

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

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

**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

INDICE PER LEGGI

	<i>Pag.</i>
	—
Legge 12 febbraio 1977, n. 23	583
Legge 8 agosto 1977, n. 546	583
D.P.R. 6 marzo 1978, n. 100	585
Legge 21 dicembre 1978, n. 843	585
Legge 23 dicembre 1978, n. 844	586

PAGINA BIANCA

INTERVENTI AUTORIZZATI DA LEGGI SPECIALI

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

LEGGE 12 FEBBRAIO 1977, N. 23.

Interventi urgenti nel settore delle opere pubbliche nelle Provincie di Trapani e di Agrigento a seguito degli eccezionali eventi alluvionali nell'ottobre-novembre 1976.

(Art. 6 - Cap. 516).

(In milioni di lire)

Autorizzazione complessiva	15.000
Impegni al 31 dicembre 1979	13.167
Impegni al 30 giugno 1980	13.299
Pagamenti al 31 dicembre 1979	13.167
Pagamenti al 30 giugno 1980	13.167

LEGGE 8 AGOSTO 1977, N. 546.

Ricostruzione delle zone della Regione Friuli-Venezia Giulia e della Regione Veneto colpite dal terremoto del 1976.

(Artt. 9 e 31 - Cap. 847, 848, 849, 855).

(In milioni di lire)

CAP. 847 ora 520	
Autorizzazione complessiva	30.000
Impegni al 31 dicembre 1979	11.549

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

(In milioni di lire)

Impegni al 30 giugno 1980	11.549
Pagamenti al 31 dicembre 1979	—
Pagamenti al 30 giugno 1980	—

Alla data del 30 giugno 1980 la somma complessivamente impegnata (compreso l'es. 1981) è di lire 30 miliardi.

Di essa lire 9.438.399.990 riguardano lavori affidati, a norma della legge n. 1 del 3 gennaio 1979 all'impresa COLLINI e la parte rimanente è relativa a n. 2 lavori in corso di appalto. (Dati risultanti alla Direzione Centrale Amm.va - Gestione lavori).

(In milioni di lire)

CAP. 848 ora 521	
Autorizzazione complessiva	30.000
Impegni al 31 dicembre 1979	7.500
Impegni al 30 giugno 1980	7.500
Pagamenti al 31 dicembre 1979	—
Pagamenti al 30 giugno 1980	—

Alla data del 30 giugno 1980 la somma complessivamente impegnata (compreso l'es. 1981) è di lire 16.726.400.000 (dati risultanti alla Direzione Centrale Amministrativa - Gestione Lavori).

(In milioni di lire)

CAP. 849 ora 522	
Autorizzazione complessiva	2.000
Impegni al 31 dicembre 1979	995
Impegni al 30 giugno 1980	995
Pagamenti al 31 dicembre 1979	587
Pagamenti al 30 giugno 1980	693

CAP. 855 ora 533

Autorizzazione complessiva	95.000
Impegni al 31 dicembre 1979	8.000
Impegni al 30 giugno 1980	8.000
Pagamenti al 31 dicembre 1979	—
Pagamenti al 30 giugno 1980	—

D.P.R. 6 MARZO 1978, N. 100.

Esecuzione degli obblighi derivanti dagli accordi italo-jugoslavi di Osimo del 10 novembre 1975.
(Cap. 525).

(In milioni di lire)

Autorizzazione complessiva	87.500
Impegni al 31 dicembre 1979	12.500
Impegni al 30 giugno 1980	12.500
Pagamenti al 31 dicembre 1979	—
Pagamenti al 30 giugno 1980	—

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'ANAS 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'ANAS 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 delle 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.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

In merito alla realizzazione del piano si precisa che alla data del 30 giugno 1980 la situazione è la seguente:

	Lire
Lavori aggiudicati ed in corso di esecuzione . .	100.417.000.000
Lavori da aggiudicare (le relative pratiche sono state tutte espletate e le gare sono in corso)	1.173.000.000.000
	<hr/>
Totale complessivo . . .	1.273.417.000.000
	<hr/> <hr/>

Tra i lavori, che sono iniziati, figurano quelli relativi all'ammmodernamento della viabilità statale di collegamento tra Torino e il Traforo del Frejus; al finanziamento di detti lavori è in corso di stipula un primo mutuo di 25 miliardi con la B.E.I.

