

**Situazione al 30 giugno 1949 della contabilità extra
bilancio del Ministero degli affari esteri**

Numero d'ordine	CONTI	al 1° luglio 1948	Variazioni dell'esercizio 1948-49		al 30 giugno 1949
			in aumento	in diminuzione	
1	Conti correnti degli agenti all'estero . . .	102,271,813, 58	360,629,827, 95	10,249,064, 97	452,682,576, 56
2	Depositi	126,310,351, 67	102,987,198, 17	97,229,546, 83	132,068,003, 01
3	Proventi scolastici	582,553, 32	6,923, »	»	589,476, 32
4	Erario	2,029,298, 95	2,326,832, 15	814,227, 40	3,541,903, 70
5	Contabilità speciali	375,068, 83	4,000, »	5,700, »	373,368, 83
		231,569,086, 35	465,954,781, 27	108,268,539, 20	589,255,328, 42
	Cassa:				
1	Cassiere del Ministero	83,964,156, 91	252,261,235, 18	225,221,424, 58	111,003,967, 51
2	Tesoreria centrale	147,604,929, 44	351,876,368, 76	21,229,937, 29	478,251,360, 91
		231,569,086, 35	604,137,603, 94	246,451,361, 87	589,255,328, 42

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

CONTO SPECIALE N. 30

(N. 30 esercizio 1947-48)

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, che 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.

(*) In origine la denominazione dell'Ispettorato era: Ispettorato generale delle ferrovie, tranvie e automobili e dipendeva dal Ministero dei lavori pubblici. Con regio decreto 26 giugno 1927, n. 1570, venne trasferito, a decorrere dal 1° luglio 1927, al Ministero dei trasporti e poi, in virtù del regio decreto 5 maggio 1941, n. 370, ha assunto, a decorrere dal 1° giugno 1941, la denominazione attuale e cioè 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 dei trasporti già 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 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 1947-48 e per l'anno finanziario 1948-49 come segue:

	PAGAMENTI EFFETTUATI			Totale
	a tutto l'esercizio finanziario 1947-48	nell'esercizio finanziario 1948-49		
		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	336,742,525.68	(a) 5,382,190. »	(b) 1,029,118.80	343,153,834.48
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. 33)	5,366,524,544.85	1,456,161,998.90	40,075,772.81	6,862,762,316.56
(Cap. 28-parte)	2,858,232.34	»	»	2,858,232.34
Totali . . .	5,706,125,302.84	1,461,544,188.90	41,104,891.61	7,208,774,383.35

Riguardo poi alle linee ferroviarie elencate nel prospetto inserito nel conto speciale n. 31 dell'esercizio finanziario 1929-30, si fa notare che durante l'esercizio 1948-49 maturarono le 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 33 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)

CONTO SPECIALE N. 31

(N. 31 esercizio 1947-48)

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 i 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, nonchè quelli su ferrovie per le 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 1948-49 si riepilogano come appresso:

1º) Ferrovie	L. 488,074,764 —
2º) Tramvie, funicolari, funivie, ferrovie private di 2ª categoria e linee di navigazione interna	» 208,056,970.50
Totale generale	L. 696,131,734.50

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

La predetta somma di lire 696.131.734.50 concorda con l'accertamento risultante dal capitolo 66 capo XV del bilancio dell'entrata, tenuto conto che tale accertamento in lire 609.115.267.69 è al netto della somma di lire 87.016.466.81 trasferita al capitolo 63 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. 32 esercizio 1947-48)

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, nonché 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 1948-49 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 1948-49		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
38	Sussidi ordinari	2,814,499, 44	32,326, 84	2,846,826, 28
28	Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori	»	»	»
	Totali	2,814,499, 44	32,326, 84	2,846,826, 28

Segue CONTO SPECIALE N. 32

**Servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato
durante l'esercizio 1948-49.**

Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato	Numero d'ordine	Servizio automobilistico sussidiato
1	Busche-Belluno	11	Piazza Armerina-Caltagirone-Gela
2	Camerino-Fiastra-Bolognola	12	Pizzo-Serra S. Bruno
3	Castellina M.ma-Stazione	13	Pordenone (rete di)
4	Crespina-Colle Salvetti-Stazione-Pondera stazione	14	Pordenone-S. Vito al Tagliamento e prolungamento per Morsano-Cordovado
5	Forni di Sopra-Pieve di Cadore	15	Riposto-S. Alfio la Bara-Fleri
6	Imperia-Molini di Prelà	16	Salerno-Battipaglia
7	Lucania (Rete automobilistica)	17	S. Maria Maddalena-Castelmassa
8	Mantova-Viadana-Asola e diramazione	18	Schio-Recoaro-Rovereto
9	Melito-S. Lorenzo	19	Verona-Velo Veronese
10	Piancandoli-Castel del Rio-Castel S. Pietro	20	Vicenza-Asiago

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

CONTO SPECIALE N. 33

(N. 33 esercizio 1947-48)

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, che ha 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. 2150, alle tramvie extraurbane già esistenti, le cui caratteristiche di costruzione e di esercizio non rispondono più ai bisogni della regione servita, potrà poi essere accordata una sovvenzione governativa di lire 12,000 a chilometro, per anni 35, per la esecuzione dei lavori e degli incrementi patrimoniali che saranno ritenuti necessari.

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 già 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 per 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 1948-49 per sovvenzione dello Stato a carico del capitolo n. 36 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e per residui passivi eliminati e poi reclamati dai creditori a carico del capitolo 28 del medesimo stato di previsione della spesa.

Capi- tolo	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1948-49		
		In conto residui	In conto competenza	Totale
36	Sovvenzione alle tramvie extra urbane a trazione meccanica in servizio pubblico, ecc.	323,473, 59	3,767,346, 57	4,090,820, 16
28	Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori	»	»	»
	Totale	323,473, 59	3,767,346, 57	4,090,820, 16

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. 34 esercizio 1947-48)

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 risulta 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, nonché 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 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, già delle comunicazioni 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 1948-49, a carico del capitolo 33 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Capitoli	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1948-49		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
35	Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale	124,564,65	»	124,564,65

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

CONTO SPECIALE N. 35

(N. 35 esercizio 1947-48)

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 il trasporto di persone e di cose, è accordata con decreto del Presidente della Repubblica, sentita la Commissione per le funicolari aeree e terrestri, istituita col regio decreto 17 gennaio 1926.

