Grappa
214	Pieve di Teco-Mendatica	267	Schio-Recoaro-Rovereto
215	Pistoia-Bagni della Porretta	268	Scorzè-Mestre-Venezia
216	Pistoia-Montale	269	Sellano-Borgo Cerreto
217	Pizzo-Serra San Bruno	270	Serracapriola-Chièuti Stazione
218	Plataci-Vilapiana-Torre Cerchiano	271	Serrapetrona-San Severo Marche
219	Poggio Mirteto (Rete)	272	Sestri Levante-Borgotaro-Spezia
220	Polinago-Lama di Mocogno	273	Settecani-Levizzano
221	Pontassieve-Bibbiena-San Piero in Bagno e diramazioni	274	Soverato-San Sostene
222	Pontedera-Fucecchio e diramazione	275	Spillimbergo-Maniago-Frisanco
223	Pontedera-Volterra e diramazione	276	Spillimbergo-Tramonti e diramazione
224	Ponte Rio Arno-Pietracamela	277	Squillace-Stalietta-Stazione di Squillace
225	Pontremoli Stazione-Mulazzo	278	Strongoli-Verzino
226	Pordenone (Rete di)	279	Subiaco-Arcinazzo-Piglio-Serrone scalo
227	Pordenone-San Vito al Tagliamento e prolungamento per Morsano-Cordovado	280	Taranto-Maruggio-Manduria Stazione
228	Posina-Arsiero-Stazione	281	Taranto-Montemesola
229	Prato-Calenzano	282	Tarcento-Cividale
230	Preto-Chieti	283	Termini Imerese-Caccamo
231	Ravenna-Sant'Alberto-Comacchio	284	Terni-Visso-Macerata e diramazione
232	Reggio Calabria-Mosorrofa -Salvatore	285	Tolmezzo-Timau
233	Reggio Emilia-Quattro Castella	286	Tossignano-Borgo
234	Reggio Emilia-Salvaterra	287	Rete Autom. Prov. di Taranto e Lecce (Soc. Ferr. Sud-Est)
235	Rignano-Reggello	288	Rete Autom. di Treviso
236	Rimini-Morciano-Mondaino	289	Traversetolo-Scurano
237	Rimini-Santa Maria del Piano	290	Treia-Recanati
238	Riposto-Sant'Alfio la Bara-Fleri	291	Trieste-Senosecchia
239	Riolo dei Bagni-Castelbolognese-Faenza	292	Troia Castelluccio Sauri-Stazione
240	Rivoli-Val della Torre	293	Tuffillo-Palmoli
241	Roma-Ardea e diramazione per Pomezia	294	Udine-Palmanova
242	Rossano Calabro-San Demetrio Corone	295	Udine-Camino di Codroipo
243	Rotello-Stazione	296	Udine-Trasaghis-Cavazzo
244	Salandra-Stazione	297	Udine-Attimis
245	Salerno-Battipaglia	298	Valdobbiate-Alano-Stazione-Valdobbiate
246	Saline di Volterra-Massa Marittima	299	Varallo-Fobello
247	San Luca-Bovalino (Marina)	300	Vaglia-San Piero a Sevo-Casetta
248	San Bonifacio-Montagnana	301	Varallo-Alagna
249	Sant'Agata Feltria Mercatino-Marecchia Stazione	302	Valduggia-Borgosesia
250	San Giovanni Valdarno-Montegonzi	303	Varallo Rima
251	San Ferdinando di Puglia-Trinitapoli Stazione	304	Varazze-Alpicella
252	Sant'Apollinare-Lanciano	305	Varzi-Bobbio
253	San Martino in Spino-Mirandola	306	Venafro-Piedimonte d'Alife
254	Santa Maria Maddalena-Castelmasa	307	Verona-Velo Veronese
255	San Mauro Castelverde-Pollina Stazione	308	Verona-Breonio
256	San Paolo-Acquasanta	309	Verona-Valeggio-Volta Mantovana
257	San Severino Marche- Castelpiano-Jesi	310	Vicenza-Camisano e prolungamento a Padova
258	Santafiara-Chiusi Stazione	311	Vicenza-Asiago
259	Sappada-Santo Stefano di Cadore-Forni Avoltri	312	Vicobarone-Castel San Giovanni e diramazione
260	Sardegna-Rete Automobilistica	313	Villa San Giovanni-San Roberto
261	Sarnano-Tolentino Stazione	314	Villa Santina-Forni di Sopra
262	Sassari (Rete)	315	Visso-Castel Sant'Angelo
263	Sassari-Villanova-Montelone	316	Rag. to Linee di Viterbo
		317	Zinga-Strongoli

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

CONTO SPECIALE N. 34

(N. 36 esercizio 1943-44)

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

Per l'art. 2 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, inserito nell'art. 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 (art. 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 compartecipazione 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 (art. 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 L. 1500 a chilometro, fu portata a L. 9500 a chilometro, e ad un massimo di L. 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 L. 35.000 per 50 anni, per le linee in sede propria, e fino a L. 20.000 per le linee aventi la massima parte del loro percorso su strada ordinaria.

Per l'art. 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 L. 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 delle comunicazioni.

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 pel personale, il materiale rotabile, ecc.

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

Dal seguente prospetto si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1944-45 per sovvenzione dello Stato a carico del capitolo n. 71 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti e per residui passivi eliminati e poi reclamati dai creditori a carico del capitolo 62 del medesimo stato di previsione della spesa.

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1944-45		
		In conto residui passivi	In conto competenza	TOTALE
Gov. Nord 63 » Leg. 27	Sovvenzione alle tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico, ecc.	161,040 —	499,604,38	660,644,38
		342,311,72	1,897,559,02	2,239,870,74
» Nord 55 » Leg. 19	Residui passivi eliminati ai sensi dell'art. 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori	—	—	—
	Totale	503,351,72	2,397,163,40	2,900,515,12

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

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

CONTO SPECIALE N. 35

(N. 37 esercizio 1943-44)

SOVVENZIONI PER PUBBLICI SERVIZI DI NAVIGAZIONE LACUALE

Per l'art. 4 della legge 8 giugno 1913, n. 621, l'impianto e l'esercizio con natanti a trazione meccanica, di 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 L. 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 altro, i dati stasistici 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 nananti, i pontili, gli scali ed il personale.

I servizi di navigazione interna dipendono dal 1° luglio 1927 dal Ministero dei Trasporti ed 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 1944-45, a carico dei cap. 26 (gov. leg.) e 62 (gov. nord) dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Capitoli:	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1944-45		
		In conto residui	In conto competenza	TOTALE
Gov. Leg. 26 » Nord 62	Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale	669,990 —	469,987,95	1.139.977,95

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

CONTO SPECIALE N. 36

(N. 38 esercizio 1943-44)

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 per 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 facilitano 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 Sessia-Sacro Monte; Fai-Dosso Larici (detta funivia della Paganella), Fonte Cerreto (Assergi) al Monte Aquila detta dal Gran Sasso d'Italia.

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

Dal seguente prospetto si rileva il totale dei pagamenti eseguiti nell'esercizio 1944-45 a carico dei cap. 30 (Gov. Leg.) e 66 (Gov. Nord) dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti e per residui passivi eliminati e poi reclamati dai creditori a carico del cap. 63 del medesimo stato di previsione della spesa.

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1944-45		
		In conto residui	In conto competenza	TOTALE
Gov. Leg. 30 » Nord 66	Sovvenzione per le funivie	41.917,50	114.551,30	156.468,80
» Nord 55 » Leg. 19	Residui passivi eliminati ai sensi dell'art. 36 del regio decreto legge 18 novembre 1923, n. 2440 sulla contabilità generale e reclamati dai creditori	—	—	—
	Totale . . .	41.917,50	114.551,30	156.468,80

MINISTERO DEI TRASPORTI

(ISPETTORATO DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE)

CONTO SPECIALE N. 37.

