

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE (A.N.A.S.)

**RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI
A CARATTERE PLURIENNALE**

(ai sensi della legge 5 agosto 1978, n. 468, art. 15, 4° e 5° comma)

PAGINA BIANCA

INDICE PER LEGGI

	<i>Pag.</i>
Legge 12 luglio 1949, n. 460	423
Legge 12 febbraio 1977, n. 23	423
Legge 8 agosto 1977, n. 546	424
Legge 6 marzo 1978, n. 100	424
Legge 21 dicembre 1978, n. 843	425
Legge 23 dicembre 1978, n. 844	426

PAGINA BIANCA

INTERVENTI AUTORIZZATI DA LEGGI SPECIALI

Con vari provvedimenti legislativi sono stati disposti interventi straordinari da parte dell'A.N.A.S. in alcune zone del territorio nazionale colpite da calamità naturali, allo scopo di provvedere alla ricostruzione delle opere stradali danneggiate dalle calamità stesse.

Ulteriori provvedimenti sono riferiti alle leggi 460/1949 e n. 100/1978.

CAPITOLO DI SPESA N. 514

(legge n. 460/1949 - opera da costruire con pagamento in annualità)

(in milioni di lire)

— Autorizzazione complessiva	4.600
— Impegni al 31 dicembre 1978	4.408
— Impegni al 31 marzo 1979	4.476
— Pagamenti al 31 dicembre 1978	4.131
— Pagamenti al 31 marzo 1979	4.131

CAPITOLO DI SPESA N. 516

(legge n. 23/1977 - interventi urgenti nel settore delle opere pubbliche nelle Province di Trapani e di Agrigento a seguito degli eccezionali eventi alluvionali nell'ottobre-novembre 1976 - art. 4).

(in milioni di lire)

— Autorizzazione complessiva	15.000
— Impegni al 31 dicembre 1978	10.495
— Impegni al 31 marzo 1979	10.499
— Pagamenti al 31 dicembre 1978	9.215
— Pagamenti al 31 marzo 1979	9.652

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CAPITOLI DI SPESA N. 847 - 848 - 849 - 855

(legge n. 546/1977 - ricostruzione delle zone della Regione Friuli-Venezia Giulia e della Regione Veneto colpite dal terremoto del 1976 - artt. 9 e 31).

CAP. 847	(in milioni di lire)
— Autorizzazione complessiva	30.000
— Impegni al 31 dicembre 1978	7.500
— Impegni al 31 marzo 1979	7.500
— Pagamenti al 31 dicembre 1978	—
— Pagamenti al 31 marzo 1979	—
 CAP. 848	
— Autorizzazione complessiva	30.000
— Impegni al 31 dicembre 1978	7.500
— Impegni al 31 marzo 1979	7.500
— Pagamenti al 31 dicembre 1978	—
— Pagamenti al 31 marzo 1979	—
 CAP. 849	
— Autorizzazione complessiva	2.000
— Impegni al 31 dicembre 1978	995
— Impegni al 31 marzo 1979	995
— Pagamenti al 31 dicembre 1978	357
— Pagamenti al 31 marzo 1979	463
 CAP. 855	
— Autorizzazione complessiva	95.000
— Impegni al 31 dicembre 1978	8.000
— Impegni al 30 giugno 1979	8.000
— Pagamenti al 31 dicembre 1978	—
— Pagamenti al 31 marzo 1979	—

CAPITOLO DI SPESA N. 526

(legge n. 100/1978 - esecuzione degli obblighi derivanti dagli accordi italo-jugoslavi di Osimo del 10 novembre 1975).

	(in milioni di lire)
— Autorizzazione complessiva	87.500
— Impegni al 31 dicembre 1978	12.500
— Impegni al 31 marzo 1979	12.500
— Pagamenti al 31 dicembre 1978	—
— Pagamenti al 31 marzo 1979	—

PIANO TRIENNALE 1979/81

(Legge 21 dicembre 1978, n. 843 - Cap. 527)

Come è noto, la legge 21 dicembre 1978 n. 843 (legge finanziaria) ha autorizzato l'A.N.A.S. a contrarre mutui per l'ammontare netto di lire 2.500 miliardi (ripartiti in ragione di lire 900 miliardi nel 1979; lire 800 miliardi nel 1980 e lire 800 miliardi nel 1981) per la esecuzione dei propri programmi costruttivi durante il triennio 1979-1981.

Varato pertanto il « programma di emergenza », che prevede un investimento complessivo di 659 miliardi circa, la Direzione Generale dell'A.N.A.S. ha provveduto a formulare il programma triennale 1979-1981 comprendente lavori per lire 2.500 miliardi, di cui è noto l'*iter* già percorso, che ha trovato momenti significativi nella espressione dei noti pareri da parte delle Commissioni Lavori Pubblici del Senato e della Camera.

In ossequio a quanto richiesto con detti pareri, in data 6 giugno 1979 è stata indirizzata a ciascuna Amministrazione regionale la richiesta di riconoscimento della priorità sulla parte del piano triennale che risulta di immediata, possibile realizzazione. Trattasi di lavori per complessive lire 1.800 miliardi circa, su 2.500 miliardi dell'intero piano.

Nel corso del secondo semestre del corrente anno si conta quindi di espletare le incombenze necessarie per l'appalto di una prima parte di tale importante mole di lavori.

Nello stesso periodo sarà presentato alle Commissioni Lavori Pubblici del Senato e della Camera il piano triennale riformulato secondo il suddetto indirizzo ricevuto.

In merito alla realizzazione del piano si precisa che alla data del 30 giugno 1979 sono stati appaltati o sono in corso di appalto lavori per circa 30 miliardi (tra cui le opere di ammodernamento della viabilità statale di collegamento tra Torino e il Traforo del Frejus), al finanziamento dei quali sarà presumibilmente provveduto mediante l'accensione di un mutuo con la Banca Europea degli Investimenti.

Al riguardo si ritiene opportuno far presente che la effettiva, concreta realizzazione del piano triennale resterà in ogni caso subordinata alle possibilità di reperimento sul mercato del credito dei cospicui mezzi finanziari occorrenti.

CAPITOLO DISPESA N. 527

- Autorizzazione di spesa: lire 2.500 miliardi (lire 900 miliardi es. 1979; lire 800 miliardi es. 1980; lire 800 miliardi es. 1981).
- Impegni al 30 giugno 1979 (esercizio 1979): lire 24,5 miliardi.
- Pagamenti al 30 giugno 1979: nessuno.
- Disponibilità al 30 giugno 1979: lire 875,5 miliardi.

PIANO DI EMERGENZA

(legge 23 dicembre 1978, n. 844 - Cap. 505)

In attesa dell'avvio del piano triennale, il Ministero dei LL.PP., in considerazione della grave carenza degli investimenti nel settore delle opere pubbliche, sollecitò un finanziamento straordinario per la esecuzione di un programma di lavori diretto alla realizzazione di opere aventi carattere di urgenza.

L'accoglimento della proposta si è concretato nel c.d. « programma di emergenza » di complessive lire 1.000 miliardi, di cui 500 miliardi destinati al settore della viabilità statale.

Approntato per la parte di propria competenza il suddetto piano sulla base di progetti pronti ed acquisito il necessario stanziamento allo scadere dell'esercizio 1978 attraverso la stipula di un mutuo con il Consorzio di Credito OO.PP., la Direzione Generale A.N.A.S. ha provveduto nel breve periodo compreso tra l'ottobre 1978 e il marzo 1979 all'affidamento della quasi totalità dei lavori compresi nel piano di emergenza, giovandosi anche delle procedure accelerate previste dall'art. 12 della legge 3 gennaio 1978 n. 1.

Tale piano di emergenza prevede, per quanto riguarda l'ANAS, interventi per complessive lire 659.656.682.298, di cui lire 500 miliardi finanziati attraverso l'accensione del mutuo innanzi citato e lire 159.656.682.298 provenienti dalle disponibilità sul capitolo 505 del bilancio ordinario aziendale.