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

Detta sovvenzione è determinata in base ad un 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-Valcavavalarlo 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 1948-49 a carico del capitolo 74 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.

Capi- tolo	DENOMINAZIONE	PAGAMENTI ESERCIZIO 1948-49		
		in conto residui	in conto competenza	TOTALE
39	Sovvenzione per le funivie	41,744.50	196,171.96	237,916.46
28	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 . . .	41,744.50	196,171.96	237,916.46

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

CONTO SPECIALE N. 36

(N. 36 esercizio 1947-48)

Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	a) <i>Ferrovie della Sardegna.</i> <i>Società italiana per le Ferrovie comple- mentari della Sardegna.</i>				
1	Cagliari-Mandas-Gairo-Arbatax e dirama- zione 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 Vil- lamar-Ales	90,203	93,317	»	
		685,580	688,694	246,920,305. »	358,534
6	Ferrovie Meridionali Sarde - Esercizio della ferrovia del Sulcis	112,457	112,457	416,095,194. »	3,700,038
7	Ferrovie Settentrionali Sarde - Sorzo-Sassari Tempio-Palau	161,638	150,921	51,310,982. »	339,985
	Totale Ferrovie della Sardegna . . .	959,675	952,072	714,326,481. »	
	b) <i>Linee della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.</i>				
1	Schio-Arsiero	18,522	17,956	13,115,320. »	730,414
2	Rocchette-Asiago	21,191	21,191	24,038,376. »	1,134,360
3	Thiene-Rocchette.	10,967	10,967	12,643,170. »	1,152,837
	Da riportarsi . . .	50,680	50,114	49,796,866. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	50,680	50,114	49,796,866. »	
4	Stazione Carnia-Villasantina	19,165	19,165	31,445,855. »	1,640,790
5	Cividale-Udine	15,120	15,120	37,712,286. »	2,494,198
6	Piove di Sacco-Cavarzere (a)	18,403	29,236	39,803,820. »	1,361,461
7	Parma-Suzzara	43,443	43,443	47,802,618. »	1,100,350
8	Ferrara-Copparo	18,985	18,985	29,483,820. »	1,553,002
9	Ferrara-Cento	26,489	31,589	45,183,231. »	1,430,347
10	Cento-Persiceto (b)	13,500	»	»	»
11	Bologna-Portomaggiore e diramazione-Budrio-Massalombarda (c)	61,330	31,326	69,268,284. »	2,211,207
12	Cento-Modena-Decima (d)	33,272	33,334	25,837,617. »	775,112
13	Arezzo-Stia (e)	44,234	»	»	»
14	Piove-Mestre	27,776	27,770	48,274,107. »	1,738,354
		372,397	300,082	424,608,504. »	
	<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-Librera	52,791	45,714		
	<i>Da riportarsi . . .</i>	73,940	66,863		

(a) Sospeso il tratto Adria-Cavarzere. — (b) Sospeso per danni di guerra. — (c) Sospeso per danni di guerra la diramazione Budrio-Massalombarda. — (d) Aggiunto il tratto Cento-Decima. — (e) Sospesa per danni di guerra del 1944.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	73,940	66,863		
3	Saronno-Grandate	24,700	24,700		
4	Saronno-Malnate	28,849	28,849		
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 - Malnate - Valmorea Confine Svizzero Erba-Asso	7,670	14,747		
		251,556	251,556	2,407,948,314. »	9,572,215
	<i>d) Linee esercitate da Società diverse.</i>				
1	Torino-Ciriè-Lanzo	42,582	42,582	284,943,463. »	6,691,641
2	Torino-Settimo; Settimo-Castellamonte; Ri- varolo-Cuornè-Pont.	57,115	57,115	191,844,987. »	3,358,924
3	Santhià-Biella	29,686	29,686	141,256,450. »	4,758,352
4	Novara-Biella	51,608	51,400	144,506,519. »	2,811,410
5	Biella-Balma; Biella-Mongrando e Biella- Vallemosso	38,791	40,041	146,981,939. »	3,670,785
6	Fossano-Mondovì-Villanova	7,894	7,894	9,251,822. »	1,172,006
7	Basaluzzo-Frugarolo (a)	8,998	»	»	»
8	Monza-Molteno-Oggiono e Molteno-Lecco	29,314	29,214	100,466,420. »	3,438,981
	<i>Da riportarsi</i>	265,988	257,932	1,019,251,600. »	

(a) Sostituita con servizio automobilistico dal 18 maggio 1949.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	265,988	257,932	1,019,251,600. »	
8	Menaggio-Porlezza (a)	12,094	»	»	»
9	Ghirla-Ponte Tresa	9,866	9,866	11,953,915. »	1,211,627
10	Ponte Tresa-Luino (b)	6,634	»	»	»
11	Varese-Luino	24,779	24,779	54,697,549. »	2,207,415
12	Bergamo-San Martino de' Calvi Nord . . .	40,646	40,646	173,603,569. »	4,271,110
13	Bergamo-Ponte della Selva	28,815	28,815	177,840,390. »	6,171,798
14	Ponte Nossola-Clusone	5,744	5,744	12,456,363. »	2,168,587
15	Sondrio-Tirano	26,144	26,144	79,220,930. »	2,030,177
16	Domodossola-Confini Svizzeri	32,245	32,245	75,744,885. »	2,349,042
17	Intra-Premeno	13,341	13,341	16,217,403. »	1,215,583
18	Iseo-Edolo	76,884	76,884	173,010,707. »	2,250,282
19	Brescia-Iseo-Bornato	25,603	25,603	68,678,227. »	2,682,428
20	Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Paderno	22,758	14,931	29,113,692. »	1,949,882
21	Soresina-Soncino	13,934	13,934	4,668,408. »	335,015
22	Soresina-Sesto-Cremona	24,421	24,421	6,894,693. »	282,326
23	Rovato-Soncino	26,756	26,596	7,086,123. »	266,435
24	Rezzato-Vobarno	25,992	25,992	43,156,199. »	1,660,365
25	Voghera-Varsi	32,368	32,368	55,521,028. »	1,715,306
	<i>Da riportarsi</i>	715,012	680,241	1,009,415,081. »	