(N. 39 esercizio 1943-44)

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45

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

1 Num. d'ordine	2 INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		3 effettive in esercizio al 30 giugno 1944	4 media in esercizio nel 1944-45	5 totale del traffico	6 chilometrico
	a) FERROVIE DELLA SARDEGNA. <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	488,939	488,939	—	—
3	Monti-Tempio	391,39	39,139	—	—
4	Sassari-Alghero	34,201	34,201	—	—
5	Villacidro-Villamar-Isili e diramazione Villamar-Ales	95,817	95,817	—	—
		691,194	691,194	43.082,615	62.330
6	Ferrovie Meridionali Sarde - Esercizio della ferrovia del Sulcis	412,457	412,457	34.825,843	283.004
7	Ferrovie Settentrionali Sarde - Sorzo-Sassari-Tempio-Palau	161,638	161,638	8.445,735	52.250
	Totale Ferrovie della Sardegna	965,289	965,289	83.354,193	
	b) LINEE DELLA SOCIETÀ VENETA PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI FERROVIE SECONDARIE ITALIANE.				
1	Schio-Arsiero	48,522	48,522	1.030.325	55.627
2	Rocchette-Asiago	21,194	21,194	1.940.204	91.557
3	Thiene-Rocchette	10,967	10,967	985.869	84.894
	Da riportarsi	50,680	50,680	3.956.398	

Segue CONTO SPECIALE N. 37

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45

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

1 Num. d'ordine	2 INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		3 effettiva in esercizio al 30 giugno 1944	4 media in esercizio nel 1944-45	5 totale del traffico	6 chilometrico
	<i>Riporto . . .</i>	50,680	50,680	3.956,398	
4	Stazione Carnia-Villasantina	49,165	49,165	690,492	36,028
5	Cividale-Udine	15,120	15,120	1.957,000	129,431
6	Piove-Adria	29,236	29,236	717,477	24,540
7	Parma-Suzzara	43,443	43,443	586,428	13,491
8	Ferrara-Copparo	48,985	48,985	312,696	16,470
9	Ferrara-Cento	31,589	31,589	546,972	17,315
10	Cento-Persiceto	13,500	13,500	108,428	8,032
11	Bologna - Portomaggiore e diramazione-Budrio- Massalombarda	72,130	72,130	950,718	13,180
12	Modena-Decima	27,947	27,947	264,100	9,450
13	Arezzo-Stia	44,234	44,234	585,613	13,238
14	Piove-Mestre	27,776	27,776	417,772	15,040
		393,805	393,805	11.093.794	
	c) LINEE DELLA SOCIETA' ANONIMA DELLE FERRO- VIE NORD MILANO.				
1	Milano-Saronno	21,149	21,149		
2	Milano-Incino-Erba e diramazione S. Pietro Mar- tire-Camnago e tronco Bovisio-Librera	52,791	52,791		
3	Saronno-Grandate	24,700	24,700		
4	Saronno-Malnate	28,849	28,849		
5	Como-Malnate-Varese-Laveno	51,102	51,102		
	<i>Da riportarsi . . .</i>	178,591	178,591		

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45**

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

1 Num. d'ordine	2 INDICAZIONE DELLE RETI E DELEE LINEE	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		3 effettiva in esercizio al 30 giugno 1944	4 media in esercizio nel 1944-45	5 totale del traffico	6 chilometrico
	<i>Riporto . . .</i>	178,591	178,591		
6	Novara-Saronno-Seregno	54,792	54,792		
7	Castellanza-Cariate-Lonate-Geppino	10,503	10,503		
8	Cariate-Lonate-Geppino-Confine Svizzero	18,303	18,303		
		262,189	262,189	159,678,519	639,020
	<i>d) LINEE ESERCITATE DA SOCIETA' DIVERSE.</i>				
1	Torino-Ciriè-Lanzo	42,582	42,582	22,375,040	525,457
2	Torino-Settimo; Settimo-Castellamonte; Rivarolo- Cuorgnè-Pont	57,115	57,115	13,991,408	244,968
3	Santhià-Biella	29,686	29,686	7,024,912	236,640
4	Biella-Balma; Biella-Mongrando e Biella-Valle- mosso	40,041	40,041	5,765,616	143,992
5	Fossano-Mondovì-Villanova	32,286	32,286	783,687	24,273
6	Basaluzzo-Frugarolo	8,891	8,891	369,978	41,612
7	Monza-Molteno-Oggiono e Molteno-Lecco	34,000	34,000	9,273,448	272,748
8	Menaggio-Porlezza (a)	12,094	12,094	—	—
9	Ghirla-Ponte Tresa	9,866	9,866	1,103,471	111,845
	<i>Da riportarsi . . .</i>	266,561	266,561	60,687,560	

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

Segue CONTO SPECIALE N. 37

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45

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

1 Num. d'ordine	2 INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		3 effettiva in esercizio al 30 giugno 1944	4 media in esercizio nel 1944-45	5 totale del traffico	6 chilometrico
	<i>Riporto . . .</i>	266,561	266,561	60.687.560	
10	Ponte Tresa-Luino	12,224	12,224	148.048	12.111
11	Varese-Luino	24,779	24,779	9.034.459	364.601
12	Bergamo-San Martino de' Calvi Nord	40,646	40,646	13.494.198	331.993
13	Bergamo-Ponte della Selva	28,415	28,415	12.368.475	439.924
14	Ponte Nossola-Clusone	5,744	5,744	853.742	148.631
15	Sondrio-Tirano	26,444	26,444	7.274.172	278.234
16	Domodossola-Confine Svizzero	32,245	32,245	4.950.673	153.533
17	Intra-Premeno	13,341	13,341	1.635.385	122.583
18	Iseo-Edolo	76,884	76,884	11.702.657	152.212
19	Brescia-Iseo	23,786	23,786	4.882.025	205.247
20	Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Paderno	22,758	22,758	1.906.487	83.772
21	Soresina-Soncino	13,934	13,934	238.036	17.083
22	Soresina-Sesto-Cremona	24,421	24,421	854.865	35.005
23	Rovato-Soncino	26,756	26,756	653.825	24.436
24	Rezzato-Vobarno	25,992	25,992	539.552	20.758
25	Voghera-Varsi	31,711	31,711	1.931.655	60.914
26	Padova-Piazzola	16,398	16,398	1.628.511	99.311
27	Piazzola-Carmignano	11,198	11,198	824.673	73.644
28	Verona-Caprino-Affi-Garda	45,404	45,404	8.815.668	106.062
29	Bribano-Agordo	28,519	28,519	1.496.769	52.483
30	Savona-San Giuseppe (funivia)	17,000	17,000	7.534.148	443.185
	<i>Da riportarsi . . .</i>	814,560	814,560	149.455.583	

Segue CONTO SPECIALE N. 37

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45

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

1 Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettive in esercizio al 30 giugno 19 4 3	media in esercizio nel 1944-45 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	814,560	814,560	149,455,583	
31	Santuario della Guardia	8,862	8,862	1,297,306	146,389
32	Genova-Casella	23,417	23,417	6,056,578	258,640
33	Sassuolo-Reggio Emilia-Bagnolo-Guastalla e diramazione Bagnolo-Carpi	69,820	69,820	866,575	12,411
34	Reggio Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio e Reggio Emilia-Boretto-Po	56,722	56,722	884,638	15,526
35	Ferrara-Suzzara	81,172	81,172	1,269,716	15,642
36	Ostellato-Porto Garibaldi	28,540	28,540	157,372	5,514
37	Rimini-Mercatino	35,567	35,567	112,162	5,153
38	Sassuolo-Modena-Finale	67,680	67,680	6,024,568	89,015
39	Modena-Vignola	25,816	25,816	2,394,680	92,759
40	Spilamberto-Bazzano	6,750	6,750	1,788	0,264
41	Massalombarda-Imola-Castel del Rio	17,967	17,967	(1) —	—
42	Ferrara-Codigoro	52,187	52,187	1,335,614	25,592
43	Arezzo-Fossato	133,794	133,794	46,588	0,348
44	Pracchia-San Marcello	16,568	16,568	297,922	17,981
45	Siena-Monte Antico	54,324	54,324	(2) —	—
46	Arezzo-Sinalunga	39,447	39,447	(2) —	—
47	Porto San Giorgio-Fermo-Amandola	59,277	59,277	5,261,411	88,759
48	Adriatico-Sangritana (distrutta da eventi bellici nel 1943)	—	—	—	—
49	Chieti Città-Stazione	8,762	8,762	(3) —	—
50	Pescara-Penne	36,230	36,230	(3) —	—
	<i>Da riportarsi</i>	1,637,462	1,637,462	175,462,501	

(1) Chiusa all'esercizio per eventi bellici

(2) Chiusa all'esercizio dal 3° bimestre del 1944.

(3) Chiusa all'esercizio dal dicembre del 1943.