Del suddetto investimento complessivo di oltre 650 miliardi, il 66,5 per cento è stato destinato alle Regioni del Mezzogiorno.

CAPITOLO DI SPESA N. 505

- Investimento complessivo: lire 659,7 miliardi.
- Impegni al 31 dicembre 1978: nessuno.
- Pagamenti al 31 dicembre 1978: nessuno.
- Residui propri al 31 dicembre 1978: lire 659,7 miliardi.
- Impegni al 30 giugno 1979 (esercizio 1979): lire 302,1 miliardi.
- Pagamenti al 30 giugno 1979: lire 8,16 miliardi.
- Disponibilità al 30 giugno 1979:
lire 357,6 miliardi (residui propri).
lire 294,0 miliardi (residui di stanz.).

MINISTERO DEI TRASPORTI

AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO

**RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI
A CARATTERE PLURIENNALE**

(ai sensi della legge 5 agosto 1978, n. 468, art. 15, 4° e 5° comma)

PAGINA BIANCA

INDICE PER LEGGI

	<i>Pag.</i>
Legge 27 aprile 1962, n. 211; Legge 6 agosto 1967, n. 688 Legge 28 marzo 1968, n. 374; Legge 25 ottobre 1968, n. 1089 . . .	435
Legge 27 luglio 1967, n. 635; Legge 30 giugno 1971, n. 510; Legge 12 maggio 1975, n. 158; Legge 25 gennaio 1979, n. 33 . . .	437
Legge 25 ottobre 1968, n. 1089; Legge 5 agosto 1975, n. 409 . . .	442
Legge 9 marzo 1973, n. 52	438
Legge 9 agosto 1974, n. 369	440
Legge 14 agosto 1974, n. 377	441
Legge 8 agosto 1977, n. 546	444
Legge 18 agosto 1978, n. 503	445

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Per l'Azienda F.S. costituiscono impegni le « autorizzazioni di spesa » concesse per lavori e forniture — o programmi autorizzativi di spesa — e non soltanto gli « impegni contrattuali » che, in ordine alle predette autorizzazioni, vengono « formalmente » assunti; pertanto nelle relazioni sono stati rilevati gli impegni contrattuali assunti sino a tutto il 31 dicembre 1978 e al 30 giugno 1979, in corrispondenza delle autorizzazioni di spesa per le quali non sono intervenute le liquidazioni finali.

Si rileva, inoltre, che l'ammontare dei residui del capitolo in oggetto è di entità più elevata rispetto alle somme che effettivamente restano da erogare, in quanto l'ammontare stesso comprende anche l'importo dei materiali che, seppure acquistati, non essendo stati impiegati, non risultano contabilizzati a carico dei capitoli di competenza.

L'acquisto dei materiali, infatti, viene effettuato a carico degli stanziamenti di spesa della gestione autonoma dei magazzini (paragrafo 1° del bilancio) ed è solo al momento dell'impiego dei materiali che si provvede ad addebitarne la spesa a carico dei capitoli relativi agli investimenti contro credito della predetta gestione autonoma.

LEGGI N. 211/1962, N. 688/1967, N. 374/1968 e N. 1089/1968.

Piano Decennale F.S.

Il Piano Decennale 1962/72 venne impostato su tre ordini di interventi, precisamente:

a) interventi di *riclassamento*, diretti ad eliminare per quanto possibile gli arretrati di manutenzione e di rinnovamento degli impianti e dei mezzi di esercizio al fine di riportare il sistema ferroviario ad uno *standard* accettabile di efficienza pregiudicato dalla prolungata insufficienza degli stanziamenti ordinari di bilancio in conto manutenzione e rinnovamento;

b) interventi di *adeguamento* rivolti a rapportare i diversi settori aziendali alle esigenze in atto ed ai livelli di traffico già raggiunti;

c) interventi di *potenziamento* diretti ad incrementare la capacità di trasporto in funzione dei prevedibili sviluppi di traffico ipotizzati nel decennio di attuazione del piano.

Gli obiettivi del Piano Decennale non sono stati raggiunti per effetto della svalutazione monetaria che in sostanza decurtò per circa la metà il valore operativo del finanziamento accordato; infatti, in termini monetari, si verificò, rispetto alle previsioni originarie, un sensibile incremento dell'aliquota di spesa destinata ad interventi di riclassamento con conseguente sensibile riduzione dell'entità degli stanziamenti riservati agli interventi di adeguamento e soprattutto di potenziamento.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le autorizzazioni ammontano:	(in miliardi di lire)
— complessive	1.500,0
— al 31 dicembre 1978	1.500,0
Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	1.500,0
— al 31 agosto 1979	1.500,0
Gli impegni contrattuali ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	1.460,9
— al 30 giugno 1979	1.471,2
I pagamenti effettuati ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	1.435,5
— al 30 giugno 1979	1.453,0

CAPITOLO DI SPESA N. 509

(in miliardi di lire)

	Somme complessivamente autorizzate
<i>Legge 27 aprile 1962, n. 211</i>	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato	800
<i>Legge 6 agosto 1967, n. 688</i>	
Esecuzione del programma di costruzioni ed opera in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211 per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato	150
<i>Legge 28 marzo 1968, n. 374</i>	
Programma di costruzioni ed opere per un importo di lire 100 miliardi di lire in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211 per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato	100
<i>Legge 25 ottobre 1968, n. 1089</i>	
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 30 agosto 1968, n. 918 recante provvidenze creditizie, agevolazioni fiscali e sgravio di oneri sociali per favorire nuovi investimenti nei settori dell'industria, del commercio e dell'artigianato e nuove norme per i territori depressi del Centro-Nord, sulla ricerca scientifica e tecnologica e sulle ferrovie dello Stato	450
TOTALE	1.500

LEGGI N. 635/1967, N. 510/1971, N. 158/1975 e N. 33/1979.

Ripristino della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia.

Finalità delle varie leggi è stata ovviamente quella di ripristinare la ferrovia, in gran parte ricadente in territorio francese, per preminenti ragioni di carattere sociale delle popolazioni della Valle del Roya e dell'Alto Cuneense.

L'avvio dei lavori di ricostruzione della linea ha subito notevoli ritardi in conseguenza della necessità di conseguire preventivi accordi a livello tecnico fra le Ferrovie italiane e francesi ed accordi intergovernativi fra l'Italia e la Francia, soprattutto per quanto riguarda l'esecuzione dei lavori, il regime fiscale ed il contributo della Francia.

Il ritardo nella conclusione delle trattative, accompagnato dalle progressive svalutazioni del potere operativo della moneta, ha comportato il ricorso a successivi provvedimenti legislativi per finanziamenti aggiuntivi ed integrativi.

I lavori di ripristino della sede sono stati ultimati e l'inaugurazione è avvenuta il giorno 6 ottobre 1979.

Le autorizzazioni ammontano:

(in miliardi di lire)

— complessive	34,7
— al 31 dicembre 1978	18,7

Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:

— al 31 dicembre 1978	18,2
— al 31 agosto 1979	32,6

Gli impegni contrattuali ammontano:

— al 31 dicembre 1978	9,2
— al 30 giugno 1979	10,7

I pagamenti effettuati ammontano:

— al 31 dicembre 1978	8,9
— al 30 giugno 1979	10,4

CAPITOLO DI SPESA N. 511

(in miliardi di lire)

	Somme complessivamente autorizzate
<i>Legge 27 luglio 1967, n. 635</i>	
Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia	5
<i>Legge 30 giugno 1971, n. 510</i>	
Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 1.700 milioni per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia in aggiunta a quella di lire 5.000 milioni autorizzata con l'art. 1 della legge 27 luglio 1967, n. 635	1,7
<i>Legge 12 maggio 1975, n. 158</i>	
Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia	12
<i>Legge 25 gennaio 1979, n. 33</i>	
Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia	16
TOTALE	34,7

LEGGE N. 52/1973.