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

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	715,012	680,241	1,009,115,081. »	
26	Padova-Piazzola	16,398	16,554	35,110,024. »	2,120,939
27	Piazzola-Carmignano	11,198	11,394	17,588,780. »	1,543,687
28	Verona-Capriano-Aff. Garda	45,404	45,404	53,405,994. »	1,176,239
29	Bribano-Agordo	28,519	28,519	23,934,153. »	839,235
30	Savona-San Giuseppe (funivia)	17,000	17,000	1,343,400,486. »	79,023,558
31	Serra di San Quirico-Santuario della Guardia	10,523	10,523	17,422,988. »	1,655,705
32	Genova-Casella	23,557	23,557	22,251,389. »	944,575
33	Sassuolo-Reggio Emilia-Bagnolo-Guastalla e diramazione Bagnolo-Carpi	69,820	69,820	84,520,821. »	1,210,553
34	Reggio Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio e Reggio Emilia-Bo- retto-Po	56,722	56,722	62,854,114. »	1,108,108
35	Ferrara-Suzzara	81,172	81,172	84,603,160. »	1,042,270
36	Ostellato-Porto Garibaldi (a)	28,540	»	»	»
37	Rimini-Mercatino-Novafeltria (b)	20,528	33,231	13,171,855. »	396,372
38	Sassuolo-Modena-Finale	69,208	69,208	168,954,914. »	2,441,262
39	Modena-Vignola	24,915	24,915	61,000,623. »	2,448,349
40	Spilamberto-Bazzano (c)	6,750	»	»	»
41	Massalombarda-Imola-Castel del Rio (d)	17,967	»	»	»
42	Ferrara-Codigoro	52,187	52,187	100,987,401. »	1,935,164
	<i>Da riportarsi</i>	1,295,420	1,270,447	4,098,321,738. »	

(a) Chiusa all'esercizio dal 2° bimestre 1945. — (b) Esercizio limitato a Rimini-Torello. — (c) Chiusa all'esercizio per danni di guerra. — (d) Chiuso all'esercizio del 3° bimestre 1944.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	1,295,420	1,220,447	4,098,321,738. »	
43	Arezzo-Fossato (distrutta danni di guerra)	»	»	»	»
44	Pracchia-San Marcello	16,568	16,568	7,858,511. »	474,318
45	Siena-Monte Antico (a)	54,324	»	»	»
46	Arezzo-Sinalunga (b)	39,447	39,447	21,930,151. »	555,939
47	Porto San Giorgio-Fermo-Amandola	59,277	59,277	50,817,380. »	857,286
48	Adriatico-Sangritana	63,336	63,336	51,182,224. »	808,106
49	Chieti Città-Stazione (c)	8,762	»	»	»
50	Colle Corvino-Monte Silvano-Pescara-Penne	24,954	24,954	36,525,270. »	1,463,704
51	Umbertide-Todi-Terni	112,948	112,948	176,169,067. »	1,559,736
52	Funicolare di Orvieto	0,570	0,570	11,269,189. »	19,770,507
53	Massa Marittima-Follonica Porto (d)	25,132	»	»	»
54	Orbetello-Porto Santo Stefano (e)	13,797	»	»	»
55	Roma-Viterbo	103,090	103,090	222,874,396. »	2,161,940
56	Roma-Fiuggi-Frosinone (f)	102,437	101,234	446,621,192. »	4,411,770
57	Roma-Lido	24,745	27,106	309,570,627. »	11,420,741
58	Spoletto-Norcia	50,946	50,988	20,483,245. »	401,726
59	Cancello-Benevento	48,222	48,222	57,732,209. »	1,197,217
60	Napoli-Torregaveta	19,764	19,870	227,833,699. »	11,466,210
	<i>Da riportarsi . . .</i>	2,063,739	1,888,057	5,739,190,943. »	

(a) Esercizio sospeso dal 1944 per danni di guerra. — (b) Riaperto nell'esercizio dal 3° bimestre 1946.
(c) Chiusa all'esercizio dal 1° bimestre 1943. — (d) Chiusa all'esercizio dal 2° bimestre 1944.
(e) Chiusa all'esercizio dal 3° bimestre 1944. — (f) Sospeso il tronco S. Cesario-Frascati.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto . . .</i>	2,063,739	1,888,057	5,739,190,943. »	
61	Napoli-Piedimonte d'Alife (il tratto San Angelo in Formia-Piedimonte d'Alife distrutto per eventi bellici nel luglio 1943) (a)	81,138	81,390	91,002,895. »	1,118,109
62	Napoli-Ottaviano (Circumvesuviana)	103,756	90,728	1,092,128,057. »	12,037,387
63	Napoli-Nola-Baiano	38,800	38,800	326,768,351. »	8,421,864
64	Pugliano-Vesuvio	7,700	7,700	2,923,360. »	379,657
65	Funicolare del Vomero	1,433	1,433	53,764,721. »	37,518,995
66	Funicolare di Capri	0,648	0,648	21,357,251. »	32,958,720
67	Agnone-Pescolanciano (distrutta per eventi bellici nel 1943).	»	»	»	»
68	Bari-Martina Franca-Taranto	155,987	155,987	294,230,020. »	1,886,247
69	Martina Franca-Lecce	102,582	102,582	176,159,322. »	1,717,253
70	Novoli-Gagliano Leuca	74,175	74,175	74,977,020. »	1,010,812
71	Casarano-Gallipoli	22,003	22,003	12,105,469. »	550,173
72	Zollino-Gagliano Leuca	46,501	46,501	69,810,907. »	1,501,277
73	Maglie-Otranto	18,281	18,271	7,806,718. »	127,273
74	Bari-Matera-Miglianico e Montalbano Jonico	141,166	141,166	159,749,557. »	1,131,643
75	Avigliano-Laurenzana	64,778	64,778	40,310,142. »	622,281
76	Lagonegro-Spezzano Albanese	104,756	104,746	57,754,030. »	551,372
77	Vibo Valentia-Mileto	27,881	27,881	24,423,338. »	875,985
	<i>Da riportarsi . . .</i>	3,055,324	2,866,846	8,244,460,101. »	

(a) Causa danni guerra, l'Alifana è limitata al tronco Napoli-Capua.