CAPITOLO DI SPESA 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 31 dicembre 1979 (es. 1979): lire 24,5 miliardi.

Impegni al 30 giugno 1980: lire 140,4 miliardi.

Pagamenti al 30 giugno 1980: lire 2,890 miliardi.

Disponibilità al 30 giugno 1980: lire 1.559,6 miliardi.

PIANO DI EMERGENZA

(LEGGE 23 DICEMBRE 1978, n. 844 — CAP. 505)

In attesa dell'avvio del piano triennale, il Ministero dei lavori pubblici, 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 concretizzato nel cosiddetto « 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'es. 1978 attraverso la stipula di un mutuo con il Consorzio di Credito OO.PP., la Direzione Generale A.N.A.S. ha prov-

veduto 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'articolo 12 della legge 3 gennaio 1979, n. 1.

Tale piano di emergenza prevede, per quanto riguarda l'A.N.A.S., interventi per complessive lire 659.656.682.298, di cui lire 500 miliardi finanziati attraverso l'accensione del mutuo innanzi detto e lire 159.656.682.298 provenienti dalle disponibilità sul cap. 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.

Alla data del 30 giugno 1980 sono stati affidati (a norma della legge n. 1 articolo 12 del 3 gennaio 1979) e appaltati o in corso di appalto lavori per lire 642.354.063.183 di cui lire 50.000.000.000 finanziati attraverso l'accensione del mutuo innanzi citato e lire 142 miliardi e 354.063.183 provenienti dalla disponibilità sul cap. 505 del bilancio ordinario aziendale per gli anni 1981 e 1982 (dati risultanti alla Direzione centrale Amm.va - Gestione Lavori - Serv. I).

CAPITOLO DI SPESA N. 505

Investimento complessivo: lire 659,7 miliardi.

Impegni al 30 giugno 1980 (Es. 1980): lire 642,3 miliardi.

Pagamenti al 30 giugno 1980: lire 184,9 miliardi.

Disponibilità al 30 giugno 1980: lire 17,4 miliardi.

PAGINA BIANCA

MINISTERO DEI TRASPORTI

AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO

**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

INDICE PER LEGGI

	<i>Pag.</i>
	—
Legge 27 aprile 1962, n. 211; Legge 6 agosto 1967, n. 688	593
Legge 28 marzo 1968, n. 374; Legge 25 settembre 1968, n. 1089	593
Legge 27 luglio 1967, n. 635; Legge 30 giugno 1971, n. 510	594
Legge 12 maggio 1975, n. 158; Legge 25 gennaio 1979, n. 33	594
Legge 25 ottobre 1968, n. 1089; Legge 5 agosto 1975, n. 409	594
Legge 9 marzo 1973, n. 52	595
Legge 9 agosto 1974, n. 369	596
Legge 14 agosto 1974, n. 377	597
Legge 18 agosto 1978, n. 503	599

PAGINA BIANCA

PIANO DECENNALE F. S. (leggi n. 211 del 1962, n. 688 del 1967, n. 374 del 1968 e n. 1089 del 1968).

Il Piano decennale 1962/72 venne impostato su tre ordini di interventi e precisamente:

a) interventi di riclassamento, diretti ad eliminare per quanto possibile gli arretrati di manutenzione o 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 ad adeguare 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; in sostanza, 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.

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1979 in conto del capitolo 509, erano state formulate in miliardi 4. I pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 17,75; nel 1979 il bilancio di cassa era solo a titolo sperimentale.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa del 1° semestre 1980 sarà di miliardi 3,1, mentre non si prevedono spese per il 2° semestre.

Per l'esercizio 1981 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 0,13.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa per l'esercizio 1979 questa è stata di miliardi 15,8 per il Nord-Italia, miliardi 0,86 per il Centro-Sud e miliardi 1,09 per il materiale rotabile.

RIPRISTINO DELLA LINEA CUNEO-BREIL-VENTIMIGLIA (leggi n. 635 del 1967, n. 510 del 1971, n. 158 del 1975, n. 33 del 1979).

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 Cuneese.

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 ultimati e la linea è stata aperta al traffico il 6 ottobre 1979.

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1979 in conto del capitolo 511 erano state formulate in miliardi 11. I pagamenti effettuati sono risultati di miliardi 2,5.

Lo scarto è da attribuire essenzialmente a « fattori esterni » all'Azienda.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa del 1° semestre 1980 sarà di miliardi 16,2 mentre non si prevedono spese per il 2° semestre.

QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA ROMA-FIRENZE (leggi n. 1089 del 1968 e n. 409 del 1975).

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 tra 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 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 la legge n. 52 del 1973 (Piano Ponte) e n. 377 del 1974 (Programma di interventi straordinari).

Per completare l'opera, escludendo ovviamente il tratto di sottoattraversamento della città di Firenze, si stima necessaria una ul-

teriore occorrenza finanziaria nell'ordine di 315 miliardi che è stata contemplata nel noto Programma integrativo in corso di esame al Parlamento.

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1979 in conto del capitolo 513 erano state formulate in miliardi 57; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 37,4.

Lo scarto è da attribuire essenzialmente a « fattori esterni » all'Azienda soprattutto a causa della conflittualità con gli Enti locali per i vincoli urbanistici.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi la presumibile spesa del 1° semestre 1980 sarà di miliardi 57,34 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1980 di miliardi 96,3.

Per l'esercizio 1981 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 44.

LEGGE 9 MARZO 1973, N. 52.

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 del 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 allo ammodernamento degli impianti fissi della rete;
- f) all'ammodernamento 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 tali 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 del 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 96 per cento.

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1979 in conto del capitolo 515 erano state formulate in miliardi 51,58; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 20,15.

Lo scarto è da attribuire essenzialmente a « fattori esterni » alla Azienda soprattutto a causa della conflittualità con gli Enti locali per i vincoli urbanistici per quanto riguarda gli impianti fissi mentre per la parte destinata al materiale rotabile le cause principali del mancato pagamento sono:

a) la ritardata consegna del materiale rotabile da parte delle Ditte costruttrici sia a causa di scioperi, sia per lo slittamento della consegna di sub forniture da parte delle Ditte interessate;

b) la non avvenuta presentazione di richieste di anticipazioni da parte delle Ditte costruttrici (probabilmente a causa del fatto che gli anticipi non sono soggetti a revisione prezzi).

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa del 1° semestre 1980 sarà di miliardi 5,1 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1980 di miliardi 20,1.

Per l'esercizio 1981 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 25.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31 dicembre 1979 si allega un prospetto riportante la situazione delle proposte di spesa approvate a tale data con l'indicazione dei compartimenti ferroviari e dei settori destinatari dell'investimento.

Nel 1979 la spesa consunta è stata di miliardi 16,44 al Nord, 3,25 al Centro-Sud e 0,46 per il materiale rotabile.

LEGGE 9 AGOSTO 1974, n. 369.

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

Con la legge in parola è stato in sostanza operato uno storno del finanziamento di 8 miliardi già riservato, ai sensi della legge n. 111 del 1971, alla costruzione dell'aeroporto di Firenze, destinan-

dolo invece alla realizzazione di un efficiente collegamento ferroviario fra la Stazione di Firenze S.M.N. e l'aeroporto di Pisa.

Per realizzare il suddetto collegamento 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 stati appaltati lavori per 450 milioni che sono iniziati nel mese di luglio del 1979 e attualmente procedono a rilento per intralci di carattere burocratico fra i vari Enti.

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-Cascina-Empoli nel Piano intergrativo è stato iscritto un importo di 40 miliardi, da destinare 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 previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1979 in conto del capitolo 517 erano state formulate in miliardi 1,-; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettuati sono risultati di miliardi 0,1.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa del 1° semestre 1980 sarà di miliardi 0,1 mentre non si prevedono spese per il 2° semestre.

Per l'esercizio 1981 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 0,5.

LEGGE 14 AGOSTO 1974, N. 377.

Programmi di interventi straordinari.

Il finanziamento di 2.000 miliardi allo scopo autorizzato con la legge n. 377 del 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 o 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 nodale;

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 mercé i finanziamenti accordati con la legge n. 377 del 1974, bensì anche con i successivi finanziamenti da accordare per la attuazione di un organico Piano poliennale, si ritiene 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 la 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'articolo 1 della stessa legge n. 377 del 1974 del progetto di « Piano poliennale di sviluppo della rete FS », tale piano venne articolato in due distinte parti, di cui la prima, denominata « Programma integrativo dei piani precedenti » era appunto destinata ad assicurare completamente funzionale delle opere e forniture già contemplate dai precedenti programmi straordinari di intervento — e segnatamente dal Programma di cui alla ripetuta legge n. 377 del 1974 — e non interamente realizzabili in conseguenza del diminuito potere della moneta.