Segue CONTO SPECIALE N. 37

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45**

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

Num. d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettive in esercizio al 30 giugno 1944 3	media in esercizio nel 1944-45 4	totale del traffico 5	chilometrico
	<i>Riporto . . .</i>	1,637,462	1,637,462	175,462.501	
51	Umbertide-Todi-Terni	112,948	112,948	9,220.480	81.634
52	Funicolare di Orvieto	0,633	0,633	(1)	—
53	Massa Marittima-Follonica Porto	25,132	25,132	(1)	—
54	Orbetello-Porto Santo Stefano	13,797	13,797	(1)	—
55	Roma-Viterbo	103,154	103,154	70.605.055	684.460
56	Roma-Fiuggi-Frosinone	139,577	139,577	32.040.180	229.550
57	Roma-Lido	24,745	24,745	2.605.960	105.312
58	Spoleto-Norcia	50,946	50,946	(1)	—
59	Cancello-Benevento	48,222	48,222	(1)	—
60	Napoli-Torregaveta	19,712	19,712	50.595.338	2.566.720
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	6.784.052	165.247
62	Napoli-Ottaviano-Circumvesuviana	81,689	81,689	188.501.730	2.307.550
63	Napoli-Nola-Baiano	37,900	37,900	52.100.976	1.374.693
64	Pugliano-Vesuvio	7,700	7,700	1.131.900	147.000
65	Funicolare del Vomero	1,433	1,433	13.180.053	9.197.320
66	Funicolare di Capri	0,648	0,648	2.986.118	4.608.206
67	Agnone-Pescolaniano (distrutta per eventi bel- lici nel 1943)	37,472	—	—	—
68	Bari-Martina Franca-Taranto	155,987	155,987	88.197.324	565.410
69	Martina Franca-Lecce	102,582	102,582	39.831.142	776.570
70	Novoli-Gagliano Leuca	74,175	74,175	19.013.341	256.330
	<i>Da riportarsi . . .</i>	2,915,324	2,679,496	752.256.450	

(1) Sospese all'esercizio nel 1944-45.

Segue CONTO SPECIALE N. 37

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45

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

Num. d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1944 3	media in esercizio nel 1944-45 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	2,945,324	2,679,496	752,256,450	
71	Casarano-Gallipoli	22,003	22,003	3.914.407	177.889
72	Zollino-Gagliano Leuca	46,501	46,501	11.367.677	244.465
73	Maglie-Otranto	18,281	18,281	1.827.617	99.973
74	Bari-Matera-Miglianico e Montalbano Jonico	103,509	103,509	54.504.630	526.560
75	Avigliano-Laurenzana	39,035	39,035	11.681.942	299.260
76	Lagonegro-Spezzano Albanese	104,756	104,756	13.685.819	130.640
77	Vibo Valentia-Mileto	27,881	27,881	6.551.709	234.988
78	Gioia Tauro-Sinopoli-S. Procopio	26,283	26,283	2.925.278	111.299
79	Pedace-Camigliatello Bianchi	28,928	28,928	4.354.976	150.545
80	Soverato-Chiaravalle Centrale	22,950	22,950	3.502.841	158.859
81	Gioia Tauro-Cinquefrondi	31,737	31,737	10.383.290	327.160
82	Crotone Città-Petilia-Policastro	41,842	41,842	12.995.270	310.570
83	Marina di Gioiosa-Mammola	14,680	14,680	1.738.689	118.439
84	Atena-Marsico Nuovo	26,909	26,909	1.215.786	45.181
85	S. Spirito-Bitonto	8,149	8,149	3.346.920	440.715
86	S. Severo-Rodi-Peschici	78,744	78,744	16.877.512	214.330
87	Circumetnea	119,044	119,041	24.135.994	202.710
88	Siracusa-Vizzini	124,025	124,025	11.285.092	909.900
89	Catalzo-Collalbo	64,913	64,913	4.862.677	74.910
90	Bolzano-Collalbo	11,746	11,746	2.968.370	252.713
91	Bolzano-Caldaro-Mendola	17,347	17,347	3.704.271	213.539
	<i>Da riportarsi</i>	3,894,587	3,658,759	960.086.617	

Segue CONTO SPECIALE N. 37

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45

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

1 Num. d'ordine	2 INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		3 effettiva in esercizio al 30 giugno 1944	4 media in esercizio nel 1944-45	5 totale del traffico	6 chilometrico
	<i>Riporto . . .</i>	3,894,587	3,658,859	960.086.617	
92	Ora-Cavalese-Predazzo	50,498	50,498	4.664.495	92.369
93	Rimini-S. Marino	32,010	32,010	(2) 12.574	0.392
94	Adria-Ariano Polesine	15,150	15,150	(2) 11.854	0.782
95	Pisa-Marina di Pisa-Calambrone	21,510	21,510	(1) —	—
96	Mantova-Peschiera	38,900	38,900	311.470	8.006
97	Piacenza-Bettola	32,752	32,752	2.182.905	66.649
98	Lecce-Zollino Gallipoli Porto	53,977	53,977	15.901.783	294.600
99	Altamura-Avigliano Lucania	93,008	93,008	8.320.186	89.456
100	Cosenza-Marina di Catanzaro	120,900	120,900	57.949.736	479.319
101	Castelraimondo-Camerino	11,562	11,562	476.436	41.207
102	Casalecchio-Vignola (aperta all'esercizio il 29 ottobre 1938)	23,747	23,747	(2) 74.965	3.156
	Totale ferrovie diverse . . .	4,388,601	4,152,773	1.049.993.021	
	<i>e) Ferrovie private autorizzate al pubblico servizio</i>				
1	Marmifera di Carrara	21,000	21,000	80.578	3.837
2	Giuncarico-Ribolla	8,028	8,028	1.673.261	208.428
	Totale . . .	29,028	29,028	1.753.839	

(1) Negativa, perchè sospesa dal 4° bim. 1944 per eventi bellici.

(2) Solo il 4° bim. 1944 sospesa dal 5° bim. per eventi bellici.

Segue CONTO SPECIALE N. 37

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1944-45

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

Num. d'ordine 1	INDICAZIONE DELLE RETI E DELLE LINEE 2	LUNGHEZZA		PRODOTTO	
		effettiva in esercizio al 30 giugno 1944 3	media in esercizio nel 1944-45 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
RIEPILOGO					
a) FERROVIE ESERCITATE DALL'INDUSTRIA PRIVATA.					
1	Ferrovie della Sardegna	965,289	965,289	83.354,493	
2	Ferrovie diverse	5,020,848	4,808,767	1.049,993,021	
		5,986,137	5,774,056	1.133,347,214	196.282
b) FERROVIE PRIVATE AUTORIZZATE AL PUBBLICO SERVIZIO					
		29,028	29,028	1,753,839	60.418
	Totale generale . . .	6,015,165	5,803,084	1.135,101,053	

MINISTERO DEI TRASPORTI
(DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO)

CONTO SPECIALE N. 38
(N. 40 esercizio 1943-44)

PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO
(Esercizio finanziari 1944-45)

Come è noto, per tutte le linee esercitate dallo Stato i prodotti spettano ad esso esclusivamente, eccezione fatta di quelli della linea Belluno-Pieve di Cadore di proprietà privata, il cui concessionario, in base al rispettivo atto di concessione, ha diritto di compartecipazione.

Nel conto che segue sono esposti tutti i prodotti relativi alle linee esercitate dallo Stato, tanto di sua proprietà che di terzi.

Queste ultime sono costituite, oltrechè dalla linea Belluno-Pieve di Cadore, per la quale il Concessionario, com'è detto innanzi, partecipa ai prodotti ed a cui si riferisce la dimostrazione data negli allegati nn. 1 e 2, anche della linea Busca-Dronero, concessa al Comune di Dronero ed esercitata dallo Stato in base all'art. 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 Bolzano-Merano-Malles; Trento-Primolano; Brunico-Campo Tures; Cervignano-Monfalcone; Gorizia-Aidussina e Mezzocorona-Mezzolombardo, le quali tutte sono state esercitate dalle Ferrovie dello Stato per l'intero anno finanziario.

Il conto non comprende invece i prodotti delle linee Brescia-Iseo; Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò; Lecce-Gallipoli; Zollino-Otranto; Cosenza-Pietrafitta-Rogliano; Altamura-Matera; Spezzano-Castrovillari; Iglesias-Monteponi, di proprietà dello Stato, ma esercitate da privati.