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948 3	media in esercizio nel 1948-49 4	totale del traffico 5	chilometrico 6
	<i>Riporto</i>	3,055,324	2,866,846	8,244,460,101. »	
78	Gioia Tauro-Sinopoli-S. Procopio	26,283	26,283	9,281,378. »	353,132
79	Pedace-Camigliatello Silano	39,394	39,394	33,221,684. »	843,318
80	Soverato-Chiaravalle Centrale	22,950	22,950	9,980,733. »	434,890
81	Gioia Tauro-Cinquefrondi	31,737	31,737	46,461,724. »	1,463,960
82	Crotone Città-Petilia-Policastro	41,842	41,842	30,231,187. »	722,508
83	Marina di Gioiosa-Mammola	14,515	14,515	10,352,786. »	713,247
84	Atena-Marsico Nuovo	26,764	26,764	4,157,556. »	155,341
85	S. Spirito-Bitonto	8,149	8,149	14,303,182. »	1,755,206
86	S. Severo-Rodi-Peschici	78,744	78,744	64,397,723. »	817,811
87	Circumetnea	119,044	119,022	92,696,591. »	778,819
88	Siracusa-Vizzini	124,025	124,025	24,637,217. »	198,645
89	Calalzo-Dobbiaco (Dolomiti)	64,913	64,913	58,524,047. »	901,576
90	Bolzano-Collalbo	11,746	11,746	34,645,083. »	2,949,521
91	Bolzano-Caldaro-Mendola	17,347	17,347	45,964,514. »	2,649,701
92	Ora-Cavalese-Predazzo	50,498	50,498	52,309,888. »	1,035,880
93	Rimini-S. Marino	32,010	»	»	»
94	Adria-Ariano Polesine	15,150	»	»	»
95	Pisa-Marina di Pisa-Calambrone-Livorno .	32,565	32,565	48,881,529. »	1,501,045
96	Mantova-Peschiera	36,860	40,280	18,288,770. »	454,040
97	Piacenza-Bettola	33,059	32,731	95,271,309. »	2,901,736
98	Lecce-Zollino Gallipoli Porto	53,977	53,977	74,362,485. »	1,377,669
	<i>Da riportare</i>	3,936,896	3,704,398	2,012,429,487. »	

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dall'industria privata
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(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 1948	media in esercizio nel 1948-49	totale del traffico	chilometrico
1	2	3	4	5	6
	<i>Riporto</i>	3,936,896	3,704,398	9,012,429,487. »	
99	Altamura-Avigliano Lucania	85,292	85,292	24,498,883. »	287,235
100	Cosenza-Marina di Catanzaro	109,825	109,825	135,960,183. »	1,237,971
101	Castelraimondo-Camerino	11,020	11,020	8,787,876. »	797,447
102	Casalecchio-Vignola (aperta all'esercizio il 29 ottobre 1938)	23,747	»	»	
	Totale ferrovie diverse	4,166,780	3,910,535	9,181,676,429. »	
	e) Ferrovie private autorizzate al pubblico servizio.				
2	Marmifera di Carrara	21,000	21,000	4,586,975. »	218,427
	Giuncarico-Ribolla	8,028	8,028	7,250,972. »	903,210
	Totali	29,028	29,028	11,837,947. »	
	RIEPILOGO				
	a) Ferrovie esercitate dall'industria privata.				
1	Ferrovie della Sardegna	959,675	952,072	714,326,481. »	750,286
2	Ferrovie diverse	4,851,532	4,462,173	12,014,233,247. »	2,647,638
		5,811,210	5,414,245	12,728,559,728. »	
	b) Ferrovie private autorizzate al pubblico servizio	29,028	29,028	11,837,947. »	407,811
	Totale generale	5,840,238	5,443,273	12,740,397,675. »	

MINISTERO DEI TRASPORTI

(DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO)

CONTO SPECIALE N. 37

(N. 37 dell'esercizio 1947-48)

PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO

Com'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 relativo 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, come è detto innanzi, partecipa ai prodotti ed a cui si riferisce la dimostrazione data negli allegati nn. 1 e 2, anche dalla linea Busca-Dronero, concessa al comune di Dronero ed esercitata dallo Stato in base all'articolo 17 della legge 27 giugno 1912, n. 638, e, nelle nuove provincie, dalle linee di proprietà della Compagnia delle Ferrovie Meridionali Austriache (Südbahn) di cui al decreto-legge 12 luglio 1923, n. 1816, nonchè dalle linee Bolzano-Merano; Merano-Malles; Trento-Primolano; Brunico-Campo Tures; Cervignano-Monfalcone; e Mezzocorona-Mezzo-lombardo, 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 e Iglesias-Monteponi di proprietà dello Stato ma esercitate da privati.

Durante l'esercizio finanziario 1948-49, tanto i prodotti relativi ai trasporti dei viaggiatori e bagagli, quanto quelli relativi ai trasporti delle merci a grande e piccola velocità, hanno segnato un sensibile incremento, nell'ammontare complessivo di lire 118.411.222.055, rispetto a quelli avuti nell'esercizio precedente per un importo di lire 98.660.414.971,86, come a suo tempo pubblicato.

Tale incremento è da attribuire, per la massima parte, alla graduale ripresa del traffico ferroviario per effetto della iniziata opera di ricostruzione e di riparazione degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra.