In atto l'attuazione del Programma è quasi interamente completata per quanto attiene agli interventi al Parco del materiale rotabile.

Per quanto attiene il settore degli impianti fissi le opere risultano appaltate per un ammontare di 403 miliardi pari a circa il 48 per cento.

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1979 in conto del capitolo 516 erano state formulate in miliardi 242,1; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 179,98.

Lo scarto è da attribuire essenzialmente a « fattori esterni » all'Azienda soprattutto a causa della conflittualità con gli Enti locali per i vincoli urbanistici per quanto riguarda gli impianti fissi men-

tre per la parte destinata al materiale rotabile le cause principali del mancato pagamento sono:

a) la ritardata consegna del materiale rotabile da parte delle Ditte costruttrici sia a causa di scioperi, sia per lo slittamento della consegna di subforniture da parte delle Ditte interessate;

b) la non avvenuta presentazione di richieste di anticipazione da parte delle Ditte costruttrici (probabilmente a causa del fatto che gli anticipi non sono soggetti a revisione prezzi).

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa del 1° semestre 1980 sarà di miliardi 86,7 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1980 di miliardi 155,7.

Per l'esercizio 1981 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 197.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31 dicembre 1979 si allega un prospetto riportante la situazione delle proposte di spesa approvate a tale data con l'indicazione dei compartimenti ferroviari e dei settori destinatari dell'investimento.

Nel 1979 la spesa consunta è stata di miliardi 67,63 al Nord, 26,73 al Centro-Sud e 85,61 per il materiale rotabile.

LEGGE 18 AGOSTO 1978, N. 503.

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 rotabile, 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.

Sono state affidate per la quasi totalità le commesse per forniture inerenti al potenziamento del Parco materiale rotabile ed ai lavori per due delle tre Officine G.R., mentre l'attuazione del programma concernente gli altri impianti fissi è giunto al 90 per cento circa come approvazione di spesa, mentre i lavori, appaltati al 60 per cento, sono nella prima fase di esecuzione.

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1979 in conto del capitolo 520 erano state formulate in miliardi 407; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 321,99.

Lo scarto è da attribuire essenzialmente a « fattori esterni » all'Azienda quali:

a) la ritardata consegna del materiale rotabile da parte delle Ditte costruttrici sia a causa di scioperi, sia per lo slittamento della consegna di sub forniture da parte delle Ditte interessate;

b) la non avvenuta presentazione di richieste di anticipazione da parte delle Ditte costruttrici (probabilmente a causa del fatto che gli anticipi non sono soggetti a revisione prezzi).

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi la presumibile spesa del 1° semestre 1980 sarà di miliardi 140,7 a fronte di una previsione di cassa per l'esercizio 1980 di miliardi 345,7.

Per l'esercizio 1981 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è nell'ordine di miliardi 535.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31 dicembre 1979 si allega un prospetto riportante la situazione delle proposte di spesa approvate a tale data con l'indicazione dei compartimenti ferroviari e dei settori destinatari dell'investimento.

Nel 1979 la spesa consunta è stata di miliardi 0,85 al Nord, 3,64 al Centro-Sud e 317,5 per il materiale rotabile.

**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	605
Legge 7 giugno 1975, n. 227	606-612

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

	<i>Pag.</i>
	—
Legge 7 giugno 1975, n. 227	610

PAGINA BIANCA

LEGGE 23 GENNAIO 1974, N. 15

Costruzione Uffici Postali.

1. — 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.

2. — 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:

	Miliardi di lire
1973	15
1974	30
1975	45
1976	30
1977	30
Totale	150

3. — *Stato di attuazione.*

Nel 1979 sono state perfezionate con la Società Italpost concessioni applicative per la costruzione degli ultimi edifici risultando in tal modo completamente esaurito lo stanziamento disposto dalla legge n. 15. L'individuazione dei Comuni è stata notevolmente condizionata dalle disponibilità dei locali strumenti urbanistici.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Degli edifici programmati 162 sono stati già ultimati, per gli altri o sono iniziati o sono di imminente inizio i lavori di costruzione.

	Numero
Edifici consegnati	140
Edifici in attesa di consegna	22
Totale <i>Edifici ultimati</i>	162
Edifici di cui è prevista la ultimazione nel 1980	94
Edifici in corso di realizzazione o di imminente inizio lavori	113
Totale <i>Edifici in corso di realizzazione</i>	207
TOTALE	369

LEGGE 7 GIUGNO 1975, N. 227

Interventi straordinari per meccanizzazione servizi postali e riassetto servizi telefonici.

