

AZIENDE AUTONOME

PAGINA BIANCA

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE (ANAS)

**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)

INDICE PER LEGGI

- Leggi 8 agosto 1977, n. 546 e 11 novembre 1982, n. 828. pag.
- D.P.R. 6 marzo 1978, n. 100 e Legge 23 dicembre 1982, n. 960. "
- Leggi 21 dicembre 1978, n. 843; 30 marzo 1981, n. 119 e 7 agosto 1982, n. 526. "
- Legge 23 dicembre 1978, n. 844. "
- Legge 30 marzo 1980, n. 146 "
- Legge 30 marzo 1981 n. 119. "
- Legge 12 agosto 1982, n. 531. "

= = = = =

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.

Leggi 8 agosto 1977, n. 546 e 11 novembre 1982, n. 828

Ricostruzione delle zone della Regione Friuli-Venezia Giulia e della Regione Veneto colpite dal terremoto del 1976. Articoli 9 e 31.

Cap. 520 : Lavori di sistemazione, comprese le opere di ammodernamento del tratto Pontebba-Malborghetto della strada statale n. 13 "Pontebbana".

L'autorizzazione di spesa prevista dalla legge 546/77 di L. 30 miliardi é stata quasi tutta impegnata, ma i lavori non sono ancora conclusi per i notevoli problemi incontrati durante il corso dei lavori.

Per la definitiva e completa realizzazione delle opere, con legge 828/82 é stata autorizzata una ulteriore spesa di L. 20 miliardi.

La relativa proposta di interventi é in via di definizione con la Regione Friuli-Venezia Giulia.

Dati risultanti alla Ragioneria :

- autorizzazione complessiva (comprensive di L. 20 miliardi di cui alla legge n. 828 del 1982)	L. 50 miliardi
- Impegni al 30 giugno 1983	L. 28,043 "
- Pagamenti al 30 giugno 1983	L. 15,110 "

Cap. 521 : Lavori di sistemazione comprese le opere di ammodernamento, del tratto Ponte del Giulio-Bareis della strada statale n. 251 " della Val di Zoldo e Val Cellina"

La situazione di questo capitolo di spesa é identica a quella del capitolo precedente, sia come stanziamento che come problemi.

Dati risultanti alla Ragioneria :

- autorizzazione complessiva (comprensive di L. 20 miliardi di cui alla legge n.828 del 1982)	L. 50 miliardi
- Impegni al 30 giugno 1983	L. 28,046 "
- Pagamenti al 30 giugno 1983	L. 18,230 "

Cap. 583 : Contributo a favore della Società Concessionaria per la prosecuzione dei lavori di costruzione dell'Autostrada Udine-Carnia-Tarvisio.

L'impegno complessivo di L. 95 miliardi é stato assunto con D.M. n.5803 del 22/1/81 e registrato alla Corte dei Conti il 6/2/81 - Reg.2 foglio 102.

Dati risultanti alla Ragioneria :

- autorizzazione complessiva (compreso il 1982)	L. 95	miliardi
- impegni al 30 giugno 1983	L. 95	miliardi
- pagamenti al 30 giugno 1983	L. 79,390	miliardi

D.P.R. 6 marzo 1978, n. 100 e legge 23 dicembre 1982, n. 960

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

Cap. 526 : Spesa per la realizzazione, anche a mezzo di enti locali e loro consorzi, oppure di Società e consorzi a prevalente capitale pubblico, dei collegamenti autostradali, senza pedaggio, fra l'Autostrada Venezia - Trieste-Gorizia-Tarvisio ed i valichi confinari di Ferneti, di Pese e di Rabuiese.

Dati risultanti alla Ragioneria :

- autorizzazione complessiva (comprensive di L. 8 miliardi di cui alla legge n.960/1982)	L. 95,500	miliardi
- impegni al 30 giugno 1983	L. 44,656	"
- pagamenti al 30 giugno 1983	L. 1,020	"

PIANO TRIENNALE

(Leggi 21/12/1978, n.843; 30/3/1981, n.119 e 7/8/1982, n.526)

Cap. 527 : Esecuzione di un programma straordinario di interventi nel triennio 1979 - 81.