Durante l'esercizio finanziario 1944-45, mentre i prodotti relativi ai trasporti dei viaggiatori e bagagli, e delle merci a grande velocità hanno segnato un regresso rispetto a quelli avuti nell'esercizio precedente, i prodotti dei trasporti delle merci a piccola velocità, invece, per effetto di eccezionali condizioni del momento, sono sensibilmente aumentati, per cui il prodotto medio chilometrico, che nell'esercizio 1943-44 fu di lire 518.655, nell'esercizio 1944-45 è asceso a lire 648.439,50, come risulta dalla dimostrazione data nell'allegato numero 3.

Come emerge dal seguente conto ed in conformità ai dati risultanti dal conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le linee assunte in esercizio dallo Stato, in base alla legge 22 aprile 1905, n. 137, ed alle altre leggi successive, hanno dato, nell'anno finanziario 1944-45, per prodotti del traffico ed estranei al traffico, un introito complessivo di lire 7.409.411.151,23 così ripartito:

Prodotti del traffico	L.	7.269.266.175,24
Prodotti estranei al traffico	»	140.144.975,99
		<hr/>
In totale	L.	7.409.411.151,23
		<hr/>

ALLEGATO N. 1 AL CONTO SPECIALE N. 38

Prodotti dell'esercizio ottenuti dal 1° luglio 1944 al 30 giugno 1945

PRODOTTI	Linee dello Stato e linee di proprietà privata senza diritti di compartecipazione	Linee di proprietà privata con diritto di comparteci- pazione	TOTALE
<i>Prodotti del traffico :</i>			
Viaggiatori	2.228.462.492,55	156.004 —	2.228.618.496,55
Bagagli e cani	17.344.875,14	1.214 —	17.346.089,14
Merci a grande velocità.	190.670.306,99	13.348 —	190.683.654,99
Merci a piccola velocità.	4.832.279.651,56	338.283 —	4.832.617.934,56
	7.268.757.326,24	508.849 —	7.269.266.175,42
<i>Prodotti estranei al traffico :</i>			
Pigioni di locali.	13.868.358,64	—	13.868.358,64
Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita dei prodotti del suolo	2.820.457,89	98 —	2.820.555,89
Concessioni di caffè, spacci diversi, affitti, ecc.	7.453.884,80	25 —	7.453.909,80
Canoni per pedaggi ed attraversamenti ed accessi speciali.	1.092.429,92	791 —	1.093.220,92
Telegrammi privati	696.550,11	—	696.550,11
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	5.650.979,57	—	5.650.979,57
Prodotti per servizi accessori	5.866.608,97	—	5.866.608,97
Utili di magazzino	56.958.401,83	—	56.958.401,83
Introiti indiretti delle Ferrovie Secondarie Sicule	25.709,95	—	25.709,95
Corrispettivi per binari di raccordo ed introiti diversi.	45.710.680,31	—	45.710.680,31
Totale	140.144.061,99	914 —	140.144.975,99
TOTALE COMPLESSIVO	7.408.901.388,23	509.763 —	7.409.411.151,23

Segue ALLEGATO N. 1 AL CONTO SPECIALE N. 38
 PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE DI PROPRIETA PRIVATA
 CON DIRITTI DI PARTECIPAZIONE

(Esercizio 1944-45)

In dipendenza dei patti esistenti fra lo Stato e la Società concessionaria della linea Belluno-Pieve di Cadore, pur essendo tale linea compresa nella rete delle ferrovie dello Stato, detta Società ha diritto ad una compartecipazione ai prodotti.

Nel presente conto è data la dimostrazione degli introiti della linea Belluno-Pieve di Cadore per il periodo dal 1° luglio 1944 al 30 giugno 1945, limitatamente a quelli che sono soggetti alla ripartizione, mentre nell'allegato 2 risultano, più particolarmente, 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.	509.763 —
Quota spettante alla Società Concessionaria	» (a)	182.041,57

Differenza a favore dello Stato	L.	327.721,43

(a) L'importo di cui sopra nell'esercizio 1944-45 non è stato corrisposto, essendosi invece pagato durante l'esercizio stesso l'importo di lire 182.041,55 rappresentante la compartecipazione per l'esercizio 1943-44.

ALLEGATO N. 2 AL CONTO SPECIALE N. 38

FERROVIA BELLUNO-PIEVE DI CADORE

(Gestione anno finanziario 1944-45)

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.	508.849 —
Prodotti indiretti	»	914 —

In totale	L.	509.763 —

CONTO NEI RAPPORTI FRA STATO E CONCESSIONARIO

A favore del concessionaria, lire 4.057 a Km., per chilometri 44.870,98 (compartecipazione minima)	L.	182.041,57
A favore dello Stato, le rimanenti	»	327.721,43

Totale	L.	509.763 —

ALLEGATO N. 3 AL CONTO SPECIALE N. 38

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dallo Stato in esercizio nell'anno finanziario 1944-45
(Linee di proprietà dello Stato e di proprietà privata)

LUNGHEZZA DELLA RETE		P R O D O T T O	
Effettiva al 30 giugno 1945 1	Media in esercizio al 30 giugno 1945 2	Totale del traffico 3	Chilometrico 4
17,810,3	11,210,4	7.209.266.175,24	618.439,50

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

(AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI)

CONTO SPECIALE N. 39

(N. 41 esercizio 1944-45)

SERVIZIO DEI VAGLIA POSTALI

Il servizio dei vaglia postali trae la sua origine da un regolamento emanato dal Consiglio delle Poste di Francia nel 1805, 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 danaro ai militari, fu ammesso, nello Stato medesimo, anche a vantaggio del pubblico, nell'anno 1839.

Con la legge 5 maggio 1862, n. 2604, il servizio dei vaglia postali fu esteso a tutte le provincie del regno d'Italia, riconoscendosi i vantaggi di questo sistema di trasmissione di danaro semplice e 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 danaro, e ciò fu sprone per l'Amministrazione a 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 in tipo di vaglia interno ad uso del pubblico.

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 danaro, 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 licenze, ecc. Tale vaglia è stata soppressa con effetto 1° aprile 1943 ai sensi del regio decreto 31 ottobre 1942, n. 1849, col quale veniva disposta la sostituzione del vaglia per tasse e concessioni con operazioni del servizio dei conti correnti.

Pertanto il servizio vaglia, alla fine dell'esercizio 1942-1943, si svolgeva nei seguenti tipi attualmente in uso:

a) vaglia ordinario, interno a tassa (ad uso del pubblico), per le spedizioni di danaro 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 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.

Lo sviluppo preso dal servizio dei vaglia postali è stato continuo e costante, sia negli esercizi precedenti la guerra 1915-1918, sia durante la guerra stessa, sia negli esercizi del dopo guerra; raggiungendo, il movimento di denaro, nell'esercizio 1926-1927 la cifra di 25 miliardi di lire di vaglia di tutte le specie emessi. Tale emissione che negli esercizi successivi si era ridotta in media di 14 miliardi, poco più della metà, dal 36-37 ha ripreso il suo movimento ascendente, raggiungendo le rilevanti cifre di 25 miliardi e 800 milioni nell'esercizio 40-41, 34 miliardi e 700 milioni nel 41-42 e 46 miliardi, di cui 6 e mezzo imputabili al movimento degli uffici di Posta militare, nel 42-43.

Nell'esercizio finanziario 1927-28 si è verificata 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. L'emissione dei vaglia di servizio, che, superati i 23 miliardi nell'esercizio 1926-27, era scesa a circa a 12, dal 36-37 è in continua ascesa e negli esercizi 41-42 e 42-43 ha rispettivamente superato i 28 ed i 37 miliardi.

I risultati contabili per l'esercizio 1942-43 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 30 giugno 1943, suscettibili di rettificazioni a revisione compiuta.

Nel prospetto stesso si sono segnati, in uscita, i prelevamenti fatti dalla Cassa vaglia, per alimentare appositi conti correnti postali, sui quali vengono disposti i rimborsi con assegni agli aventi diritto dei vaglia non pagati nel periodo di validità, giusta il regio decreto-legge 1° dicembre 1926, n. 2173.

In detto prospetto, inoltre, è 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.