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 manodopera, 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.

2. - 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 affrontata l'annosa e delicata questione degli alloggi. Quale contributo per l'av-

vio 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.

3. — 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 »).

Con la legge in questione l'Amministrazione P.T. è autorizzata 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 alla linea 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 iscriverne 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.

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 di 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.

4. - Stato di attuazione.

a) Meccanizzazione della rete del movimento postale.

Sono già in funzione i seguenti dodici centri:

Firenze, Trento, Ancona, Verona, Genova I, Torino I, Bologna, Bari, Catania, Milano I, Padova e Brescia.

Sei sono in corso di costruzione: Genova II, Roma I, Palermo, Venezia, Cagliari, Lamezia e due (Roma II e Milano II) di imminente inizio.

Sono in corso di definizione le procedure per l'avvio dei lavori per i centri corrispondenze di Napoli e Torino II.

Per quanto concerne i centri di meccanizzazione pacchi, uno è già in funzione a Milano-Scalo Farini, di due, Verona e Cagliari, è stata ultimata la sede e sette sono in via di costruzione (Torino Vanchiglia, Bari, Catania, Bologna, Padova, Roma Tor Sapienza e Lamezia).

Sono in corso di definizione le procedure per l'avvio dei lavori per il centro pacchi di Napoli.

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

Sono in fase di esecuzione: 5 case-albergo a Genova, Torino, Bologna e Milano (due edifici) per complessive 591 unità abitative; 8 edifici in Piemonte (126 alloggi) e in Lombardia (332 alloggi); 36 alloggi di servizio a Bologna.

Prossimo è l'inizio della costruzione di una casa-albergo a Firenze (74 unità abitative) e 4 complessi edilizi a Trezzano sul Naviglio (90 alloggi), Firenze (24), Trieste (40) e Oristano (23 alloggi).

Lo stanziamento previsto dalla legge n. 227 (200 miliardi di lire) dovrebbe consentire di realizzare entro il 1982 circa 4 mila abitazioni di cui 3.300 alloggi di servizio e 700 posti unità abitative presso case-albergo a fronte di un'esigenza stimata globalmente in 7.600 tra alloggi e unità abitative.

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

Con l'entrata in esercizio del centro di Palermo, risultano in funzione, oltre al centro nazionale di Roma, i seguenti 10 centri compartimentali elaborazione dati: Roma, Milano, Napoli, Torino, Venezia, Bologna, Bari, Ancona, Firenze e Palermo.

Nel corso del 1980 verranno installati i centri di Genova, Cagliari, Trieste e Reggio Calabria e successivamente quelli di Pescara e Trento.

Per quanto riguarda gli acquisti di macchine si è avuto un incremento negli impianti di terminali Olivetti TC 349 BI (compartimento Toscana n. 30, Piemonte n. 8, Lazio n. 2, Marche Umbria n. 2, Sicilia n. 5). Inoltre si è proceduto all'acquisto di 1.200 marcatrici di sportello AUDIT 4S, le quali, evitando in larga misura il marcaggio dei titoli presso i Centri, stanno notevolmente agevolando le lavorazioni automatizzate.

d) Commutazione elettronica nelle centrali telegrafiche e trasmissione dati.

Nel 1979 è stato predisposto, per l'estensione della tecnica elettronica nella rete telegrafica nazionale, un progetto che prevede l'ordinazione, entro il 1982, di undici Centrali elettroniche ed il potenziamento di quelle di Milano e Roma.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Tale progetto è articolato in 4 fasi:

I fase: installazione delle Centrali in tecnica EDS SIEMENS nelle sedi di Milano, Torino, Palermo e Roma;

II fase: potenziamento delle centrali di Roma e Milano e ordini per la realizzazione delle centrali di Genova, Bari, Ancona e Padova;

III fase: Ordini per le centrali nelle sedi di Firenze, Napoli, e Verona;

IV fase: Ordini per le centrali nelle sedi di Bologna e Venezia.

Nel corso del 1979 sono entrate in servizio le centrali di Torino e di Milano.

In attuazione della II fase sono state richieste alle Ditte le offerte economiche per le centrali di Bari, Ancona, Genova e Padova.