Pertanto, il prodotto medio chilometrico, che nell'esercizio finanziario 1947-48 fu di lire 6.175.114,06, nell'esercizio 1948-49 è asceso a lire 7.261.819, come risulta dalla dimostrazione data nell'allegato n. 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 1948-49, per prodotti del traffico ed estranei al traffico, un introito complessivo di lire 122.282.624.566 così ripartito:

prodotti del traffico	L. 118.411.222.055 —
prodotti estranei al traffico	» 3.871.402.511 —

In totale . . . L. 122.282.624.566 —

Prodotti dell'esercizio ottenuti dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949

PRODOTTI	Linee dello Stato e linee di proprietà privata senza diritto di compartecipazione	Linee di proprietà privata con diritto di compartecipazione	TOTALE
PRODOTTI DEL TRAFFICO.			
Viaggiatori	51,318,252,856. »	291,510. »	51,318,544,366. »
Bagagli e cani	1,553,141,528. »	2,735. »	1,553,144,263. »
Merci a grande velocità	7,625,048,800. »	25,625. »	7,625,074,425. »
Merci a piccola velocità	57,914,143,721. »	315,280. »	57,914,459,001. »
Totale . . .	118,410,586,905. »	635,150. »	118,411,222,055. »
PRODOTTI ESTRANEI AL TRAFFICO.			
Pigioni di locali	213,674,513. »	»	213,674,513. »
Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita dei prodotti del suolo	55,231,197. »	226. »	55,231,423. »
Concessioni di caffè, spacci diversi, affitti, ecc..	274,037,597. »	447. »	274,038,044. »
Canoni per pedaggi, attraversamenti ed accessi speciali	85,514,888. »	1,100. »	85,515,988. »
Telegrammi privati	39,490,032. »	»	39,490,032. »
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.	408,151,696. »	»	408,151,696. »
Prodotti per servizi accessori	370,825,565. »	»	370,825,565. »
Utili di magazzino.	1,566,767,635. »	»	1,566,767,635. »
Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule.	399,781. »	»	399,781. »
Corrispettivi per binari di raccordo ed introiti diversi.	857,307,834. »	»	857,307,834. »
Totale . . .	3,871,400,738. »	1,773. »	3,871,402,511. »
Totale complessivo . . .	122,281,987,643. »	636,923. »	122,282,624,566. »

Segue ALLEGATO N. 1 AL CONTO SPECIALE N. 37

PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE DI PROPRIETÀ PRIVATA
CON DIRITTO DI COMPARTECIPAZIONE.

(ESERCIZIO 1948-49)

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 1948 al 30 giugno 1949, 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.	636,923—
Quota spettante alla Società concessionaria	» (a)	182,041.57
		<hr/>
Differenza a favore dello Stato	L.	454,881.43
		<hr/>

(a) L'importo di cui sopra non è stato corrisposto nell'esercizio finanziario 1948-49 in quanto non ne è stato richiesto il pagamento da parte degli interessati.

Nell'esercizio stesso 1948-49 è stato invece pagato l'importo di lire 182.041,55 rappresentante la compartecipazione per l'esercizio finanziario 1947-48.

ALLEGATO N. 2 AL CONTO SPECIALE N. 37

FERROVIA BELLUNO-PIEVE DI CADORE

GESTIONE ANNO FINANZIARIO 1948-49

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. 635,150 —
Prodotti indiretti	» 1,773 —
	<hr/>
Totale	L. 636,923 —
	<hr/> <hr/>

Conto nei rapporti fra Stato e Concessionario.

A favore del concessionario lire 4,057 a Km., per chilometri 44,870.98 (compartecipazione minima)	L. 182,041.57
A favore dello Stato, le rimanenti	» 454,881.43
	<hr/>
Totale	L. 636,923 —
	<hr/> <hr/>

ALLEGATO N. 3 AL CONTO SPECIALE N. 37

**Prodotto chilometrico delle strade ferrate gestite dallo Stato
in esercizio nell'anno finanziario 1948-49**

(Linee di proprietà dello Stato e di proprietà privata)

LUNGHEZZA DELLA RETE		PRODOTTO	
effettiva in esercizio al 30 giugno 1949 1	media in esercizio al 30 giugno 1949 2	totale del traffico 3	chilometrico 4
16.730,6	16.306 -	118,411,222,055. >	7.261.849 -

MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

(AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI)

CONTO SPECIALE N. 38

(N. 38 esercizio 1947-48)

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 il 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.

Infine, 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 1943-1944, 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 dello Stato, con mezzi ordinari;

Segue CONTO SPECIALE N. 38

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

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

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

Lo sviluppo preso dal servizio dei vaglia postali è stato continuo e costante, sia negli esercizi precedenti la grande guerra 1915-1918, sia durante la guerra stessa, sia negli esercizi del dopo guerra; raggiungendo, come 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 26 miliardi e 370 milioni nell'esercizio 40-41, 34 miliardi e 766 milioni nel 41-42, 46 miliardi e 581 milioni (di cui 6 e mezzo imputabili al movimento degli uffici di Posta Militare) nel 42-43, 36 miliardi e 804 milioni nel 43-44, 52 miliardi e 713 milioni nel 44-45, 186 miliardi e 422 milioni nel 45-46, 366 miliardi e 616 milioni nel 46-47 e 634 miliardi e 925 milioni nel 47-48.

Dall'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 continuo miglioramento. Nell'esercizio 1947-48 è stata di 601 miliardi circa.

I risultati contabili per l'esercizio 1947-48 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 1948, 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 l'importo dei vaglia di ogni specie, pagati in Italia, di origine italiana, ma non l'importo dei vaglia di origine estera pagati in Italia, e ciò nella considerazione che questa ultima partita non trova il corrispettivo carico nel dare del prospetto stesso, trattandosi di vaglia emessi all'estero, mentre poi la sistemazione del credito dell'Amministrazione italiana, per il titolo suddetto, è regolata da speciali convenzioni in vigore con le corrispondenti amministrazioni postali estere.