Al 30 giugno 1983 la situazione é la seguente: su un importo complessivo di L. 3.500 miliardi, risultano lavori in corso e progetti approvati dagli Organi Consultivi Aziendali per L. 2.923 miliardi; inoltre sono state approvate perizie suppletive e perizie per sondaggi geognostici per L. 474 miliardi e reintegri per compensi revisionali erogati "ex legge 700" per L. 33 miliardi per un totale complessivo quindi di L. 3.430 miliardi.

Dati risultanti alla Ragioneria :

- Impegni al 30 giugno 1983	L. 2.081 miliardi
- Pagamenti al 30 giugno 1983	L. 1.078 "

PIANO DI EMERGENZA

(Legge 23/12/1978, n. 844)

Per il "piano di emergenza" era stata prevista una spesa di L. 642 miliardi da prelevare dal cap. 505 del Bilancio dell'A.N.A.S. per gli esercizi finanziari 1979-80-81-82.

Al 30 giugno 1983 la situazione reale, comprese le perizie suppletive approvate é di L. 880 miliardi, quasi interamente pagate.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA

Il programma straordinario di manutenzione delle strade e autostrade statali fa capo al seguente capitolo di bilancio:

Cap. 523 : Spesa per l'esecuzione di opere straordinarie di manutenzione delle strade statali.

Per gli esercizi finanziari 1981 e 1982 le somme previste, lire 50 miliardi per ognuno dei due esercizi, sono state tutte interamente impegnate.

Per il 1983, lo stanziamento previsto di L. 165 miliardi é stato ripartito secondo le esigenze dei singoli Compartimenti ed al 30 giugno le relative perizie di spesa risultano quasi tutte approvate dagli Organi Consultivi e quindi in corso di finanziamento.

Dati risultanti alla Ragioneria:

- Autorizzazione esercizi 81-82-83	L. 265 miliardi
-Impegni al 30 giugno 1983	L. 110 "
-- - Pagamenti al 30 giugno 1983	L. 82 "

CASSA PER IL MEZZOGIORNO

(Legge 30/3/1980, n. 146)

Per attuare il programma di completamento funzionale ed adeguamento dei tronchi di arterie già avviati nell'area in cui opera la Cassa per il Mezzogiorno, ai sensi dell'art. 29 della legge 24/4/1980, n. 146 ed in relazione agli importo determinati dal CIPE con delibera dell'8 agosto 1980, é stato istituito il seguente capitolo di spesa:

Cap. 542 : Esecuzione di opere di completamento ed adeguamento della viabilità statale.

Al 30 giugno 1983, mentre l'attività inerente gli

interventi di adeguamento é da ritenersi soddisfacente risultando appaltati, in corso di appalto o approvati progetti per complessive L. 194 miliardi pari circa al 64% del relativo stanziamento di L. 305,360 miliardi non altrettanto può considerarsi l'attività inerente gli interventi di completamento (stanziamento previsto L. 693 miliardi) poiché si sono verificati notevolissimi ritardi sia nella acquisizione dei progetti già redatti o in corso di redazione da parte degli Enti Locali, sia e ancor più, nella acquisizione dei pareri previsti dagli artt. 81 e 82 del D.P.R. 24/7/77, n. 616.

Dati risultanti alla Ragioneria :

- Autorizzazione esercizi 81-82-83	L. 452 miliardi
- Impegni al 30 giugno 1983	L. 43 "
- Pagamenti al 30 giugno 1983	L. 11 "

'ESECUZIONE DI OPERE DI VIABILITA'

IN CALABRIA E NELL'AREA METROPOLITANA DI NAPOLI

(Legge 30/3/1981, n. 119-art.10)

La legge finanziaria n.119/81 prevede uno stanziamento complessivo di L. 220 miliardi per opere di viabilità in Calabria e nell'area metropolitana di Napoli.

Il CIPE, nella seduta del 29/7/81, ha approvato il relativo programma che prevede interventi in Calabria per L. 140 miliardi e interventi nell'area metropolitana di Napoli per L. 80 miliardi.

L'A.N.A.S. ha istituito il seguente capitolo di spesa:

Cap. 543 : Esecuzione di opere di viabilità in Calabria e nell'area metropolitana di Napoli.