Per la rete telex in tecnica elettromeccanica sono stati acquistati, per consentire una maggiore disponibilità di linee di utenza, 1.000 numeri a Napoli e altri 1.000 a Firenze.

Per il servizio dati sono proseguiti i lavori di definizione delle specifiche tecniche della rete dati, sulla cui base l'Amministrazione dovrà acquistare i relativi impianti.

Per il servizio pubblico dei telegrammi, le due centrali a commutazione di messaggio di Roma e di Milano hanno completato la fase di avviamento ed ormai tutti gli uffici previsti dal piano sono ad esse allacciati.

Entro la fine del 1980 sarà attivata la centrale telex di Palermo ed inizierà il montaggio di quella di Roma.

IMPEGNI DI SPESA SUGLI STANZIAMENTI AUTORIZZATI DALLA LEGGE
7 GIUGNO 1975, N. 227

Miliardi di lire

SETTORI	Stanziamen- ti globali	Stanziamen- ti al 31 dicem- bre 1980	Impegni al 15 giugno 1980
Edilizia e suoli (meccanizzazione)	400	310	238,9
Impianti			
Meccanizzazione	160	122	100,2
Automazione bancoposta	20	11	10,9
Automazione telegrafi	70	57	16,6
Alloggi di servizio e case-albergo	180	130	55,9
Totale	830	630	422,5

Disegno di legge per l'autorizzazione alle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a proseguire nella realizzazione dei programmi di potenziamento e di riassetto dei servizi e di costruzione di alloggi di servizio per il personale postelegrafonico.

L'aggiornamento del piano quinquennale 1977-1981 al periodo 1979-1983 è stato impostato dall'Amministrazione p.t. con una limitazione nella portata degli obiettivi in modo da tener conto delle sole risorse finanziarie a disposizione, somma delle disponibilità di bilancio esistenti, di quelle previste nei singoli esercizi finanziari e dei finanziamenti straordinari concessi dalle leggi speciali 23 gennaio 1974, n. 15 e 7 giugno 1975, n. 227.

A questa limitazione iniziale si è aggiunta la progressiva erosione della potenzialità di realizzazione dei finanziamenti, causata dal continuo accrescimento dei costi dei materiali e del lavoro per cui al momento i programmi elaborati potrebbero essere portati a compimento solo parzialmente, mentre sarebbe opportuno che la già avviata opera di rinnovamento e di potenziamento delle strutture p.t. procedessero nella sua globalità e nei tempi previsti.

Allo scopo di offrire alle Aziende postelegrafoniche i necessari strumenti giuridici e finanziari idonei a consentire il completamento dei programmi si è predisposto un apposito disegno di legge (numero 1539) approvato dal Consiglio dei ministri il 29 febbraio 1980 e presentato alla Camera dei deputati il 19 marzo u.s. che prevede l'attuazione di un programma di interventi straordinari dal 1980 al 1984 concernente opere e forniture per un importo di 1.223 miliardi, di cui 1.073 per l'Amministrazione P.T., da finanziarsi con mutui da contrarre con la Cassa depositi e prestiti.

In particolare, per quanto riguarda l'Amministrazione P.T., lo importo complessivo di 1.073 miliardi di lire sarà destinato:

- 1) per lire 230 miliardi al completamento degli impianti di meccanizzazione della rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi;
- 2) per lire 15 miliardi al completamento dell'automazione dei servizi amministrativo-contabili;
- 3) per lire 65 miliardi al completamento ed integrazione della rete telex e trasmissione dati;
- 4) per lire 160 miliardi al completamento degli edifici destinati a sede degli impianti di meccanizzazione della rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi;
- 5) per lire 25 miliardi alla costruzione ed all'acquisto di edifici per i servizi operativi e del movimento postale;
- 6) per lire 250 miliardi alla costruzione ed all'acquisto di immobili da destinare ad alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti dell'Amministrazione delle Poste e delle telecomunicazioni;
- 7) per lire 300 miliardi alla costruzione ed all'acquisto di edifici da adibire a sede di uffici locali non ubicati in capoluogo di

provincia, sulla base delle proposte dei Comitati tecnico-amministrativi, previsti dall'articolo 14 della legge 12 marzo 1968, n. 325;

8) per lire 28 miliardi all'acquisto dei mezzi operativi occorrenti per la assunzione in gestione diretta dei trasporti postali urbani ed interurbani su strada.