Piano ponte di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete F.S.

Tale Piano è stato per legge finalizzato all'attuazione di circoscritti urgenti interventi agli impianti ed ai mezzi d'esercizio in attesa dell'approvazione del secondo Programma Economico Nazionale nel quale si sarebbe dovuto inquadrare il più vasto ed organico piano pluriennale delle ferrovie.

Più in dettaglio lo stanziamento di 400 miliardi autorizzato con la legge n. 52/1973 era destinato:

a) alla realizzazione di impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per pendolari ed i servizi merci;

b) alla costruzione di opere, impianti e mezzi di esercizio per il completamento della seconda fase del Piano Decennale;

c) alla attuazione di particolari progetti relativi ad impianti specifici del Mezzogiorno;

d) al proseguimento dei lavori di quadruplicamento della Roma-Firenze;

e) al potenziamento di mezzi di trazione e del parco ed all'ammmodernamento degli impianti fissi della rete;

f) all'ammmodernamento ed al miglioramento ambientale dei posti di lavoro;

g) al potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti reti ferroviarie europee nonché delle linee a servizio dei maggiori porti.

Non è stato possibile raggiungere completamente tal i obiettivi in conseguenza del diminuito potere d'acquisto della moneta, tant'è che buona parte dei provvedimenti originariamente contemplati a carico del Piano in questione si sono dovuti successivamente stralciare ed hanno trovato collocazione nel successivo Programma di Interventi Straordinari di cui alla legge n. 377/1974.

In atto l'attuazione del Programma è completata per quanto attiene agli interventi al Parco del materiale rotabile per il complessivo importo di 133 miliardi, mentre per quanto concerne il settore degli Impianti fissi, il relativo programma risulta già realizzato per circa il 93 per cento.

Le autorizzazioni ammontano:	(in miliardi di lire)
— complessive	400,0
— al 31 dicembre 1978	400,0
Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	376,6
— al 31 agosto 1979	388,7
Gli impegni contrattuali ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	320,4
— al 30 giugno 1979	331,3
I pagamenti effettuati ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	296,2
— al 30 giugno 1979	314,2

LEGGE N. 369/1974.

Realizzazione di un collegamento ferroviario rapido fra Firenze e l'aeroporto di Pisa.

Con la legge in parola è stato operato uno storno del finanziamento di 8 miliardi riservato dalla legge n. 111/1971 alla costruzione dell'aeroporto di Firenze, destinandolo invece alla realizzazione di un efficiente collegamento ferroviario fra la Stazione di Firenze S.M.N. e l'aeroporto di Pisa, Via Pisa Centrale.

Per realizzare il suddetto collegamento manca e, quindi, occorre provvedere alla costruzione dell'allacciamento ferroviario della stazione di Pisa C.le con l'aeroporto, per il quale, dopo l'ottenimento, a seguito di laboriose trattative, del benestare sul progetto da parte dei vari Enti interessati, è stata approvata, con D.M. n. 2452 del 18 novembre 1978, la relativa proposta di spesa e sono in corso gli adempimenti per l'appalto dei lavori, che, qualora non insorgano ulteriori difficoltà, si prevede di iniziare nel secondo semestre del corrente anno.

Per quanto concerne poi il potenziamento dell'attuale collegamento fra Firenze e Pisa — premesso che nelle previsioni programmatiche aziendali il quadruplicamento del tratto di linea Firenze Cascine-Empoli per il quale è stato iscritto un importo di 40 miliardi, da destinarsi alla formazione della sede — è allo studio la realizzazione di interventi migliorativi alla linea, anche se, il finanziamento di cui sopra non sarà sufficiente per gli interventi di rettifica.

Le autorizzazioni ammontano: (in miliardi di lire)

— complessive	8,0
— al 31 dicembre 1978	8,0

Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:

— al 31 dicembre 1978	2,5
— al 31 agosto 1979	2,5

Gli impianti contrattuali ammontano:

— al 31 dicembre 1978	—
— al 30 giugno 1979	—

I pagamenti effettuati ammontano:

— al 31 dicembre 1978	—
— al 30 giugno 1979	—

LEGGE N. 377/1974.

Programma di interventi straordinari.

Il finanziamento di 2.000 miliardi allo scopo autorizzato con legge n. 377/1974, si prefiggeva l'obiettivo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

— l'adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico attraverso il potenziamento delle direttrici fondamentali longitudinali e trasversali;

— l'organico ammodernamento delle linee meridionali ed insulari nonché dei collegamenti con le Isole, per adeguarli alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree interessate;

— la necessaria ristrutturazione delle tratte e dei nodi interessati dai traffici pendolari;

— il rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci, comprese quelle necessarie per i collegamenti con i principali porti;

— l'adeguamento delle strutture interessate dal traffico internazionale;

— il riclassamento delle linee complementari;

— l'ammodernamento del parco del materiale rotabile;

— l'ammodernamento degli impianti per la manutenzione e riparazione del materiale rotabile;

— il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale;

— l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori di attività aziendale ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza e produttività.

Trattandosi di obiettivi assai impegnativi e da conseguire non soltanto mercè i finanziamenti accordati con la legge n. 377/1974, bensì anche con i successivi finanziamenti da accordare per l'attuazione di un organico Piano Poliennale, si ritenne necessario impostare l'utilizzo dello stanziamento di 2.000 miliardi secondo un « programma di opere » con stanziamenti correlati in funzione dei singoli interventi previsti.

I noti eventi congiunturali intervenuti immediatamente dopo l'emanazione della legge hanno determinato un drastico ridimensionamento del programma di opere, e quindi degli obiettivi conseguibili.

In conseguenza di quanto sopra, già nel dicembre 1976, in occasione della presentazione al Parlamento, in osservanza del disposto dell'art. 1 della stessa legge n. 377/1974 del progetto di « Piano Poliennale » di sviluppo della Rete F.S., tale piano venne articolato in due distinte parti, di cui la prima, denominata « Programma Integrativo dei Piani precedenti ») era appunto destinata a assicurare completamente funzionale delle opere

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e forniture già contemplate dai precedenti programmi straordinari di intervento — e segnatamente dal Programma di cui alla ripetuta legge n. 377/1974 — e non interamente realizzabili in conseguenza del diminuito potere della moneta.

Le autorizzazioni ammontano:	(in miliardi di lire)
— complessive	2.000,0
— al 31 dicembre 1978	1.350,0
— per il 1979	350,0
— per il 1980	300,0
Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	1.581,1
— al 31 agosto 1979	1.687,8
Gli impegni contrattuali ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	1.077,4
— al 30 giugno 1979	1.204,4
I pagamenti effettuati aumentano:	
— al 31 dicembre 1978	866,7
— ai 30 giugno 1979	1.025,1

LEGGI N. 1089/1968 e N. 409/1975.

Quadruplicamento della linea Roma-Firenze.

Il provvedimento ha essenzialmente lo scopo di elevare in modo consistente la potenzialità di circolazione nel tratto più lungo ed impegnativo della dorsale fondamentale Milano-Napoli, eliminando una « strozzatura » che condiziona notevolmente la fluidità dei traffici fra i mercati settentrionali nazionali ed esteri e le estreme regioni meridionali del Paese, consentendo nel contempo di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza.

Anche in questo caso la svalutazione monetaria non ha consentito di portare a termine il provvedimento con i 400 miliardi stanziati con le succitate leggi e con gli ulteriori stanziamenti per complessivi 100 miliardi destinati allo scopo in conto dei finanziamenti accordati con le leggi n. 52/1973 (Piano Ponte) e n. 377/1974 (Programma di Interventi Straordinari).

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per completare l'opera, escludendo ovviamente il tratto di sottoattraversamento della città di Firenze, si stima necessaria una ulteriore occorrenza finanziaria dell'ordine di 315 miliardi che è stata contemplata nel noto Programma Integrativo in corso di definitiva puntualizzazione in vista del programmato inoltro all'approvazione governativa e parlamentare del relativo disegno di legge di finanziamento.