L'Azienda nella realizzazione di tale programma ha trovato innumerevoli difficoltà sia di carattere progettuale nel caso di Napoli sia per richieste di variazioni allo stesso programma approvato dal CIPE.

Al 30 giugno 1983 risultano approvati progetti per circa L. 4 miliardi.

Dati risultanti alla Ragioneria :

- Autorizzazione esercizi 81-82-83	L. 85	miliardi
- Impegni al 30 giugno 1983	L. 1,600	"
- Pagamenti al 30 giugno 1983	L. 0,500	"

PIANO STRALCIO PER LA VIABILITA'

DI GRANDE COMUNICAZIONE

(Legge 12/8/1982, n. 531)

La legge n. 531/82 prevede agli artt. 3 e 4 un programma stralcio di interventi di viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario con uno stanziamento pari a L. 800 miliardi.

Il relativo programma di interventi approvato con D.M. 21/1/83 n. 53 e successivamente modificato con D.M. 15/4/83, n. 293, per la parte afferente la Regione Calabria,

sarà finanziato con i fondi di cui alla sopracitata legge 531/82 iscritti in bilancio nell'apposito capitolo di spesa n. 507.

Al 30 giugno 83 risultano appaltati, in corso di appalto o approvati, progetti per complessive L. 248 miliardi.

Capitolo di spesa n. 507

(Dati risultanti alla Ragioneria)

Autorizzazione es. 1982-83	L. 190.000.000.000.=
Impegni al 30/6/1983	" 25.000.000.000.=
Pagamenti al 30/6/1983	" 25.000.000.000.=

MINISTERO DEI TRASPORTI

AZIENDA AUTONOMA DELLE 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)

INDICE PER LEGGI

Legge 27 aprile 1962, n.211

Legge 27 luglio 1967, n.635

Legge 25 ottobre 1968, n.1089

Legge 9 marzo 1973, n.52

Legge 9 agosto 1974, n.369

Legge 14 agosto 1974, n.377

Legge 8 agosto 1977, n.546

Legge 18 agosto 1978, n.503

Legge 12 febbraio 1981, n.17

LEGGE 27 APRILE 1962, n. 211 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI

Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato.

Parte Prima

Con la legge 27/4/62, n. 211, l'Azienda F.S. fu autorizzata a predisporre un piano decennale di interventi per l'importo presunto di 1.500 miliardi di lire, da realizzare in due fasi, ciascuna della durata di un quinquennio. Inoltre, per la realizzazione della prima fase di tale piano, l'Azienda F.S. è stata autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza di 800 miliardi di lire con pagamenti ripartiti in vari esercizi finanziari, a partire da quello del 1962-63 e fino a quello del 1966-67.

Con la legge 6/8/67, n. 688 è stato approvato un finanziamento stralcio di 150 miliardi di lire per l'esecuzione di un programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase quinquennale del Piano decennale di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, con pagamenti ripartiti nei tre esercizi finanziari 1967 - 1968 e 1969.

Con la legge 28/3/68, n. 374 è stato autorizzato un secondo finanziamento stralcio di 100 miliardi di lire in conto della suindicata fase, con pagamenti ripartiti in tre esercizi finanziari 1969 - 1970 e 1971.

Con la legge 25/10/68, n.1089 è stato approvato l'ulteriore importo di 450 miliardi di lire a completamento del Piano decennale, con pagamenti ripartiti tra gli esercizi finanziari dal 1968 al 1972.

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 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.

Parte seconda

Gli obiettivi del Piano decennale non sono stati tutti 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.

I lavori risultano ultimati da tempo, mentre al 31.12.1982 le spese consunte ammontano a 1.477,41 miliardi di lire, pari al 98,49% delle somme stanziare.

SCHEDA CONTABILE

Cap. 509 - Piano decennale F.S.
(Leggi 211/62, 688/67, 374/682 e 1089/68)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982, in conto del capitolo 509, erano state formulate in miliardi 17,2. I pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 3,67.

I minori pagamenti, rispetto alle previsioni formulate, sono da attribuire essenzialmente alla non avvenuta liquidazione di talune situazioni finali dei lavori nonché alla mancata restituzione di decimi di garanzia alle ditte appaltatrici.