**Prospetto dimostrante il movimento dei vaglia postali
avvenuto durante l'esercizio 1948-49**

DARE.		
Resto a debito per vaglia non pagati al 30 giugno 1948		63,422,697,992. »
Importo dei vaglia emessi:		
Ordinari	38,377,662,754. »	
Tasse e concessioni	»	
Telegrafici	10,462,262,658. »	
Servizio	819,968,401,915. »	
Internazionali	110,033,426. »	
		868,918,360,753. »
	Totale del dare . . .	932,341,058,745. »
AVERE.		
Importo dei vaglia pagati:		
Ordinari	38,018,594,841. »	
Tasse e concessioni	»	
Telegrafici	10,479,707,429. »	
Servizio	856,657,200,469. »	
Internazionali di origine italiana	110,159,867. »	
		905,265,662,606. »
Prelevamento dalla Cassa vaglia per rimborso di vaglia non pagati nel periodo di validità		1,118,447,000. »
Versamento per vaglia internazionali prescritti		»
	Totale dell'avere . . .	906,384,109,606. »
Importo dei vaglia rimasti da pagare al 30 giugno 1949		25,956,949,139. »
	Totale a pareggio . . .	932,341,058,745. »

Gli importi non sono definitivi variazioni di non rilevante entità potranno emergere in sede di compilazione del R. G. A. dell'esercizio 1948-49 e precedenti.

Segue CONTO SPECIALE N. 38

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

	1944-45	1945-46	1946-47	1947-48	1948-49
DARE.					
Resto a debito per vaglia non pagati al principio dell'esercizio	7,239,058	11,745,171	27,042,486	57,763,007	63,422,698
Vaglia emessi e correzioni ai conti vaglia di esercizi precedenti	52,713,771	186,422,100	366,616,228	634,925,613	868,918,361
Totale . . .	59,952,829	198,167,271	393,658,714	692,688,620	932,341,059
AVERE.					
Vaglia pagati e correzioni ai conti vaglia di esercizi precedenti	47,877,708	168,023,066	333,139,111	626,949,334	905,265,663
Prelevamenti per rimborso di vaglia	329,950	3,101,719	2,756,596	2,316,588	1,118,447
Versamento all'Erario per vaglia perenti . .	»	»	»	»	»
Vaglia non pagati alla fine dell'esercizio . .	11,745,171	27,042,486	57,763,007	63,422,698	25,956,949
Totale . . .	59,952,829	198,167,271	393,658,714	692,688,620	932,341,059

MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

(AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI)

CONTO SPECIALE N. 39

(N. 39 esercizio 1947-48)

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

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

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

Fra i titoli dei depositi presso il gestore del Ministero erano 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 venne 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 disimpegnare, 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 1948-49, si è verificato, in questa specie di depositi, un movimento di lire 141.691.145.293,12 in entrata e di lire 98.028.447.819,71 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 cinque ultimi esercizi finanziari.

DEPOSITI PRESSO L'AMMINISTRAZIONE CENTRALE E PROVINCIALE
 QUADRO SINTETICO COMPARATIVO

CATEGORIA A

DEPOSITI 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	3,784,619,651.99	362,524,189.65
1942-43	5,156,622,265.67	3,128,326,022.93	2,028,296,242.74
1943-44	4,736,003,383.04	849,097,065.03	3,886,906,318.01
1944-45	5,068,149,103.65	1,496,949,711.95	3,571,199,391.70
1945-46	17,801,639,589.67	1,282,270,425.61	16,519,369,164.06
1946-47	59,302,744,084.76	16,308,162,720.51	42,994,581,364.25
1947-48	87,007,383,337.08	43,626,657,684.84	43,380,725,652.24
1948-49	134,568,235,651.41	92,000,161,763.34	42,568,073,888.07

DEPOSITI PROVINCIALI

1939-40	136,660,334.35	112,728,072.84	23,932,261.51
1940-41	136,851,330.15	115,813,727.60	21,037,602.55
1941-42	151,934,089.57	123,589,600.59	28,344,488.98
1942-43	166,151,564.72	135,882,708.68	30,268,856.04
1943-44	527,833,052.32	422,020,296.21	105,812,756.11
1944-45	1,234,419,703.59	571,578,157.12	662,841,546.47
1945-46	3,906,925,588.78	3,188,293,884.59	718,631,704.19
1946-47	4,813,625,423.37	3,876,652,857.10	936,972,566.27
1947-48	5,778,566,409.54	4,799,746,072.97	978,820,336.57
1948-49	7,122,909,641.71	6,028,286,056.37	1,094,623,585.34

RIASSUNTO GENERALE DELLA CATEGORIA A

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	843,796,095.35
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
1943-44	5,263,836,435.36	1,271,117,361.24	3,992,719,074.12
1944-45	6,302,568,807.24	2,068,527,869.07	4,234,040,938.17
1945-46	21,708,565,178.45	4,470,564,310.20	17,238,000,868.25
1946-47	64,116,369,508.13	20,184,815,577.61	43,931,553,930.52
1947-48	92,785,949,746.62	48,426,403,757.81	44,359,545,988.81
1948-49	141,691,145,293.12	98,028,447,819.71	43,662,697,473.41

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
1943-44	5,737,072,333.55	1,340,129,912.63	4,396,942,420.92
1944-45	12,056,305,155.33	3,349,597,508.33	8,706,707,647.00
1945-46	24,776,014,884.85	4,507,848,969.85	20,268,165,915.00
1946-47	56,688,365,419.77	17,569,752,052.32	39,118,613,367.45
1947-48	110,924,888,802.79	45,280,655,582.34	65,644,233,220.45
1948-49	156,377,166,219.32	91,394,545,686.20	64,982,620,533.12