Le autorizzazioni ammontano:	(in miliardi di lire)
— complessive	400,0
— al 31 dicembre 1978	400,0
Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	358,9
— al 31 agosto 1979	386,4
Gli impegni contrattuali ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	298,9
— al 30 giugno 1979	328,2
I pagamenti effettuati ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	263,8
— al 30 giugno 1979	293,2

CAPITOLO DI SPESA N. 513

(in miliardi di lire)

	Somme complessivamente autorizzate
<i>Legge 25 ottobre 1968, n. 1089</i>	
Conversione in legge con modificazione, del decreto legge 30 agosto 1968, n. 918, recante provvidenze creditizie, agevolazioni fiscali e sgravio di oneri sociali per favorire nuovi investimenti nei settori dell'industria, del commercio e dell'artigianato e nuove norme sui territori depressi del Centro-Nord, sulla ricerca scientifica e tecnologica e sulle Ferrovie dello Stato	200
<i>Legge 5 agosto 1975, n. 409</i>	
Finanziamento integrativo con carattere d'urgenza, di 200 miliardi di lire per la prosecuzione dei lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze della rete ferroviaria dello Stato	200
TOTALE	400

LEGGE N. 546/1977.

Completamento del raddoppio della linea « Pontebbana ».

Nel quadro delle provvidenze da adottare per la rinascita delle zone del Friuli-Venezia Giulia e del Veneto colpite dai noti eventi sismici del 1976, la legge in parola ha anche autorizzato lo stanziamento di 150 miliardi da destinare all'ammodernamento ed al raddoppio della cosiddetta linea « Pontebbana » da Tarcento sino al confine di Stato.

Sono stati finora approvati e sono in corso di affidamento i lavori di formazione della sede per il raddoppio del tratto Tarcento-Carnia, mentre per il successivo tratto Carnia-Pontebba il progetto di raddoppio è stato elaborato a cura della Regione Friuli-Venezia Giulia e ora in fase di definitiva messa a punto da parte dei competenti organi F.S.

Detto progetto e la connessa proposta di spesa si ritiene possano essere approvati entro il corrente anno 1979.

Per quanto concerne infine il tratto Pontebba-Confini di Stato, il problema del potenziamento forma ancora oggetto di studi preliminari anche in funzione delle determinazioni da adottare in ordine al relativo tracciato ed alle conseguenti trattative ed accordi da condurre anzitutto in linea tecnica fra le Amministrazioni ferroviarie a contatto e successivamente fra i Governi italiano ed austriaco.

Le autorizzazioni ammontano:	(in miliardi di lire)
— complessive	150,0
— al 31 dicembre 1978	30,0
— per il 1979 - 1980 - 1981 - 1982	120,0
Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	28,9
— al 31 agosto 1979	29,6
Gli impegni contrattuali ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	—
— al 30 giugno 1979	—
I pagamenti effettuati ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	—
— al 30 giugno 1979	—

LEGGE N. 503/1978.

Finanziamento integrativo di 1.665 miliardi.

Tale finanziamento è destinato, per legge, al proseguimento dell'azione intrapresa per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale, degli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento, nonché per il completamento delle tre nuove officine di grande riparazione del materiale rotabile già programmato a Saline di Reggio Calabria, S. Nicola di Melfi e Nola.

Il finanziamento è sostanzialmente diretto ad ovviare alla crisi congiunturale delle imprese che operano nel settore delle costruzioni di rotabili ferroviari e nel settore delle apparecchiature elettrometalmeccaniche.

Al momento si stanno esaminando le proposte relative alle commesse di materiale rotabile da affidare all'Industria Nazionale.

Le autorizzazioni ammontano:	(in miliardi di lire)
— complessive	1.665,0
— al 31 dicembre 1978	400,0
— per il 1979	580,0
— per il 1980	685,0
Le autorizzazioni di spesa concesse ammontano:	
— ai 31 dicembre 1978	514,0
— al 31 agosto 1979	1.599,1
Gli impegni contrattuali ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	—
— al 30 giugno 1979	553,0
I pagamenti effettuati ammontano:	
— al 31 dicembre 1978	—
— al 30 giugno 1979	145,3

PAGINA BIANCA

**MINISTERO DELLE POSTE
E DELLE TELECOMUNICAZIONI**

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

AZIENDA DI STATO PER I SERVIZI TELEFONICI

**RELAZIONI SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI
A CARATTERE PLURIENNALE**

(ai sensi della legge 5 agosto 1978, n. 468, art. 15 4° e 5° comma)

PAGINA BIANCA

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI**INDICE PER LEGGI**

	<i>Pag.</i>
Legge 23 gennaio 1974, n. 15	451
Legge 7 giugno 1975, n. 227	455

AZIENDA DI STATO PER I SERVIZI TELEFONICI**INDICE PER LEGGI**

	<i>Pag.</i>
Legge 7 giugno 1975, n. 227	467

PAGINA BIANCA

LEGGE 23 GENNAIO 1974 N. 15

1.1. *Natura e finalità.*

L'Amministrazione p.t. è da tempo impegnata in una vasta e profonda azione di rinnovamento delle proprie strutture e dei propri mezzi operativi allo scopo di conseguire la massima efficienza dei servizi di istituto e, con essa, migliorare la qualificazione del personale e le sue condizioni di lavoro.

In tale azione hanno preminente importanza gli interventi che vengono svolti nel settore dell'edilizia, chiamato a dotare l'Amministrazione dei necessari supporti operativi (sedi nuove ed efficienti, tanto sotto il profilo della funzionalità quanto nei confronti della sicurezza e dell'igiene sul lavoro) ed a venire incontro alle esigenze del personale con interventi a carattere sociale (alloggi, mense aziendali, ecc.).

Per quanto riguarda, in particolare, le sedi degli Uffici Locali, in considerazione della capillare estensione della rete di tali Uffici sull'intero territorio nazionale (circa 14.000 punti di utenza, ubicati per la maggior parte in locali di proprietà di terzi), si è ravvisata la necessità di avviare un programma straordinario di costruzione di nuove sedi, da attuare gradualmente nel tempo, in quanto il ricorso agli ordinari stanziamenti annuali di bilancio non avrebbe consentito di affrontare organicamente ed incisivamente il problema.

In armonia con tale indirizzo, negli anni 1971 e 1972 è stato redatto, con riserva di prendere in considerazione nel futuro il completamento del programma, un limitato piano di interventi dal quale è scaturito un apposito disegno di legge (presentato alla Presidenza della Camera dei Deputati in data 13 settembre 1972) che, dopo un lungo iter, ha trovato concreta espressione nella legge n. 15 del 23 gennaio 1974.

1.2. *Procedure e progressione della legge.*

Con la legge in questione l'Amministrazione p.t. è stata autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza della complessiva somma di 150 miliardi di lire per l'attuazione di un programma quinquennale di costruzione di edifici da destinare a sedi di uffici locali ubicati in Comuni non capoluoghi di provincia.

La stessa legge autorizza inoltre l'Amministrazione a provvedere alla realizzazione del programma mediante la concessione ad una Società per Azioni con capitale in prevalenza posseduto dall'I.R.I.

È opportuno ricordare che si è pervenuti a tale soluzione, ancor oggi più che mai valida, in considerazione:

— dell'impossibilità di distogliere, per il programma di cui trattasi, la cui realizzazione richiede un notevolissimo numero di adempimenti ed interventi per opere riguardanti numerosissime località disseminate in tutto il territorio nazionale, lo scarso personale tecnico ed amministrativo

(particolarmente dei quadri dirigenti) che opera nel settore dei lavori edili, già impegnato severamente dai gravosi compiti di istituto derivanti dalla costruzione di edifici di maggiori dimensioni destinati a sedi direzionali (Direzioni Compartimentali e Direzioni Provinciali), di uffici principali, di grandi uffici del movimento postale, di autorimesse, di officine, di magazzini, di sedi per i Centri Elaborazione Dati del bancoposta, di centrali telefoniche, di centrali telex, di sedi per la posa di cavi telefonici e telegrafici, ecc.);

— dell'esigenza di operare attraverso un intervento a carattere unitario e di garantire, presupposto indispensabile del programma, l'omogeneità delle caratteristiche tecniche ed architettoniche da adottare mediante il ricorso alla moderna tecnologia industrializzata.