Tali pagamenti, pur previsti per l'esercizio considerato, sono invece slittati a quello successivo.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa nel 1° semestre 1983 sarà di miliardi 0,60, a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1983 di miliardi 6,-.
- Per l'esercizio 1984, la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 16,-.
- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa, per l'esercizio 1982 questa è stata di miliardi 3,44 per il Nord-Italia e miliardi 0,23 per il Centro-Sud.

LEGGE 27 LUGLIO 1967, N. 635 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI

Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil Sur Roya-Ventimiglia

Parte Prima

Con la legge 27/7/67, n.635 le Ferrovie dello Stato sono state autorizzate a spendere 5 miliardi di lire per la ricostruzione della ferrovia Torino-Cuneo-San Dalmazzo di Tenda-Breil sur Roya-Ventimiglia, nelle tratte distrutte dagli eventi bellici, in territorio italiano e francese, con stanziamenti ripartiti nei tre esercizi finanziari 1966, 1967 e 1968.

Con la legge 30/6/71, n. 510 è stata autorizzata una ulteriore spesa di 1.700 milioni di lire con ripartizione dei pagamenti tra gli esercizi finanziari 1970 e 1971.

Con la legge 12/5/75, n. 158 è stato disposto un ulteriore finanziamento di 12 miliardi di lire, con ripartizione degli stanziamenti tra gli esercizi finanziari 1975 e 1976.

Con la legge 25.1.1979, n. 33 è stato disposto un ulteriore finanziamento di 16.000 milioni di lire, con ripartizione degli stanziamenti tra gli esercizi finanziari 1978 e 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 Cuneense.

Parte seconda

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.

I pagamenti effettuati ammontano a 30 miliardi di lire, pari al 86,45% degli stanziamenti accordati.

SCHEDA CONTABILE

Cap. 511 - Ripristino linea Cuneo-Breyl-Ventimiglia
(Leggi 635/67, 510/71, 158/75 e 33/79)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982, in conto del capitolo 511, erano state formulate in miliardi 7,9. I pagamenti effettuati sono risultati di miliardi 10,6.

I maggiori pagamenti, rispetto alle previsioni formulate, sono da attribuire alla risoluzione di alcune controversie con gli Enti locali.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1983 sarà di miliardi 0,1 a fronte di una previsione di spesa di 4,7 miliardi per l'intero esercizio 1983.
- Per l'esercizio 1984 non è previsto alcun pagamento.

LEGGE 25 OTTOBRE 1968, N. 1089 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI E INTEGRAZIONI

Conversione in legge con modificazioni del decreto legge 30.8.1968, 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.

Parte prima

Con la legge 25/10/68, n. 1089, l'Azienda F.S. è stata autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza di 200 miliardi di lire, per opere riguardanti la costruzione di nuovi collegamenti ferroviari, con pagamenti ripartiti tra gli esercizi finanziari dal 1969 al 1973.

Il provvedimento aveva essenzialmente lo scopo di elevare in modo consistente la potenzialità di circolazione sulla Roma-Firenze, ossia 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 meridionale del Paese, consentendo nel contempo di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza.

Con la legge 5/8/75, n. 409 è stato concesso un finanziamento integrativo, con carattere di urgenza, di 200 miliardi di lire per la prosecuzione di lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze.

Parte seconda

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, né con gli ulteriori stanziamenti, per complessivi 100 miliardi, destinati allo scopo in conto dei finanziamenti accordati con la legge n. 52/1973 (Piano Ponte) e n. 377/1974 (Programma di Interventi Straordinari).

Per completare l'opera, escludendo ovviamente il tratto di sottoattraversamento della città di Firenze, al momento della compilazione del Programma Integrativo delle F.S. fu stimata necessaria una ulteriore occorrenza finanziaria dell'ordine di 315 miliardi (200 miliardi per nuove opere e 115 miliardi per rifinanziamento di opere già programmate), stanziata con legge 12 febbraio 1981, n. 17.

Alla data del 31 dicembre 81 gli appalti sono stati totalmente affidati ed i pagamenti effettuati ammontano a 384,25 miliardi di lire, pari al 96,06% degli stanziamenti accordati con i provvedimenti legislativi precedenti al Programma Integrativo.