Segue CONTO SPECIALE N. 39

Prospetto dimostrante il movimento dei vaglia postali avvenuto durante l'esercizio 1944-45

D A R E	
Resto a debito per vaglia non pagati al 30 giugno 1944	7,239,057,900 —
Importo dei vaglia emessi:	
ordinari	2,382,214,300 —
telegrafici	615,464,000 —
servizio	49,715,805,100 —
internazionali	288,200 —
	52,713,771,600 —
Totale del dare	59,952,829,500 —
A V E R E	
Importo dei vaglia pagati:	
ordinari	2,335,621,200 —
telegrafici	600,865,000 —
servizio	44,940,831,400 —
internazionali di origine ita'iana	391,100 —
	47,877,708,700 —
Prelevamento dalla Cassa vaglia per rimborso di vaglia non pagati nel periodo di validità	329,950,000 —
Versamento per vaglia internazionali prescritti	—
Totale dell'avere	48,207,658,700 —
Importo dei vaglia rimasti da pagare al 30 giugno 1945	11,745,170,800 —
Totale a pareggio	59,952,829,500 —

NOTA. — Gli importi non sono definitivi. Variazioni di non rilevante entità potranno emergere in sede di compilazione del Rendiconto generale amministrativo dell'esercizio 1944-45.

Segue CONTO SPECIALE N. 39

Si aggiunge a scopo di confronto la dimostrazione del movimento dei vaglia dell'ultimo quinquennio, reso per migliaia di lire

	1943-44	1944-45	1940-41	1941-42	1942-43
D A R E					
Resto a debito per vaglia non pagati al principio dell'esercizio	5.047.375	7.239.058	720.922	1.396.071	2.722.861
Vaglia emessi e correzioni ai conti vaglia di esercizi precedenti	36.804.701	52.713.771	26.370.990	34.766.198	46.581.002
Totale . . .	41.852.076	59.952.829	27.091.912	36.162.269	49.303.863
A V E R E					
Vaglia pagati e correzioni ai conti vaglia di esercizi precedenti	34.267.021	47.877.708	25.537.256	33.262.935	45.239.180
Prelevamenti per rimborso di vaglia	345.997	329.950	158.586	176.733	259.518
Versamento all'Erario per vaglia perenti . . .	—	—	—	—	—
Vaglia non pagati alla fine dell'esercizio . . .	7.231.058	11.745.171	1.396.070	2.722.861	3.805.165
Totale . . .	41.852.076	59.952.829	27.091.912	36.162.529	49.303.863

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

(AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI)

CONTO SPECIALE N. 40

(N. 42 esercizio 1944-45)

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

La contabilità dei depositi già preesistenti 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 precedentemente compresi i rilievi a debito accertati nel servizio dei vaglia e dei 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 medesimo per essere compresi nelle contabilità di quelle gestioni.

Fino al 30 giugno 1924 si ebbe anche una gestione affidata ad un secondo gestore centrale per il servizio dei conti correnti ed assegni postali, che 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, detto secondo gestore fu abolito e la contabilità relativa è stata trasportata in quella della gestione propria del servizio dei Conti correnti e Assegni postali.

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 costituiti 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 disimpegnarsi, ed i cui fondi sono custoditi dal cassiere provinciale.

Come risulta dalla situazione che segue, questo servizio è in progressivo e forte incremento. Nell'esercizio 1944-45, si è verificato, in questa specie di depositi, un movimento di lire 6.302.568.802,24 in entrata e di lire 2.068.527.869,07 in uscita.

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.

L'elenco specificativo dei titoli di cui trattasi è determinato ogni anno, da apposito decreto ministeriale. Si fanno seguire le situazioni comparative delle due specie di depositi dei quattro ultimi esercizi finanziari.

Seque CONTO SPECIALE N. 40

Depositi presso l'amministrazione centrale e provinciale
Quadro sintetico comparativo

CATEGORIA A

DEPOSITO PRESSO IL GESTORE CENTRALE

ESERCIZI	Entrata	Uscita	Saldo
1939-40	1.320.120.826,50	863.757.779,57	456.363.046,93
1940-41	1.989.507.697,30	1.166.749.204,50	822.758.492,80
1941-42	4.147.143.841,64	3.784.619.651,69	362.524.189,65
1942-43	5.156.622.265,67	3.128.326.022,93	2.028.296.242,74
1944-45	5.068.149.103,65	1.496.949.711,95	3.571.199.391,70

DEPOSITI PROVINCIALI

1939-40	136.660.334,35	112.728.072,84	23.862.261,51
1940-41	136.851.330,15	115.813.727,60	21.037.602,55
1941-42	151.934.089,57	123.589.600,59	28.350.488,98
1942-43	166.151.564,72	135.882.708,68	30.268.856,04
1944-45	1.234.419.703,59	571.578.157,12	662.841.546,47

RIASSUNTO GENERALE DELLA CATEGORIA

1939-40	1.456.781.160,85	976.555.852,41	480.225.308,44
1940-41	2.126.359.027,45	1.282.562.932,10	843.796.045,35
1941-42	4.299.077.931,21	3.908.203.252,58	390.874.678,63
1942-43	5.322.773.830,39	3.264.208.731,61	2.058.565.098,78
1944-45	6.302.568.807,24	2.068.527.869,07	4.234.040.938,17

CATEGORIA B

1939-40	1.547.501.905,22	1.051.417.527,73	496.084.377,49
1940-41	2.148.859.960,62	1.291.142.853,97	857.717.106,65
1941-42	4.275.814.043,61	2.483.179.860,10	1.792.634.183,51
1942-43	5.647.343.334,85	3.514.427.092,48	2.132.916.242,37
1944-45	12.056.305.155,33	3.349.597.508,33	8.706.707.647 —

Segue CONTO SPECIALE N. 40

Contabilità Depositi - Categoria A. - Situazione al 30 giugno 1945

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Residui
1	Agrigento	7.886.750,88	3.117.318,69	4.769.432,19
2	Alessandria	7.207.096,73	6.356.971,68	850.125,05
3	Ancona	25.954.401,35	25.694.134,35	260.267 —
4	Apuania	431.829,35	53.141,65	78.687,70
5	Arezzo	206.400,23	126.599 —	79.801,23
6	Ascoli-Piceno	28.364.988,01	27.729.962,26	635.025,75
7	Avellino	6.696.830,62	580.864,02	6.115.966,60
8	Bari	18.775.059,33	8.474.104,05	10.300.955,28
9	Belluno	161.946,75	108.846,70	53.100,05
10	Benevento	1.072.482,87	182.961,40	889.521,47
11	Bergamo	1.788.608,31	1.478.996,35	309.611,96
12	Bologna	1.703.764,82	1.118.622,70	585.142,12
13	Bolzano	876.987,28	674.545,40	202.441,88
14	Brescia	3.967.505,93	3.367.055,37	600.450,56
15	Cagliari	4.888.539,11	4.096.311,56	792.227,55
16	Caltanissetta	22.033.324,02	5.892.339,54	16.140.984,48
17	Campobasso	8.386.596,33	263.683,25	8.122.913,08
18	Catania	25.283.001,92	20.316.977,40	4.966.024,52
19	Catanzaro	15.083.714,95	548.171,75	14.535.543,20
20	Chieti	18.672.267,55	455.181,05	18.217.086,50
21	Como	1.562.530,90	1.324.620,45	237.910,45
22	Cosenza	24.715.424,60	4.171.839,66	20.543.584,94
23	Cremona	1.225.154,40	1.107.772,55	117.381,85
24	Cuneo	941.221,55	741.802,80	199.418,75
25	Ferrara	44.411.456,73	44.344.333,70	67.123,03
26	Firenze	46.582.197,47	45.511.487,45	1.070.710,02
27	Fiume (Carnaro)	—	—	—
28	Foggia	16.214.731,15	2.927.948 —	13.286.783,15
29	Forlì	25.202.018,55	7.277.908,75	17.924.109,80
30	Genova	27.025.026,02	24.296.961,10	2.728.064,92
31	Grosseto	198.960,02	130.495,70	68.464,32
32	Imperia	265.770,25	137.258,20	128.512,05
33	L'Aquila	9.073.868,05	5.325.973,05	3.747.895 —
34	La Spezia	194.213,80	121.959 —	72.254,80
35	Lecce	16.011.650,34	1.511.672,90	14.499.977,44
36	Livorno	1.170.335,29	56.605,45	1.113.729,84
37	Lucca	15.782.642,19	14.092.886 —	1.689.756,19
38	Macerata	951.802,47	329.502,15	622.300,32
39	Mantova	2.573.539,67	494.372 —	2.079.167,67
40	Messina	82.344.277,37	66.034.089,64	16.310.187,73
	<i>Da riportarsi</i>	515.588.917,16	330.576.276,72	185.012.640,44