Ciò allo scopo di realizzare manufatti che avessero una « immagine » identificativa in tutto il territorio nazionale, armonicamente inseribile nel contesto urbano esistente, che risultassero razionalmente e funzionalmente rispondenti alle esigenze del servizio e dell'utenza e che, per la omogeneità, natura e qualità dei materiali e degli impianti, consentissero il contenimento delle spese manutentorie.

In base alla legge sopracitata, successivamente alla designazione da parte dell'I.R.I. della Società Concessionaria, indicata nella ITALPOSTE S.p.A. del Gruppo IRI-Italstat, si è provveduto a stipulare con questa — su concorde parere dell'Avvocatura Generale dello Stato — una convenzione preliminare a carattere generale che regola i diritti e gli obblighi delle due parti contraenti e disciplina le modalità di attuazione del programma mediante singole concessioni applicative riguardanti la costruzione di gruppi di edifici nelle località da prescegliere tra quelle incluse in un elenco prioritario di mille comuni non capoluoghi di provincia.

Per obiettivi e giustificati motivi, dovuti anche all'impossibilità di sottoporre il disciplinare relativo alla prima « concessione applicativa » all'esame del Consiglio Superiore Tecnico (la cui attività è rimasta bloccata per oltre sei mesi, a seguito della sua ristrutturazione), solo in data 30 novembre 1976 è stato possibile, ottenuto il favorevole parere del nuovo Consiglio Superiore Tecnico nonchè del Consiglio di Amministrazione e, completato così il necessario *iter* procedurale, sottoscrivere con la Società concessionaria Italposte il suddetto disciplinare.

La sfavorevole situazione congiunturale e le considerazioni di carattere socio-economico che seguono, hanno consigliato, subito dopo la definizione del 1° provvedimento di concessione, di adottare per gli ulteriori sviluppi del Piano, alcuni indirizzi correttivi che sono stati già tenuti presenti nella predisposizione degli atti riguardanti il 2° ed il 3° provvedimento di concessione.

L'entità dello stanziamento straordinario di 150 miliardi (in sostanza ridotto a circa 130 miliardi di lire per effetto della successiva introduzione dell'IVA) era stato a suo tempo quantizzato sulla base degli elementi tecnici ed economici risultanti dagli studi svolti anteriormente al 1972, prima cioè del lungo *iter* parlamentare che ha condotto all'emanazione della legge n. 15/74, e quindi in un quadro socio-economico ricco di prospettive di sviluppo turistico, commerciale e industriale al quale faceva riscontro, nel settore delle costruzioni, una situazione di costi stabilizzati.

Le ipotesi di espansione presupposte nel periodo di formulazione e presentazione del progetto della legge in questione (anni 1971 e 1972) non hanno poi trovato un obiettivo, reale riscontro, a causa delle modificazioni negative subite dall'economia del Paese che hanno comportato, già al momento della pubblicazione della legge stessa (gennaio 1974), un aumento dei costi di costruzione valutabile intorno al 45 per cento circa.

Un ulteriore incremento dei costi anzidetti, valutabile nella misura del 52 per cento circa, si è poi verificato nel periodo che è intercorso dal 1974 fino al momento in cui è stato possibile stipulare l'atto di convenzione con la predetta Società concessionaria (giugno 1975).

Nello stesso periodo, inoltre, sono insorte nuove esigenze connesse con la recrudescenza delle attività criminose che hanno indotto l'Amministrazione ad adottare per i propri Uffici, d'intesa con i competenti organi del Ministero degli Interni, particolari misure di sicurezza passiva anticrimine, aumentando la resistenza allo sfondamento delle pareti perimetrali, procedendo all'installazione di serramenti speciali con vetri anti-proiettile, di dispositivi anti-intrusione, di banconi protetti, ecc.

Di tali esigenze si è dovuto necessariamente tener conto anche nella progettazione degli edifici in questione, tanto più che le misure protettive di cui sopra interessano direttamente sia le strutture sia le opere di finitura, e pertanto è risultato utile e conveniente prevedere la realizzazione di tali opere insieme con la costruzione degli edifici stessi invece che farne oggetto di separati, successivi interventi di completamento.

Da quanto sopra è derivato un evidente aggravio dei costi di costruzione degli edifici, valutabile in oltre il 33 per cento dei corrispondenti costi di costruzione di edifici con caratteristiche normali.

L'insieme degli incrementi dei costi di costruzione derivanti dai fattori tutti precedentemente esposti, e valutabili complessivamente intorno al 130 per cento, insieme con la necessità di dover prevedere, nel tempo, ulteriori aumenti dei costi di costruzione, hanno indotto l'Amministrazione — all'epoca della stipula della citata convenzione quadro — in una visione più aderente al mutato quadro economico, a contenere in 1.000 il numero dei Comuni inclusi nell'elenco prioritario allegato alla convenzione stessa.

Considerato quanto sopra esposto e tenuto presente che, con i perduranti incrementi dei costi di costruzione, il programma di interventi non potrà non subire un conseguente ridimensionamento, l'Amministrazione ha ravvisato la necessità — in aderenza ad esplicita raccomandazione formulata anche dal Consiglio di Amministrazione — di procedere, d'intesa con la Società concessionaria, ad un riesame delle istruttorie a suo tempo espletate. Ciò, allo scopo di individuare quelle sedi ove maggiori risultano in atto le esigenze dei servizi e le necessità dell'utenza e di adottare — ove possibile — criteri più restrittivi per la scelta della tipologia edilizia da realizzare, in modo da compensare — anche se soltanto in parte — la lievitazione dei costi anzidetti.

A questo proposito sono stati scelti Comuni di una certa entità demografica in via di crescente sviluppo, piuttosto che piccole località senza apprezzabili incrementi del traffico postale.

Inoltre è stata studiata una nuova tipologia di edificio postale (denominata « E ridotto ») di superficie e volumetria inferiore a quella del tipo

edilizio « E », già previsto dalla convenzione, con l'utilizzazione dello stesso reticolo modulare e con eguali caratteristiche di finitura e funzionalità.

L'elenco prioritario dei 1.000 Comuni sopra citato, è stato pertanto ricompilato con l'indicazione delle tipologie da realizzare (ivi compresa la nuova « E ridotto »), più aderenti alle necessità dei servizi e, con l'occasione, sono state depennate dall'elenco stesso quelle località, per gli uffici delle quali, nel frattempo, è stata trovata un'ideale sistemazione patrimoniale.

Per introdurre i correttivi sopra illustrati è stato stipulato con la Concessionaria in data 7 settembre 1977 apposito atto aggiuntivo alla convenzione quadro, ed i nuovi indirizzi così delineati, sono stati tenuti presenti, come detto in precedenza, nella predisposizione degli atti relativi al secondo provvedimento di concessione ed in particolare al terzo atto concessivo che prevede anche la realizzazione di edifici della più recente tipologia ridotta.

1.3. *Ammontare e durata del programma.*

La durata del programma abbraccia il quinquennio 1973-1977.