SCHEDA CONTABILE

Cap. 513 - Direttissima
(Leggi 1089/68 e 409/75)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982 in conto del capitolo 513 erano state formulate in miliardi 15; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 10,-.

I minori pagamenti, rispetto alle previsioni formulate, sono da attribuire essenzialmente alla non avvenuta liquidazione di talune situazioni finali dei lavori nonché alla mancata restituzione di decimi di garanzia alle ditte appaltatrici.

Tali pagamenti, pur previsti per l'esercizio considerato, sono invece slittati a quello successivo.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, non è possibile fornire l'ammontare dei pagamenti del 1° semestre 1983. La previsione di cassa per l'intero esercizio 1983 è di miliardi 11,4.
- Per l'esercizio 1984 non è previsto alcun pagamento.

LEGGE 9 MARZO 1973, N.52

Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle F.S.

Parte prima

Con la legge 9/3/73, n.52 l'Azienda F.S. è stata autorizzata ad eseguire un piano di opere per l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete, per un importo di 400 miliardi di lire, con pagamenti ripartiti tra gli esercizi finanziari 1973, 1974 e 1975.

Tale Piano è stato finalizzato all'attuazione di circoscritti urgenti interventi agli impianti ed ai mezzi di 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. 52/1953 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'ammodernamento degli impianti fissi della rete;
- f) all'ammodernamento ed al miglioramento ambientale dei posti di lavori;
- g) al potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti rete ferroviarie

europee nonché delle linee a servizio dei maggiori porti.

Parte seconda

Non è stato possibile raggiungere completamente gli obiettivi previsti dal Piano in conseguenza del diminuito potere di 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, mentre col Finanziamento Integrativo (legge 503/78) hanno trovato copertura le revisioni prezzi.

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 di lire, mentre per quanto concerne il settore degli Impianti fissi, il relativo programma risulta già realizzato per circa il 99%, ed i pagamenti effettuati ammontano a circa 365,44 miliardi di lire, pari al 91,36% degli stanziamenti accordati.

SCHEDA CONTABILECap. 515 - Piano Ponte
(Legge 52/73)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982 in conto del capitolo 515 erano state formulate in miliardi 37,8; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 9,22.

I minori pagamenti rispetto alle previsioni formulate, sono da attribuire essenzialmente alla non avvenuta liquidazione di talune situazioni finali dei lavori nonché alla mancata restituzione di decimi di garanzia alle ditte appaltatrici.

Tali pagamenti, pur previsti per l'esercizio considerato, sono invece slittati a quello successivo.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1983 sarà di miliardi 3,53 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1983 di miliardi 15,-.
- Per l'esercizio 1984 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 19.
- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa, per l'esercizio 1982 questa è stata di miliardi 5,58 al Nord, 3,61 al Centro-Sud e 0,03 per il materiale rotabile.

LEGGE 9 AGOSTO 1974, N. 369

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

Parte prima

Con la legge in parola è stato operato uno storno del finanziamento di 8 miliardi già riservato, ai sensi della 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.

Parte seconda

Nel corso del 1982 è stato completato l'allacciamento ferroviario della stazione di Pisa C.le con l'aeroporto, dopo l'ottenimento, a seguito di laboriose trattative, del benessere sul progetto da parte dei vari Enti interessati. Al 31.12.82 i lavori relativi al suaccennato collegamento risultano ultimati ed i pagamenti effettuati ammontano a 3,21 miliardi, pari al 40,12% dello stanziamento accordato.

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

SCHEDA CONTABILE

Cap. 517 - Firenze-Pisa
(Legge 369/74)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982 in conto del capitolo 517 erano state formulate in miliardi 2,-; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettuati sono risultati di miliardi 2,5.

I maggiori pagamenti rispetto alle previsioni sono dovuti alla risoluzione di alcune controversie con gli Enti locali.

- Per l'esercizio 1984 non è previsto alcun pagamento per il capitolo in oggetto.

LEGGE 14 AGOSTO 1974, N. 377

Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle F.S.