Una relazione dettagliata sull'argomento è stata presentata al CIPE in occasione dell'esame dell'Aggiornamento del piano quinquennale e il suddetto Comitato ne ha approvato i contenuti nella seduta del 29 maggio u.s.

LEGGE 7 GIUGNO 1975, N. 227.

Interventi straordinari per meccanizzazione servizi postali e riassetto servizi telefonici.

La legge 7 giugno 1975, n. 227, autorizza il Ministero per le poste e per le telecomunicazioni a dare attuazione al programma d'interventi straordinari che, per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, attiene al riassetto e al completamento delle strutture della R.T.N. e dei suoi centri nodali, nonché alla costruzione di alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice al dipendente personale.

Gli stanziamenti ottenuti per l'Azienda sono stati, a tutto il 1980, di lire 162 miliardi.

1. Per l'anno 1979, nei riguardi dell'A.S.S.T., la destinazione dei finanziamenti nelle misure appresso indicate prevedeva:

lire 27 miliardi per il riassetto e il completamento delle strutture della R.T.N. e dei suoi centri nodali;

lire 3 miliardi per la costruzione di alloggi di servizio per i dipendenti dell'A.S.S.T.

Nel corso dell'anno 1979 l'A.S.S.T. ha potuto ottenere un finanziamento di 40 miliardi - di cui 6 miliardi a conguaglio quota 1976, 27 miliardi quota 1977, 7 miliardi quota parte 1978 - mediante mutuo, contratto nel dicembre 1979 con il Consorzio di credito opere pubbliche (CREDIOP) tramite la Banca europea investimenti (BEI), con possibilità di utilizzo della somma soltanto a partire dal 1980.

Il programma di opere per il riassetto ed il completamento delle strutture della R.T.N. e dei suoi centri nodali ha potuto trovare esecuzione per un ammontare complessivo di lire 32 miliardi rispetto ai 119 miliardi previsti dagli stanziamenti di bilancio a tutto il 1979.

Per ciò che riguarda in particolare i 3 miliardi per l'anno 1979, destinati alla costruzione di alloggi di servizio, ai sensi dell'articolo 5 della ripetuta legge n. 227, la Cassa depositi e prestiti ha provve-

duto all'anticipazione prevista, che si aggiunge alle anticipazioni precedentemente concesse negli anni 1975, 1976, 1977 e 1978 per un ammontare di lire 10 miliardi.

A fronte di una disponibilità di 13 miliardi, al 31 dicembre 1979, si è provveduto, in attuazione del previsto programma e mediante apposite concessioni alla Soc. ITALPOSTE, ad appaltare, su un totale programmato di n. 375, la costruzione di n. 162 alloggi, così ripartiti nelle seguenti sedi:

	Numero
Torino	20
Milano Garbagnate	120
Bologna	12
Trieste	10

Pertanto, gli impegni assunti a tutto il 31 dicembre 1979 ammontano a lire 8,7 miliardi circa.

2. Per quanto riguarda l'attuazione del programma a tutto il 31 agosto 1980, l'Azienda ha potuto assumere nell'anno in corso impegni finanziari così suddivisi:

	Miliardi
per il riassetto e completamento delle strutture telefoniche	29
per la costruzione di alloggi di servizio	4,3

Con tali finanziamenti si è proseguita la realizzazione del programma con l'affidamento di commesse alle Industrie nazionali per la fornitura di apparecchiature multiplex, segnalazione, commutazione, ponti radio, sistemi in cavo, opere civili ecc. allo scopo di assicurare il necessario potenziamento dei più importanti Centri nodali della Rete telefonica. Nel contempo è stata avviata la costruzione di alloggi di servizio nelle sedi di Mestre, Verona e Livorno.

3. Le previsioni di investimento, per quanto riguarda l'ultimo quadrimestre dell'anno 1980 e per l'anno 1981, possono — sia pure a titolo indicativo — essere indicate in lire 42 miliardi, di cui lire 2 miliardi per alloggi di servizio.

La pratica attuazione delle opere, specie quelle di carattere civile, ha risentito di numerose difficoltà insorte nella ricerca dei suoli, nell'ottenimento delle autorizzazioni o permessi di costruzione sia in sede centrale che periferica. Tali difficoltà spesse volte richiedono tempi lunghi per il loro superamento e quindi creano motivi per l'incremento dei costi.

PAGINA BIANCA