Segue CONTO SPECIALE N. 40

Contabilità Depositi - Categoria A. - Situazione al 30 giugno 1945

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Residui
	<i>Riporto . . .</i>	515.588.947,46	330.576.276,72	185.012.640,44
41	Milano	334.672.372,50	11.376.610,66	323.295.761,84
42	Modena	486.068,17	383.384 —	102.684,17
43	Napoli	53.040.169,80	21.457.705,50	31.582.464,30
44	Novara	17.382.208,98	16.963.551,90	418.657,08
45	Padova	1.114.231,35	810.807,90	303.423,45
46	Palermo	99.337.598,45	65.941.298,50	33.396.299,95
47	Parma	1.973.933,76	1.696.438,05	277.495,71
48	Pavia	923.658,03	783.530,20	140.127,83
49	Perugia	2.551.542,74	1.787.285,35	764.257,39
50	Pesaro	181.629,47	43.089,15	138.540,32
51	Piacenza	349.144,86	262.021,35	87.123,51
52	Pisa	3.637.048,53	1.545.009,50	2.092.009,03
53	Pola (Istria)	150.404,85	64.235,95	86.168,91
54	Potenza	940.529,17	675.348,30	265.181,87
55	Ravenna	642.593,60	41.550,90	601.042,70
56	Reggio Calabria	5.209.706,29	4.045.373,80	1.164.332,49
57	Reggio Emilia	257.185,05	193.279,75	63.905,30
58	Roma	66.110.918,09	51.889.781,05	14.221.137,04
59	Roma (provincie aggregate)	640.759,20	358.112 —	282.647,20
60	Rovigo	262.760,02	190.648,50	72.111,52
61	Salerno	7.827.699,55	2.253.062,90	5.574.636,65
62	Sassari	3.069.182,10	382.790,70	2.686.391,40
63	Siena	319.454,70	204.849,65	114.605,05
64	Siracusa	22.659.577,05	10.769.759,60	11.889.817,45
65	Sondrio	142.889,83	116.768 —	26.121,83
66	Taranto (Jonio)	694.054,18	471.382 —	222.672,18
67	Teramo	3.273.078,40	272.700,60	3.000.377,80
68	Torino	6.476.556 —	4.435.589,90	2.040.966,10
69	Trapani	17.695.401,39	7.596.460,65	10.098.948,74
70	Trento	405.172,40	330.163,25	75.009,15
71	Treviso	42.316.356,80	23.238.881,92	19.077.474,88
72	Trieste	5.450.412,08	2.138.615,15	3.311.796,93
73	Udine (Friuli)	835.710,23	669.999,56	165.710,67
74	Venezia	4.729.937,50	4.167.282,80	562.654,70
75	Verona	12.146.064,11	2.679.559,75	9.466.504,36
76	Vicenza	924.799,20	764.951,66	159.847,54
77	Zara	—	—	—
	Totale	1.234.419.703,59	571.578.157,12	662.841.546,47
	Gestore Centrale	5.068.149.103,65	1.496.949.711,95	3.571.199.391,70
	Totale	6.302.568.807,24	2.068.527.869,07	4.234.040.938,17

Segue CONTO SPECIALE N. 40

Contabilità Depositi - Categoria B. - Situazione al 30 giugno 1945

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Saldi
1	Agrigento	87.863.814,27	21.230.369,20	66.633.445,07
2	Alessandria	229.437.145,33	96.335.065,80	133.102.079,53
3	Ancona	62.966.274,90	16.605.768,80	46.360.506,10
4	Apuania	73.945.503,30	18.310.494,90	55.635.008,40
5	Arezzo	44.007.520,60	6.261.829,20	37.745.691,40
6	Ascoli-Piceno	38.443.068,15	11.237.115,60	27.205.952,55
7	Avellino	31.497.563,89	9.385.536,65	22.112.027,24
8	Bari	401.274.334,25	53.832.557,15	347.441.777,10
9	Belluno	81.727.120,58	37.181.851,41	44.545.269,17
10	Benevento	27.387.131 —	7.358.836,50	20.028.294,50
11	Bergamo	224.096.992,70	368.160,10	223.728.832,60
12	Bologna	176.771.400,40	4.113.809,35	172.657.591,05
13	Bolzano	24.825.798,95	58.206,49	24.767.592,55
14	Brescia	278.229.560,44	1.365.045,95	276.864.514,49
15	Cagliari	156.425.724,90	25.434.730 —	130.990.994,90
16	Caltanissetta	118.714.440,90	55.560.905,25	63.153.535,65
17	Campobasso	31.108.347,49	7.739.532,35	23.368.815,14
18	Catania	77.978.152,90	18.635.275,85	59.342.877,05
19	Catanzaro	100.018.767,63	15.009.850,60	85.008.917,03
20	Chieti	79.038.744,77	27.931.123,96	51.107.620,81
21	Como	150.290.112,70	157.043,05	150.133.069,65
22	Cosenza	123.477.455,05	16.285.831,55	107.191.623,50
23	Cremona	157.163.554,85	19.258.458,40	137.905.096,45
24	Cuneo	198.392.144,69	84.430.135,62	113.962.009,07
25	Ferrara	133.453.929,96	7.028.711,10	126.425.218,86
26	Firenze	204.343.170,60	44.208.006,85	160.135.164,25
27	Fiume (Carnaro)	—	—	—
28	Foggia	105.513.494,40	25.061.486,55	80.452.007,85
29	Forlì	67.912.422,25	173.905,80	67.738.516,45
30	Genova	348.711.538,52	1.331.699,40	347.371.839,12
31	Grosseto	29.178.639,38	9.213.894,74	19.964.744,64
32	Imperia	72.452.736,70	26.385.669 —	46.067.067,70
33	L'Aquila	23.121.603 —	8.684.476,30	14.437.126,70
34	La Spezia	67.776.346,60	67.392.960,10	383.386,50
35	Lecce	185.260.657,65	16.089.924,60	169.170.733,05
36	Livorno	50.449.889,20	11.297.741,20	39.152.148 —
37	Lucca	83.334.019 —	940.728,40	82.393.290,60
38	Macerata	38.558.438,75	6.360.920,85	32.197.517,90
39	Mantova	57.639.890,59	656.344,40	56.983.546,19
	<i>Da riportarsi</i>	4.442.787.451,24	779.522.002,43	3.663.265.448,81

Segue CONTO SPECIALE N. 40

Contabilità Depositi - Categoria B. - Situazione al 30 giugno 1945

Numero progressivo	DIREZIONI	Entrata	Uscita	Saldi
	<i>Riporto . . .</i>	4.442.787.451,24	779.522.002,43	3.663.265.448,81
40	Messina	42.108.357,70	9.909.890,40	32.198.467,30
41	Milano	2.130.212.524,48	1.013.142.956,54	1.117.069.567,94
42	Modena	98.072.155,40	109.892,45	97.962.262,95
43	Napoli	323.487.797,30	125.958.117,50	197.529.679,80
44	Novara	321.512.560,53	1.591.637,75	319.920.922,78
45	Padova	179.109.659,25	986.430,75	178.123.228,50
46	Parma	126.951.181,70	36.155.878,80	90.795.302,90
47	Pavia	95.458.312,96	423.967,05	95.034.345,91
48	Perugia	151.889.320,04	502.133,37	151.387.186,67
49	Pesaro	231.778.223,70	150.231.763,20	81.546.460,50
50	Piacenza	35.907.031,90	1.164.764,80	34.742.267,10
51	Pisa	60.311.595,95	113.755,80	60.197.840,15
52	Pola (Istria)	67.036.966,45	13.561.200,25	53.475.766,20
53	Potenza	—	—	—
54	Ravenna	80.218.662,40	18.553.716,95	61.664.945,45
55	Reggio Calabria	53.320.090,50	983.664,35	52.336.426,15
56	Reggio Emilia	163.673.869,70	81.797.577,40	81.876.292,30
57	Roma e provincie aggregate	93.226.662,02	1.633.185,75	91.593.476,27
58	Rovigo	514.850.638,87	166.306.342,52	348.544.296,35
59	Salerno	113.145.753,80	59.028,20	113.086.725,60
60	Salerno	119.605.066,45	24.344.641,15	95.260.425,30
61	Sassari	94.850.677,50	24.950.522,85	69.900.154,65
62	Siena	56.068.141,80	11.295.506,70	44.772.638,10
63	Siracusa	75.168.283,90	26.005.827,65	49.162.456,25
64	Sondrio	35.047.029,08	204.310,85	34.842.688,23
65	Taranto (Jonio)	98.271.816,65	22.039.944,40	76.231.872,25
66	Teramo	28.648.019,45	12.475.461,80	16.172.557,65
67	Torino	1.149.844.272,55	553.369.815,05	596.474.457,50
68	Trapani	48.510.639,85	7.268.788,95	41.241.850,90
69	Trento	151.788.610,29	65.809.039,97	85.979.570,32
70	Treviso	68.489.032,10	525.295,70	67.963.736,40
71	Trieste	85.413.065,85	1.880.626,50	83.532.439,35
72	Udine (Friuli)	153.887.330,65	227.970 —	153.659.360,65
73	Venezia	275.321.428,08	113.868.183,45	161.453.244,63
74	Verona	179.514.757,39	82.556.321,80	96.958.435,59
75	Vicenza	110.818.164,85	67.315,45	110.750.849,40
76	Zara	—	—	—
	<i>Totali . . .</i>	12.056.305.155,33	3.349.597.508,53	8.706.707.646,80