Segue CONTO SPECIALE N. 39

Contabilità Depositi - Categoria A. — Situazione al 30 giugno 1949

Numero progressivo	DIREZIONI PROVINCIALI	Entrata	Uscita	Residui
1	Agrigento	25,551,762. 61	22,347,151. 26	3,204,611. 35
2	Alessandria	54,435,161. 70	43,123,696. 70	11,311,465. »
3	Ancona	93,350,838. 28	73,394,644. 41	19,956,193. 87
4	Arezzo	17,977,486. 31	14,184,654. 25	3,792,832. 06
5	Ascoli-Piceno	16,696,448. 11	13,927,598. 05	2,768,849. 46
6	Avellino	28,529,466. 22	20,912,881. 91	7,616,584. 32
7	Bari	204,358,034. 79	176,004,696. 49	28,353,338. 30
8	Belluno	21,586,473. 80	19,364,911. 70	2,221,562. 10
9	Benevento	20,541,323. 49	18,948,724. 40	1,592,599. 09
10	Bergamo	72,756,375. 50	62,682,347. 85	10,074,027. 65
11	Bologna	228,218,607. 34	192,684,338. 50	35,534,268. 84
12	Bolzano	55,622,010. 90	40,064,858. 46	15,557,152. 44
13	Brescia	68,582,693. 51	56,929,451. 53	11,653,241. 98
14	Cagliari	236,294,559. 50	197,710,801. 15	38,583,758. 35
15	Caltanissetta	12,057,735. 78	9,842,656. 90	2,215,078. 88
16	Campobasso	36,488,709. 29	32,681,873. 85	3,806,835. 44
17	Caserta	17,459,963. 55	14,103,682. 20	3,356,281. 35
18	Catania	46,044,069. 70	36,528,318. 45	9,515,751. 25
19	Catanzaro	75,331,839. 13	59,723,397. 97	15,608,441. 16
20	Chieti	30,548,846. 21	22,417,552. 91	8,131,293. 30
21	Como	51,433,958. 85	45,601,773. »	5,832,185. 85
22	Cosenza	124,462,400. 55	94,378,844. 40	30,083,556. 15
23	Cremona	35,181,992. 71	28,925,579. 45	6,256,413. 26
24	Cuneo	28,253,986. 60	22,379,397. 45	5,874,589. 15
25	Enna	20,107,266. 16	17,074,805. 85	3,032,460. 31
26	Ferrara	24,239,819. 08	20,828,083. 10	3,411,735. 98
27	Firenze	204,086,474. 91	179,091,969. 75	24,994,505. 16
28	Fiume	»	»	»
29	Foggia	100,153,546. 39	89,818,470. 76	10,335,075. 63
	<i>Da riportarsi . . .</i>	2,023,390,172. 79	1,686,211,396. 66	337,178,776. 13

Contabilità Depositi - Categoria A. — Situazione al 30 giugno 1949

Numero progressivo	DIREZIONI PROVINCIALI	Entrata	Uscita	Residui
	<i>Riporto . . .</i>	2,023,390,172. 79	1,686,211,396. 66	337,178,776. 13
30	Forlì	23,888,867. 22	19,084,396. 30	4,804,470. 92
31	Genova	278,724,375. 57	236,303,992. 05	42,420,383. 52
32	Grosseto	11,638,130. 94	8,548,998. 60	3,089,132. 34
33	Imperia	21,243,722. 78	17,828,111. 66	3,415,611. 12
34	L'Aquila	94,752,437. 90	79,720,431. 75	15,031,806. 15
35	La Spezia	20,212,068. 79	17,244,893. 90	2,967,174. 89
36	Lecce	79,400,492. 36	52,293,555. »	24,106,937. 36
37	Livorno	28,805,222. 51	23,683,046. 21	5,122,176. 35
38	Lucca	20,586,280. 16	16,305,157. 05	4,281,123. 11
39	Macerata	14,139,869. 66	10,983,222. 85	3,156,646. 81
40	Mantova	35,522,443. 43	25,469,770. 15	10,052,673. 28
41	Massa	21,714,116. 08	19,186,398. 38	2,527,717. 70
42	Messina	125,892,554. 10	112,776,452. 10	13,116,102. »
43	Milano	1,018,590,780. 39	884,775,975. 44	133,814,804. 95
44	Modena	36,908,191. »	30,764,183. 81	6,144,007. 19
45	Napoli	398,121,209. 47	344,170,508. 35	53,950,701. 12
46	Novara	219,157,365. 71	204,091,598. 61	15,065,767. 10
47	Padova	57,366,081. 93	49,653,578. 40	7,712,503. 53
48	Palermo	192,076,930. 80	171,966,952. »	20,109,978. 80
49	Parma	119,729,908. 85	106,897,793. 05	12,832,115. 80
50	Pavia	27,322,524. 63	22,592,338. 85	4,730,185. 78
51	Perugia	77,183,985. 34	64,736,053. 69	12,447,931. 65
52	Pesaro	17,362,985. 69	14,432,181. 44	2,930,804. 25
53	Pescara	24,677,739. 30	20,172,577. 02	4,505,162. 25
54	Piacenza	21,050,956. 60	17,112,194. »	3,938,762. 60
55	Pisa	63,409,220. 54	55,938,520. 30	7,470,700. 24
56	Pola	»	»	»
57	Potenza	36,356,386. 54	32,576,969. 30	3,779,417. 24
	<i>Da riportarsi . . .</i>	5,036,186,699. 31	4,287,987,213. 58	748,199,485. 73