Gli stanziamenti complessivamente autorizzati ammontano, come già precisato, a 150 miliardi di lire così ripartiti nell'arco del quinquennio:

1973	15 miliardi di lire
1974	30 miliardi di lire
1975	45 miliardi di lire
1976	30 miliardi di lire
1977	30 miliardi di lire
	150 miliardi di lire
	150 miliardi di lire

2.1. *Stato di attuazione.*

Nel rispetto dei termini previsti dalla convenzione e dei correttivi introdotti con l'atto aggiuntivo alla convenzione stessa e sulla base delle indicazioni fornite dalla Società ITALPOSTE sono stati stipulati con la Società stessa, i seguenti atti di concessione:

	(lire)
1 ^a Concessione (25 edifici)	6.195.280.000
2 ^a Concessione (61 edifici)	21.819.473.460
3 ^a Concessione (elevazioni di 149 edif.)	46.776.660.120
4 ^a Concessione (14 edifici)	6.433.067.880

Con la 3^a concessione sono state approvate, nelle more del perfezionamento delle procedure di acquisizione dei suoli edificatori, le sole opere di elevazione, costituite in preponderanza da elementi industrializzati che sono stati approntati negli stabilimenti di produzione; successivamente, con appositi atti integrativi alla 3^a concessione, sono state approvate le

rimanenti spese per l'acquisizione delle aree e per la realizzazione delle opere di fondazione e sistemazione esterna:

	(lire)
1° atto integrativo (64 edifici)	6.739.031.340
2° atto integrativo (48 edifici)	6.742.252.980

Per la realizzazione dei restanti 37 edifici di cui alla 3ª concessione, in data 26 marzo 1979 è stato stipulato il relativo atto, in corso di approvazione.

Il programma straordinario in questione, finanziato nel quinquennio 1973-77, non si è potuto interamente realizzare nei tempi previsti per le note difficoltà connesse con il reperimento dei suoli edificatori, dovute a cause di carattere locale e soprattutto urbanistiche.

Per quanto riguarda la quota da riservare, in questo settore, al Mezzogiorno, in armonia con la Convenzione che regola i singoli atti concessivi, sono stati effettuati a tutto il 1978 interventi nei territori agevolati nella percentuale del 45 per cento circa.

LEGGE 7 GIUGNO 1975 N. 227

La legge 7 giugno 1975, n. 227, nasce con il preciso scopo di consentire all'Amministrazione p.t. di fronteggiare una situazione particolarmente critica dal punto di vista delle disponibilità finanziarie necessarie a realizzare concretamente i principali obiettivi previsti dal Piano quinquennale 1974-1978.

Tale situazione di crisi, determinata dai rilevanti mutamenti verificatisi nell'economia sia nazionale che internazionale, specialmente nell'anno 1974, con i conseguenti massicci aumenti dei costi delle materie prime e della mano d'opera, minacciava di ripercuotersi principalmente sui piani settoriali di meccanizzazione delle corrispondenze e dei pacchi, di automazione dei servizi di bancoposta e di sviluppo dei servizi telegrafici in tecnica elettronica.

1.1. *Natura e finalità.*

Con la legge n. 227/1975 è stato finanziato un programma integrativo di investimenti straordinari per consentire il completamento sia delle infrastrutture edilizie e degli impianti necessari per attuare la meccanizzazione della rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi sia l'automazione dei servizi di bancoposta e del sistema informativo di gestione aziendale nonché di potenziare i servizi telegrafici con l'adozione di tecniche avanzate di tipo elettronico.

Con lo stesso provvedimento legislativo si è inoltre affrontato l'annosa e delicata questione degli alloggi. Quale contributo per l'avvio a soluzione di tale problema è stato infatti finanziato un piano per la realizzazione di alloggi di servizio, da assegnare in locazione semplice ai dipendenti p.t.

In particolare gli obiettivi che l'Amministrazione p.t. si ripropone di conseguire, attraverso i finanziamenti previsti dalla legge, possono sinteticamente enunciarsi così:

- completamento della rete meccanizzata del movimento delle corrispondenze e pacchi;
- completamento e ampliamento della meccanizzazione ed automazione dei servizi di bancoposta;
- estensione del sistema informativo di gestione aziendale;
- introduzione della tecnica elettronica nelle centrali telegrafiche, telex e trasmissione dati;
- facilitare la mobilità del personale su tutto il territorio nazionale attraverso una concreta e ben dimensionata politica della casa che consenta ai dipendenti di disporre di alloggi di servizio a condizioni economiche accettabili.

L'attuazione degli obiettivi suesposti consentirà di:

- accelerare e migliorare i servizi di movimento (raccolta, trasporto e recapito delle corrispondenze);
- rendere più efficienti i servizi di bancoposta, specie quelli relativi ai risparmi e ai conti correnti;
- ridurre la fatica fisica del personale aumentandone la produttività;
- diminuire i tempi delle lavorazioni interne degli uffici sia al pubblico che amministrativi riducendo così i costi di gestione;
- perfezionare l'estensione dei servizi telegrafici con infrastrutture avanzate e idonee a portare la rete a livelli di avanguardia.

1.2. Procedure e progressione della legge.

La legge n. 227/1975 prevede l'obbligo per il Ministro per le poste e le telecomunicazioni di presentare al Parlamento, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione economica, un piano organico pluriennale di sviluppo e potenziamento dei servizi postali e di telecomunicazione, da predisporre sulla base degli indirizzi e degli obiettivi del programma economico nazionale (obbligo che è stato successivamente assolto con la presentazione agli Organi prescritti del « Piano quinquennale di potenziamento e sviluppo dei servizi p.t. per il periodo 1977-1981 »).

In attesa della presentazione del suddetto piano la norma autorizza l'Amministrazione a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari concernente opere e forniture per un importo di 830 miliardi così ripartiti:

- 1) per lire 250 miliardi all'acquisto e all'installazione di impianti per:
 - a) il completamento e l'ampliamento della meccanizzazione e automazione della rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi;

b) il completamento e l'ampliamento della meccanizzazione e automazione dei servizi del bancoposta;

c) la realizzazione del sistema informativo globale;

d) il completamento e l'ampliamento della commutazione elettronica nelle centrali telegrafiche e trasmissione dati;

2) per lire 400 miliardi alla realizzazione di nuovi complessi edilizi per l'alloggiamento degli impianti di cui all'alinea precedente nonché delle opere edilizie aventi carattere di strumentalità con il funzionamento degli impianti stessi;

3) per lire 180 miliardi alla costruzione di alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Per la realizzazione del programma degli interventi straordinari, di cui sopra, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 830 miliardi di lire, fermo restando che i pagamenti non possono superare i limiti degli stanziamenti, da iscrivere in appositi capitoli del titolo II — spese in conto capitale — del bilancio di previsione, in ragione di:

lire 50 miliardi per il 1975, di cui lire 5 miliardi per gli alloggi di servizio;

lire 130 miliardi per il 1976, di cui lire 25 miliardi per gli alloggi di servizio;

lire 120 miliardi per il 1977, di cui lire 25 miliardi per gli alloggi di servizio;

lire 110 miliardi per il 1978, di cui lire 25 miliardi per gli alloggi di servizio;

lire 110 miliardi per il 1979, di cui lire 25 miliardi per gli alloggi di servizio;

lire 110 miliardi per il 1980, di cui lire 25 miliardi per gli alloggi di servizio;

lire 100 miliardi per il 1981, di cui lire 25 miliardi per gli alloggi di servizio;

lire 100 miliardi per il 1982, di cui lire 25 miliardi per gli alloggi di servizio.

Il suddetto programma di interventi straordinari deve essere sottoposto, sentito il Consiglio di Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e quindi approvato con decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Le eventuali variazioni al programma debbono essere apportate con le stesse modalità.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del programma il Ministro per le poste e le telecomunicazioni è tenuto a darne comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione.

Per il finanziamento della spesa di cui ai punti 1 e 2 la legge autorizza l'Amministrazione a contrarre mutui, in relazione alle effettive necessità, fino alla concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 650 miliardi di lire. Contemporaneamente anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

Per il finanziamento della spesa per la costruzione degli alloggi di servizio è la Cassa depositi e prestiti ad essere autorizzata a concedere alla Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, sui fondi dei conti correnti postali, di cui all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 novembre 1945, n. 822, anticipazioni sino all'ammontare di lire 180 miliardi, da somministrarsi nelle misure previste per ciascun anno.