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

(AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI)

CONTO SPECIALE N. 41

(N. 43 esercizio 1943-44)

GESTIONE DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Il servizio dei conti correnti postali fu istituito in Italia in virtù del decreto luogotenenziale 6 settembre 1917, n. 1451, seguito dal relativo regolamento approvato con regio decreto del 9 maggio 1918, n. 622 e da successivi decreti-legge e decreti reali i quali apportarono al servizio stesso notevoli innovazioni e modificazioni.

Attualmente il servizio è regolato dal Codice postale e delle telecomunicazioni (regio decreto 27 gennaio 1936, n. 645) e dal regolamento generale dei servizi postali - Parte II. Servizi a danaro, (regio decreto 30 maggio 1940, n. 775).

Scopo precipuo del conto corrente postale fu quello di rendere possibile e facile ai correntisti l'esecuzione di pagamenti senza l'uso materiale della moneta, come già praticavasi in altri paesi di Europa.

Può essere ammesso a partecipare al Servizio dei conti correnti postali qualunque persona fisica e giuridica, qualunque ditta od ufficio che ne faccia domanda e che soddisfi alle condizioni all'uopo stabilite dal codice P.T.T. e dal Regolamento generale Servizi a danaro - Parte II.

Ad ogni correntista viene aperto un apposito conto corrente presso uno degli Uffici dei conti.

L'attivo del conto corrente postale è formato :

- 1°) dai versamenti in danaro fatti dal correntista o da terzi a vantaggio dello stesso correntista ;
- 2°) dalla iscrizione sul conto corrente dei crediti del correntista verso la Posta per assegni riscossi, per effetti incassati, per vaglia a lui intestati o per altro titolo qualsiasi ;
- 3°) dai crediti trasferiti da altro conto (postagiuro) ;
- 4°) dagli interessi corrisposti dall'Amministrazione (attualmente nella misura dell'1,50 per cento) :

Il correntista può disporre del credito del proprio conto :

- a) per ritirare danaro a *vista*, presso l'Ufficio dove è tenuto il suo conto ;
- b) per fare eseguire pagamenti a mezzo di assegni localizzati e all'ordine, pagabili dagli uffici postali ;
- c) per trasferire in tutto o in parte tale credito sul conto di altro correntista (postagiuro).

I fondi disponibili sono versati dall'Amministrazione postale alla Cassa depositi e prestiti in conto corrente fruttifero, al tasso corrispondente all'interesse medio annuale, lordo di qualsiasi spesa, che la Cassa ricava dalla massa dei capitali da essa amministrati.

Le spese del servizio fanno carico al bilancio dell'Amministrazione delle poste e telegrafi e l'importo di alcune di esse è iscritto in appositi capitoli di bilancio.

I proventi del Servizio, rappresentati dagli interessi sul deposito fruttifero anzidetto, dalle tasse, dai diritti fissi, dalla vendita dei moduli e da ogni cespite accertabile, sono imputati ad un capitolo di entrata del detto bilancio.

Segue CONTO SPECIALE N. 41

(Esercizio 1944-45)

Nel corso dell'esercizio 1944-45 il servizio dei conti correnti postali, in seguito alle particolari contingenze belliche come per l'esercizio 1943-44 ha subito una stasi, come tutti i servizi a danaro nel senso che pur essendosi riscontrato in confronto all'esercizio precedente un aumento in valori il numero delle operazioni è risultato inferiore.

Le operazioni di entrata, (versamenti, postagiuro a credito ed interessi liquidati ai correntisti) sono state complessivamente n. 19987979 per lire 58.307.718.847,77 e cioè di n. 2536876 e superiori di lire 3.271.646.931,14 a quelle dell'esercizio 1943-44.

Le operazioni di uscita (assegni localizzati, all'ordine e postagiuro a debito) sono state in n. 5277025 per lire 57.308.685.071,30 con una riduzione di n. 3446108 ed un aumento di lire 4.179.734.865,09 rispetto a quelle dell'esercizio precedente.

L'ammontare complessivo delle operazioni che nell'esercizio 1943-44 era stato di lire 108.165.021.000, è salito nell'esercizio 1944-45 a lire 115.616.404.000 ed il loro numero da 31247988 è sceso a 25265004.

Le operazioni di postagiuro, cioè effettuate senza impiego materiale di numerario, da 3058727 per lire 31.386.857.000 sono scese a n. 2184893 e salite a lire 36.607.250.000 con una riduzione di n. 873834 ed un aumento di lire 5.220.393.000.

In contrapposto l'importo delle operazioni di uscita, rispetto a quelle dell'entrata ha fatto sì che il credito dei correntisti che al 1° luglio 1944 era di lire 6.669.734.000, è salito al 1° luglio 1945 a lire 7.668.767.000 con un aumento di lire 999.033.000.

Una riduzione si è verificata nel numero dei correntisti passato da 223686 al 30 giugno 1944 a 222500 al 30 giugno 1945, con una riduzione di 1186 correntisti.

La somma accreditata sui conti correnti per interessi maturati nell'esercizio 1944-45 è risultata in modo approssimativo di lire 51.361.600 contro quella di circa lire 43.964.700 dell'esercizio 1943-44.

L'ammontare delle somme depositate sul conto corrente fruttifero presso la Cassa depositi e prestiti da lire 5.024.181.000 è salito a lire 6.411.489.000 e cioè di lire 1.387.308.000.

Conseguentemente, gli interessi liquidati su detto conto corrente fruttifero a favore dell'Amministrazione postale telegrafica sono stati di lire 256.499.583,89 mentre, per l'anno solare precedente, furono di lire 243.743.416,66 (aumento di lire 12.756.167,23).

Infine gli altri proventi del servizio (ricavato dalla vendita al pubblico degli stampati e somme incamerate per prescrizioni) da lire 1.133.367,12 sono aumentati a lire 1.571.722,43 e quelli relativi alle tasse sulle operazioni e diritti fissi da lire 6.842.153,40 sono aumentati a lire 11.631.366,91.

SERVIZIO INTERNAZIONALE.

Tale servizio è stato temporaneamente sospeso per ragioni contingenti.

In conclusione i risultati della gestione del Servizio dei conti correnti postali indicano preventivamente nell'esercizio 1944-45 un utile netto di lire 167.247.986,82 con un'entrata complessiva di lire 306.985.994,82 ed una uscita di lire 139.737.988.

L'utile netto ha superato quindi di lire 3.849.341,20 quello dell'esercizio precedente.