Segue CONTO SPECIALE N. 39

Contabilità Depositi - Categoria A. - Situazione al 30 giugno 1949

Numero progressivo	DIREZIONI PROVINCIALI	Entrata	Uscita	Residui
	<i>Riporto</i>	5,036,186,699.31	4,287,987,213.58	748,199,485.73
58	Ravenna	40,417,623.10	37,085,189.30	3,332,433.80
59	Reggio Calabria	146,048,652.46	123,465,278.05	22,583,374.41
60	Reggio Emilia	32,646,585.90	28,056,756.10	4,589,829.80
61	Roma provincia	738,255,289.34	595,909,484.77	142,345,804.57
62	Roma aggregate	78,598,829.95	52,076,744.19	26,522,085.76
63	Rovigo	17,925,931.35	15,122,073.58	2,803,857.77
64	Salerno	91,945,482.76	82,720,879.25	9,224,603.51
65	Sassari	21,399,375.95	17,781,820.10	3,617,555.85
66	Siena	14,744,953.35	11,861,964.45	2,882,988.90
67	Siracusa	32,792,278.96	29,224,370.71	3,567,908.25
68	Sondrio	4,824,966.85	3,763,173.45	1,061,793.40
69	Taranto	19,016,731.78	16,777,943.08	2,238,788.70
70	Teramo	20,663,013.60	16,890,139.60	3,772,874. »
71	Terni	16,830,666.95	15,523,094.20	1,307,572.75
72	Torino	269,038,395.05	233,305,468.50	35,732,926.55
73	Trapani	21,714,776.99	19,372,187.20	2,342,589.79
74	Trento	34,562,290.85	28,519,178.35	6,043,112.50
75	Treviso	22,569,146.62	17,830,431.79	4,738,714.83
76	Trieste	»	»	»
77	Udine	137,648,771.40	121,515,210.05	16,133,561.35
78	Varese	53,863,145.95	45,848,583.85	8,014,562.10
79	Venezia	104,629,438.53	89,263,835.74	15,365,602.79
80	Verona	126,594,590.12	106,057,279.15	20,537,310.97
81	Vicenza	39,992,004.59	32,327,757.33	7,664,247.26
82	Zara	»	»	»
	Totali	7,122,909,641.71	6,028,286,056.37	1,094,623,585.34
	Gestore Centrale	134,568,235,651.41	92,000,161,763.34	42,568,073,888.07
	Totali	141,691,145,293.12	98,028,447,819.71	43,662,697,473.41

Contabilità Depositi - Categoria B. - Situazione al 30 giugno 1949

Numero progressivo	DIREZIONI PROVINCIALI	Entrata	Uscita	Saldi
1	Agrigento	1,588,372,602. 11	987,846,130. 50	600,526,471. 61
2	Alessandria	2,092,835,417. 40	1,299,944,826. 05	792,890,591. 35
3	Ancona	846,872,626. 10	550,418,794. 10	296,453,832. »
4	Aosta	»	»	»
5	Aquila	426,979,374. 35	151,124,143. 45	275,855,230. 90
6	Arezzo	1,202,943,458. »	989,532,167. 50	213,411,290. 50
7	Ascoli	398,654,140. 20	272,164,870. 90	126,489,269. 30
8	Avellino	418,922,394. 65	235,355,250. 95	183,567,143. 70
9	Bari	5,989,939,457. 40	3,421,980,665. 45	2,567,958,791.95
10	Belluno	677,290,052. 90	434,685,736. 85	242,604,316. 05
11	Benevento	827,343,569. 10	676,543,322. 15	150,800,246. 95
12	Bergamo	2,143,910,578. 81	1,393,994,668. 16	749,915,910. 65
13	Bologna	3,683,708,839. 80	1,372,663,640. »	2,311,045,199.80
14	Bolzano	379,085,722. »	232,053,145. 25	147,032,576. 75
15	Brescia	4,694,531,131. 45	3,570,255,802. 70	1,124,275,328.74
16	Brindisi	»	»	»
17	Cagliari	2,955,907,390. 30	1,965,708,924. 80	990,198,465. 50
18	Caltanissetta	750,054,502. 55	437,582,801. 35	312,471,701. 20
19	Campobasso	548,750,457. 90	386,004,441. 95	162,746,015. 95
20	Caserta	836,793,801. 19	472,732,997. 51	364,060,803. 68
21	Catania	2,617,422,220. 10	684,230,122. 75	1,933,192,097.35
22	Catanzaro	912,079,673. 25	626,316,400. 90	285,763,272. 35
23	Chieti	451,020,156. 64	301,195,344. 62	149,824,812. 02
24	Como	2,505,109,935. 80	1,668,913,144. 40	836,196,794. 40
	<i>Da riportarsi . . .</i>	36,948,527,502. »	22,131,247,339.29	14,817,280,162.71

Segue CONTO SPECIALE N. 39

Contabilità Depositi - Categoria B. - Situazione al 30 giugno 1949

Numero progressivo	DIREZIONI PROVINCIALI	Entrata	Uscita	Saldi
	<i>Riporto</i> . . .	36,948,527,502. »	22,131,247,339. 29	14,817,280,162.71
25	Cosenza	1,255,502,346. 04	858,024,621. 44	397,477,724. 60
26	Cremona	3,487,818,177. 62	2,651,130,068. 66	836,688,108. 96
27	Cuneo	1,274,010,589. 70	720,673,756. »	553,336,833. 70
28	Enna	651,183,874. 43	139,237,634. 23	511,946,240. 20
29	Ferrara	2,669,728,339. 60	1,594,878,413. »	1,074,849,926.60
30	Firenze	3,350,036,608. 20	1,959,302,094.95	1,390,734,513.25
31	Fiume	»	»	»
32	Foggia	2,348,439,429. 05	1,583,714,524. 63	764,724,904. 42
33	Forlì	1,933,223,262. 45	1,438,044,670. 90	495,178,591. 55
34	Frosinone	»	»	»
35	Genova	5,371,154,215. 45	3,143,160,295. 60	2,227,993,919.85
36	Gorizia	»	»	»
37	Grosseto	987,860,998. 67	766,933,940. 02	220,927,058. 65
38	Imperia	508,877,948. 79	259,837,603. 14	249,040,345. 65
39	La Spezia	1,386,924,430. 15	1,082,145,083. 95	304,779,346. 20
40	Lecce	4,493,525,469. 35	1,555,448,997. 05	2,938,076,472.30
41	Livorno	1,064,317,928. 20	732,831,208. 45	331,486,719. 75
42	Lucca	965,052,418. 92	673,608,669. 17	291,443,749. 75
43	Macerata	449,162,137. 45	308,309,952. 28	140,852,185. 17
44	Mantova	1,680,416,276. 90	1,073,236,501. 85	607,179,775. 05
45	Massa	539,520,885. 60	339,840,904. 75	199,679,980. 85
46	Matera	»	»	»
47	Messina	1,628,598,959. 40	614,117,802. 40	1,014,481,157. »
48	Milano	11,449,989,274.95	3,213,623,710. 50	8,286,365,564.45
	<i>Da riportarsi</i> . . .	84,493,871,072.92	46,839,347,792. 26	37,654,523,280.66