Per la parte non coperta dalle anticipazioni della Cassa depositi e prestiti, l'Amministrazione è autorizzata a contrarre mutui, anche con il Consorzio di credito per le opere pubbliche.

I mutui di cui sopra debbono essere contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità da stabilirsi con apposite convenzioni da stipulare tra l'Amministrazione p.t. e gli enti mutuanti con l'intervento del Ministro per il tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

L'ammortamento delle singole anticipazioni della Cassa depositi e prestiti deve essere effettuato in non più di 35 anni al tasso vigente per i mutui della Cassa stessa alla data della concessione. Inoltre la legge prevede l'iscrizione delle rate di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle anticipazioni, con distinta imputazione, nel bilancio dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni con specifico vincolo a favore degli enti mutuanti.

Gli alloggi di servizio debbono essere realizzati nell'ambito dei piani di zona di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, con le caratteristiche stabilite dalle norme vigenti per le abitazioni costruite o da costruirsi a totale carico dello Stato o anche sotto la forma di case-albergo.

Le aree occorrenti per la costruzione degli alloggi possono essere acquisite anche mediante espropriazione, secondo le disposizioni dell'articolo 60 della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

Gli alloggi sono assegnati in locazione semplice ai dipendenti dal Consiglio di Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni che, per la formazione delle graduatorie deve uniformarsi alle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1035.

La concessione cessa di avere vigore dopo un anno dalla cessazione dal servizio o dal trasferimento del dipendente ad altra sede.

1.3. *Ammontare e durata del programma.*

Complessivamente l'Amministrazione p.t. è stata autorizzata a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari concernenti opere

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e forniture per un importo di 830 miliardi di lire, così ripartiti nei vari settori:

(in miliardi di lire)

SETTORI		Importi
Edilizia operativa	Edifici per la meccanizzazione delle corrispondenze e dei pacchi	400,0
	Totale	400,0
Impianti	Impianti per la meccanizzazione delle corrispondenze e dei pacchi	160,0
	Impianti per l'automazione del bancomposta e del sistema informativo	20,0
	Centrali telegrafiche elettroniche e trasmissione dati	70,0
	Totale	250,0
Edilizia abitativa	Alloggi di servizio	180,0
	Totale	180,0
TOTALE GENERALE		830,0

La ripartizione della spesa nei singoli esercizi finanziari, per i vari settori, è riportata alla pagina seguente.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

COMPLESSO DEGLI INVESTIMENTI PER SETTORI
(in miliardi di lire)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	TOTALE
IMPIANTI DI MECCANIZZAZIONE E AUTOMAZIONE									
Rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi	7	26	25	25	21	18	19	19	160
Servizi di bancoposta e Sistema Informativo di Gestione Aziendale	—	—	2	3	3	3	4	5	20
Commutazione elettronica nelle centrali telegrafiche e trasmissione dati	3	14	8	7	11	14	7	6	70
Totale	10	40	35	35	35	35	30	30	250
EDILIZIA OPERATIVA									
Complessi edilizi per l'alloggiamento degli impianti di meccanizzazione e automazione	35	65	60	50	50	50	45	45	400
EDILIZIA ABITATIVA									
Alloggi di servizio	5	25	25	25	25	25	25	25	180
TOTALE GENERALE	50	130	120	110	110	110	100	100	830

2.1. Stato di attuazione.

a) Meccanizzazione della rete del movimento postale (edifici).

Per quanto riguarda la costruzione dei centri di meccanizzazione delle corrispondenze è stato ultimato il centro di Verona-ferrovia, mentre sono in via di ultimazione i seguenti centri:

CENTRI	Tipo	Data consegna lavori
1	2	3
Genova I°	CMC	15 luglio 1974
Torino I°	CMC	10 settembre 1975
Bologna	CMC	9 agosto 1975
Bari	CMC	22 luglio 1975
Catania	CMC	24 gennaio 1975
Milano I°	CMC	11 settembre 1975
Padova	CMC	21 agosto 1975
Brescia	CMC	5 aprile 1976

Nel corso degli anni 1977 e 1978 hanno avuto inizio i lavori per la realizzazione dei seguenti centri:

CENTRI	Tipo	Data consegna lavori
1	2	3
Roma Fiumicino	CMC	20 luglio 1977
Genova II°	CMC	21 novembre 1977
Palermo	CMC	28 febbraio 1978
Venezia M. Polo	CMC	28 dicembre 1977

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per quanto concerne i Centri di meccanizzazione pacchi è in via di ultimazione la costruzione dei centri di Verona e Cagliari S. Avendrace mentre sono in corso i lavori relativi ai seguenti centri:

CENTRI	Tipo	Data consegna lavori
1	2	3
Bari	CMP	24 novembre 1977
Catania	CMP	23 novembre 1977
Bologna	CMP	15 novembre 1977
Padova	CMP	16 novembre 1977
Roma Tor Sapienza	CMP	12 luglio 1978
Torino Vanchiglia	CMP	7 maggio 1975

b) Meccanizzazione della rete del movimento postale (impianti).

Sono in corso i lavori nei seguenti centri corrispondenze:

CENTRI	Tipo	Data consegna lavori
1	2	3
Genova I°	C	15 luglio 1974
Bari	C	22 luglio 1975
Bologna	C	9 agosto 1975
Genova II°	C	21 novembre 1977
Padova	C	21 agosto 1975
Roma I°	C	20 luglio 1977
Torino I°	C	10 settembre 1975
Venezia	C	28 dicembre 1977
Brescia	C	5 aprile 1976
Catania	C	24 gennaio 1975
Milano I°	C	11 novembre 1975
Palermo	C	28 febbraio 1978

Per quanto riguarda gli impianti per i centri pacchi la situazione è la seguente:

CENTRI	Tipo	Data consegna lavori
1	2	3
Bari	P	24 novembre 1977
Bologna	P	15 novembre 1977
Catania	P	23 novembre 1977
Padova	P	16 novembre 1977
Torino	P	30 ottobre 1978
Verona	P	7 gennaio 1976
Roma	P	18 luglio 1978
Milano Scalo F.	P	10 dicembre 1970

A causa dei notevoli incrementi dei costi verificatisi nel corso dell'anno 1976 e del perdurare di tale tendenza all'aumento, nel 1977, si è reso necessario operare una revisione del piano, individuando gli interventi da realizzare necessariamente in una prima fase, in base agli stanziamenti attuali, secondo un determinato ordine di priorità e rimandando, ad una seconda fase da realizzare con nuovi appositi stanziamenti, gli interventi di non immediata attuazione ed il completamento di quelli già realizzati.

In particolare, punti basilari di tale revisione sono stati la determinazione di procedere nella prima fase, per quanto concerne i centri primari, alla realizzazione di impianti di consistenza ridotta, soprassedendo all'installazione di alcune macchine e dispositivi non indispensabili, e riservando alla seconda fase il completamento degli impianti stessi.

Circa gli edifici si è previsto di contenere strettamente nelle esigenze essenziali, le volumetrie e le opere di rifinitura pur assicurando la funzionalità e la possibilità di ulteriore sviluppo degli impianti di meccanizzazione.

Per quanto concerne i centri provinciali o secondari si è previsto, nella prima fase, di limitare i relativi impianti alla installazione delle sole codificatrici, da effettuare negli esistenti edifici del movimento e di dar corso alla costruzione delle nuove sedi nei soli casi di provata inidoneità delle sedi attuali.

Con tali presupposti si è messo a punto un apposito programma di ripartizione di fondi basato sulla graduatoria di priorità degli interventi di cui si è detto innanzi e sulla previsione di aumento dei costi in ragione non superiore al 20 per cento annuo, a partire dal 1977.

c) Costruzione di alloggi di servizio o case-albergo da assegnare in locazione semplice ai dipendenti dell'Amministrazione p.t.