Conto economico della gestione dei Conti correnti ed Assegni

N. d'ordine	ENTRATA		ESERCIZIO 1943-44	ESERCIZIO 1944-45
	INDICAZIONE DELLA PARTITA			
1	Diritti e tasse:			
		Esercizio 1943-44	Esercizio 1944-45	
	a)	Tasse sui versamenti	4.659.256,80	8.797.157,15
	b)	Tasse sui pagamenti	2.156.476,25	2.817.965,01
	c)	Tasse per estratti di conti	26.420,35	16.244,75
			6.842.153,40	11.631.366,91
2	Proventi per radio-audizioni		7.953.637,10	8.501.035,80
3	Ricavato dalla vendita al pubblico di moduli vari		1.086.579,60	1.527.725,90
4	Interessi attivi sul conto corrente fruttiferi presso la Cassa depositi e prestiti . .		271.796,500 —	285.191.672,68
5	Proventi eventuali		—	177 —
6	Recuperi in dipendenza di frodi		—	—
7	Somme incamerate per prescrizioni		46.787,52	43.996,53
		Totale dell'entrata . . .	287.725.657,62	306.985.974,82

CONTO
Assegni

SPECIALE N. 41

postali per l'esercizio 1944-45 e confronto con l'esercizio 1943-44

N. d'ordine	U S C I T A		ESERCIZIO 1943-44	ESERCIZIO 1944-45
	INDICAZIONE DELLA PARTITA			
1	Amministrazione centrale :			
	a)	Stipendi ed assegni al personale adibito al servizio	4.038.000 —	4.980.000 —
	b)	Fitto di locali, manutenzione, riscaldamento, illuminazione	80.500 —	85.200 —
	c)	Compensi per lavori a cottimo	3.867.200 —	5.250.000 —
2	Amministrazione provinciale :			
	a)	Stipendi ed assegni al personale adibitovi	20.830.000 —	25.600.000 —
	b)	Fitto di locali, manutenzione, riscaldamento, illuminazione	600.000 —	580.000 —
	c)	Compenso ai ricevitori per il servizio dei conti correnti	27.582.342 —	26.485.320 —
	d)	Retribuzioni, indennità e compensi vari al personale (retribuzioni straordinarie) :		
		Compensi per servizio straordinario a cottimo	3.200.000 —	3.381.862 —
		Compensi per servizio straordinario ad ore	145.000 —	165.000 —
3	Spese comuni :			
	a)	Stampati e cancelleria	3.600.000 —	3.459.000 —
	b)	Indennità per missioni e visite d'ispezione	—	—
	c)	Spese per mobili, manutenzione, ecc.	1.700.000 —	2.500.000 —
	d)	Spese per la sovrastampa dei moduli venduti ai correntisti	1.220.000 —	900.000 —
4	Interessi ai correntisti 1,50 %		43.964.000 —	54.360.606 —
5	Rimborsi in dipendenza di frodi		—	—
6	Proventi delle radio-audizioni versati in bilancio		13.500.000 —	15.000.000 —
	Totale dell'uscita . . .		124.327.012 —	139.737.988 —
	Utili netto . . .		163.398.645,62	167.247.986,82
	Totale bilanciante . . .		287.725.657,62	306.985.974,82

SPECIALE N. 41

del servizio dei conti correnti postali

CONTO
operazionito
di lire06.640 —
36.931 —
11.256 —
20.691 —
71.345 —
27.015 —
37.019 —
62.324 —
08.691 —
51.562 —
38.510 —
81.349 —
09.826 —
19.395 —
16.311 —
37.248 —

ADDEBITAMENTI						CON POSTAGIRI		CORRENTISTI	
con assegni localizzati		con assegni all'ordine (a)		con assegni a vista (b)		Numero	Importo in migliaia di lire	Numero	Importo in migliaia di lire
Numero	Importo in migliaia di lire	Numero	Importo in migliaia di lire	Numero	Importo in migliaia di lire				
796.877	2.643.792 —	425.428	376.654 —	79.320	1.147.633 —	495.362	600.632 —	72.93	345.171 —
1.022.287	6.415.743 —	224.393	473.396 —	93.666	1.765.194 —	290.166	1.137.267 —	85.171	401.433 —
1.236.048	3.660.588 —	371.317	630.281 —	193.363	1.261.324 —	419.361	810.935 —	91.941	477.412 —
1.334.246	3.845.210 —	453.413	730.099 —	125.921	1.396.511 —	605.592	1.121.579 —	97.878	597.482 —
1.685.350	4.635.296 —	451.093	780.451 —	140.720	1.585.737 —	711.852	1.371.005 —	101.008	628.208 —
1.843.663	5.090.353 —	517.935	846.112 —	159.631	1.666.985 —	800.270	1.727.312 —	105.441	684.102 —
2.217.417	7.009.650 —	651.150	1.161.261 —	172.179	1.969.964 —	929.653	2.636.754 —	109.415	701.088 —
2.674.120	8.233.828 —	1.014.015	1.407.711 —	182.305	2.245.610 —	1.132.362	3.364.451 —	119.035	955.955 —
3.024.490	10.489.650 —	1.677.364	1.997.850 —	207.751	2.654.521 —	1.458.698	4.808.588 —	131.416	1.171.915 —
3.479.537	12.848.044 —	2.282.460	2.328.927 —	223.659	2.922.733 —	1.764.440	5.962.031 —	140.993	1.244.593 —
4.723.598	19.349.992 —	2.489.724	2.876.250 —	235.305	3.451.738 —	2.076.435	7.937.683 —	150.241	2.038.387 —
6.605.411	30.614.579 —	4.889.497	3.722.652 —	243.577	4.263.689 —	2.325.991	12.379.976 —	158.602	2.855.301 —
8.367.605	39.091.601 —	2.073.041	4.774.082 —	240.548	4.867.735 —	2.518.277	15.498.843 —	171.006	3.436.902 —
9.000.817	46.723.323 —	2.227.804	5.235.629 —	229.348	6.643.425 —	3.048.560	18.351.865 —	216.958	4.762.613 —
5.962.415	34.453.127 —	1.230.265	3.235.279 —	126.877	5.380.510 —	1.530.718	15.740.543 —	223.686	6.669.784 —
3.183.836	36.698.256 —	1.000.643	2.340.425 —	91.959	5.158.847 —	1.092.546	18.270.002 —	222.500	7.668.767 —

del movi

mento verificatosi nel 1944-45

35.977 —
30.116 —
15.666 —
39.747 —
7.621 —
7.236 —
5.006 —
3.231 —
0.381 —
0.494 —
0.281 —
7.483 —
1.315 —
7.298 —
6.912 —
2.496 —
4.029 —
1.959 —

104.320	301.276 —	12.111	9.468 —	2.850	105.382 —	9.426	249.811 —	7.562	128.412 —
245.342	4.329.461 —	23.843	147.399 —	2.918	260.531 —	31.516	938.161 —	8.224	332.699 —
126.972	570.432 —	11.720	48.052 —	8.220	112.726 —	28.792	378.382 —	11.573	148.615 —
264.445	1.155.110 —	54.068	85.432 —	1.840	79.695 —	50.729	711.009 —	9.210	354.229 —
85.647	826.464 —	50.530	100.297 —	1.024	672.304 —	17.327	372.036 —	3.940	162.782 —
191.459	843.316 —	7.401	29.590 —	1.326	68.514 —	21.171	473.361 —	6.708	175.399 —
111.205	758.899 —	96.310	108.505 —	1.529	99.776 —	61.956	680.381 —	7.322	108.061 —
60.016	1.070.446 —	81.782	27.616 —	6.265	424.683 —	29.110	572.796 —	16.032	292.698 —
93.054	838.370 —	115.410	137.716 —	2.434	68.482 —	79.401	560.379 —	12.200	119.778 —
419.906	6.523.275 —	96.621	204.166 —	12.462	318.781 —	322.888	5.132.652 —	24.712	762.998 —
264.181	4.402.340 —	102.069	287.956 —	5.392	265.255 —	53.891	1.820.444 —	19.457	681.019 —
165.335	1.313.090 —	18.356	100.809 —	1.039	89.348 —	19.546	648.316 —	5.333	268.991 —
14.421	343.744 —	44.200	39.583 —	1.852	60.458 —	6.533	210.368 —	3.078	89.911 —
367.024	4.893.201 —	49.382	507.477 —	23.760	1.254.895 —	129.863	1.877.640 —	27.175	2.072.082 —
211.566	3.348.598 —	70.954	294.470 —	8.321	224.580 —	119.780	1.877.774 —	28.000	430.408 —
86.131	392.103 —	12.424	4.336 —	1.346	62.573 —	18.312	171.134 —	6.010	152.945 —
95.447	638.501 —	41.942	79.504 —	6.190	310.478 —	30.652	280.860 —	8.773	156.958 —
307.395	4.149.600 —	111.490	128.019 —	3.191	650.350 —	61.920	1.411.129 —	13.491	1.230.779 —