In data 27 dicembre 1977 è stato stipulato il contratto per la costruzione di una casa-albergo in Genova (località S. Giovanni Begato). Attualmente i lavori sono in stato di avanzata realizzazione e per gli stessi è stato già corrisposta, nell'anno 1978, la somma di lire 3 miliardi circa.

Inoltre sono stati predisposti nel 1978 e posti in essere nel 1979 gli atti concessivi relativi a:

n. 36 alloggi di servizio in Torino - Via Ivrea

n. 30 alloggi di servizio in Settimo Torinese

n. 40 alloggi di servizio in S. Mauro Torinese

n. 1 casa-albergo in Torino - Via Ivrea

mentre sono all'esame altre possibilità per la costruzione di case-albergo.

Permane la presenza di difficoltà di vario tipo che si frappongono ad una tempestiva realizzazione del programma per le costruzioni in questione. Tra le principali: difficoltà di inserimento di complessi edilizi nell'ambito dei piani comunali vincolati dalla legge 167 a volte privi delle opere di urbanizzazione primarie e secondarie; difficoltà di carattere economico e burocratico che paralizzano l'attività di molti Comuni; la mancanza di disponibilità territoriale che consenta l'inserimento di volumi edificati adeguati all'esigenze dell'Amministrazione p.t.

d) Automazione dei servizi di bancoposta e sistema informativo di gestione aziendale.

In questo settore soltanto a partire dal 1977 è stato elaborato un programma di interventi, ad integrazione degli stanziamenti ordinari che fino ad allora erano risultati sufficienti. Dal 1977 al 1982, infatti, sono stati autorizzati complessivamente 20 miliardi per sopperire alle sopravvenute esigenze per il completamento delle procedure automatizzate relative alla creazione dell'*input* magnetico, alla costituzione del sistema secondario di acquisizione dati (*data-entry*) e all'accettazione e al marcaggio, allo sportello, dei bollettini di conto corrente presso gli uffici postali.

Gli stanziamenti del 1978 sono stati utilizzati per l'acquisto delle speciali macchine Audit 4 per il servizio dei conti correnti postali. Tali macchine, da installare presso gli uffici postali, provvedono a marcare, nel carattere ottico « OCR FONT B » tutti i dati essenziali della operazione cui il documento si riferisce.

A tutt'oggi complessivamente sono state consegnate 1325 macchine ad uffici ubicati nelle aree degli 8 Compartimenti, in cui sono stati attivati

i centri di elaborazione dati e cioè nel Piemonte , Val D'Aosta, in Lombardia , nel Veneto, in Emilia, nelle Marche, nel Lazio, nella Campania e in Puglia, mentre per le residue 400, del tipo più evoluto « Audit 4S », non ancora consegnate dalla Ditta fornitrice, verrà fatto al più presto il piano di distribuzione.

e) Commutazione elettronica nelle centrali telegrafiche e trasmissione dati.

In questo settore è in atto, da parte dell'Amministrazione, una revisione totale della ripartizione delle forniture delle Centrali Elettroniche da assegnare alle Ditte.

Ciò ha comportato, ovviamente, slittamenti nei tempi di realizzazione del Piano di sviluppo della rete telex-dati.

Nel corso del 1978 è stato approvato il contratto, già definito nel dicembre del 1977 con la Società FACE Sud S elettronica, per la fornitura di una Centrale elettronica a Palermo, il cui acquisto era già stato approvato dagli Organi competenti, per un importo complessivo di lire 12 miliardi circa (di cui circa 9 miliardi a carico degli stanziamenti straordinari).

Inoltre, sono state acquistate mille telestampanti, per un importo complessivo di circa 3 miliardi, per far fronte ai problemi inerenti all'ampliamento della rete telex.

La più consistente entità dei residui di stanziamento del capitolo 515 codice 02, soprattutto relativamente agli esercizi finanziari 1977 e 1978, è in relazione a quanto accennato circa il mutato orientamento, da parte dell'Amministrazione, per quanto riguarda l'assegnazione delle forniture alle varie Ditte di telecomunicazioni.

Il conseguente slittamento dei tempi di realizzazione del piano di automazione, per quanto riguarda la rete telex-dati, ha causato il mancato utilizzo a tutto il 1978 degli stanziamenti autorizzati dalla legge n. 227.

Si prevede, tuttavia, che nel corso dell'anno 1979, con la definizione e l'approvazione delle singole proposte di acquisto dei Centri elettronici previsti nel piano quinquennale, potranno essere utilizzate le somme messe a disposizione.

Per quanto concerne i residui « propri » degli anni 1975 e 1976, relativi cioè a contratti già stipulati, essi saranno eliminati in relazione a quanto previsto nei contratti stessi e in relazione ai vari ratei da corrispondere, per le prestazioni rese, alle Ditte fornitrici.

f) Riserva a favore dei territori del Mezzogiorno.

Per quanto attiene alle somme da destinare ai territori del Mezzogiorno nei settori degli alloggi di servizio e delle opere edilizie per la meccanizzazione, nonostante che i relativi stanziamenti non possano essere presi in considerazione ai fini della determinazione di riserve (spese finanziarie da leggi speciali « settoriali »), è stato tuttavia previsto, nei piani pluriennali, la localizzazione nelle aree del Mezzogiorno di una quota parte dei relativi stanziamenti. La misura di questa quota sarà determinata in relazione alla natura, oggetto e finalizzazione della spesa.

Per quanto riguarda invece i capitoli 515/02 e 515/03 la situazione è la seguente:

	Stanziamiento	Quota prev.	Quota riserv.
1) CAP. 515/02			
esercizio 1977 . .	2.000.000.000	340.000.000	340.000.000
esercizio 1978 . .	3.000.000.000	157.000.000	157.000.000
2) CAP. 515/03			
esercizio 1975 . .	3.000.000.000	240.000.000	3.000.000.000
esercizio 1976 . .	14.000.000.000	2.080.000.000	6.502.484.715
esercizio 1977 . .	8.000.000.000	2.000.000.000	—
esercizio 1978 . .	7.000.000.000	600.000.000	—

LEGGE 7 GIUGNO 1975 N. 227

La legge n. 227 ha stanziato per l'A.S.S.T., per il periodo 1975-1982, fondi per un ammontare di complessive lire 220 miliardi, di cui lire 200 miliardi per il riassetto ed il completamento delle strutture della R.T.N. e dei suoi Centri nodali e lire 20 miliardi per la costruzione di alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti dell'A.S.S.T.

Con la presente si riferisce in ordine agli anzidetti interventi straordinari, con riferimento alla data del 31 dicembre 1978.

Si fa al riguardo presente che alla data suddetta, a fronte dei previsti stanziamenti, iscritti negli appositi Capitoli di Bilancio, per lire 102 miliardi (Esercizi 1975 - 1976 - 1977 - 1978), di cui lire 10 miliardi per alloggi di servizio, è stato possibile ottenere mutui da Istituti finanziari o anticipazioni dalla Cassa DD.PP. limitatamente a lire 42 miliardi, di cui 10 miliardi da destinare ad alloggi e 32 miliardi per i lavori della R.T.N.

In conseguenza di quanto sopra, l'esecuzione del programma relativo alla R.T.N. ha potuto trovare attuazione entro i suddetti finanziamenti, ottenuti mediante mutui; le somme così rese disponibili sono state tutte impegnate per commesse di lavori e forniture.

Per quanto riguarda le iniziative, relative alla costruzione di alloggi di servizio, dopo le iniziali difficoltà connesse alle caratteristiche del settore (acquisizione aree, permessi e licenze comunali, regionali, vincoli urbanistici, ecc.), è in corso di esecuzione la apposita Convenzione con la Soc. « ITALPOSTE » per la realizzazione del Programma di costruzione degli alloggi anzidetti.

Per quanto riguarda i dati contabili si rinvia al quadro riassuntivo predisposto dal Ministero del Bilancio.

PAGINA BIANCA