Parte prima

Con la legge 14/8/74, n. 377, l'Azienda F.S. è stata autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza di 2000 miliardi di lire per interventi nel settore degli impianti fissi e del materiale rotabile, con pagamenti ripartiti nei vari esercizi finanziari dal 1975 al 1980.

Il finanziamento 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 dalle 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 mobile;
- 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 mag-

giore efficienza e produttività.

Parte seconda

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 2000 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 ad assicurare completamento funzionale delle opere 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.

In atto l'attuazione del Programma si può considerare completata e liquidata per quanto attiene agli interventi al Parco del materiale rotabile.

Per quanto attiene al settore degli impianti fissi, al 31 dicembre 1982 le opere risultano appaltate per circa il 93% dell'aliquota appaltabile, eseguite per il 71,5%.

Nel complesso i pagamenti effettuati ammontano a 1.511 miliardi di lire pari al 75,55% degli stanziamenti accordati.

Il ritardo finora accumulato nell'attuazione del programma in parola è dovuto essenzialmente ai seguenti fattori:

- cause esterne di Azienda
 - difficoltà all'acquisizione dei prescritti pareri di conformità agli strumenti urbanistici;
 - difficoltà del rispetto dei termini temporali contrattuali da parte delle imprese appaltatrici;
 - difficoltà nelle acquisizioni delle aree.
- motivi tecnici
 - interferenze con l'esercizio ferroviario;
 - consequenzialità spaziale temporale nella eseguibilità dei lavori.

SCHEDA CONTABILECap. 516 - Programma di interventi straordinari
(Legge 377/74)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982 in conto del capitolo 516 erano state formulate in miliardi 300; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 150,85.

I minori pagamenti rispetto alle previsioni formulate, sono da attribuire essenzialmente alla non avvenuta liquidazione di talune situazioni finali dei lavori nonché alla mancata restituzione di decimi di garanzia alle ditte appaltatrici.

Tali pagamenti, pur previsti per l'esercizio considerato, sono invece slittati a quello successivo.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1983 sarà di miliardi 49,52 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1983 di miliardi 155,-.
- Per l'esercizio 1984 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 252,-.
- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31.12.1982, 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 1982 la spesa consunta è stata di miliardi 101,44 al Nord, 49,41 al Centro - Sud.

LEGGE 8 AGOSTO 1977, n. 546 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI

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

Con la legge 546/77, l'Azienda autonoma F.S. fu autorizzata ad assumere impegni di spesa per 150 miliardi di lire per l'ammodernamento ed il raddoppio del tratto Tarcen-to-Confine di Stato della linea ferroviaria Udine-Tarvisio, con pagamenti suddivisi in cinque anni dal 1978 al 1982.

Con la recente legge 11.11.82, n. 828, sono stati presi altri provvedimenti per il completamento dell'opera di ricostruzione e di sviluppo delle zone della Regione Friuli-Venezia Giulia colpita dal terremoto del 1976, assegnando all'Azienda FS un ulteriore stanziamento di miliardi 300 per il periodo 82/85.

La finalità degli interventi previsti è quella di aumentare la potenzialità della linea per adeguarla ai maggiori volumi di traffico previsti, non solo nel settore viaggiatori ma soprattutto in quello merci, al fine di soddisfare la domanda di trasporto di carbone che proviene dall'Austria e da altri paesi del Centro Europa.

Parte seconda

Per l'esecuzione dei lavori in questione si sono incontrate diverse difficoltà che ne hanno notevolmente rallentato lo svolgimento.

Principali cause di ritardo sono da attribuirsi alle difficoltà di prelievo degli inerti frapposte dalla Regione Friuli, alla realizzazione di una variante provviso-

ria sulla S.S. Pontebbana, per la quale è mancata la collaborazione degli Enti locali, nonché alla necessità di apportare, in corso d'opera, una variante al tracciato originariamente previsto per limitare le sollecitazioni sul terreno, rivelatosi poco consistente.

Al 31 dicembre 1982, risultano approvate proposte di spesa per 144,2 miliardi di lire, mentre sono stati appaltati lavori per complessivi 100,2 miliardi.

I pagamenti effettuati fino al 31.12.82 ammontavano a 14,50 miliardi di lire, pari al 9,6% circa dell'originario stanziamento accordato di 150 miliardi.

SCHEMA CONTABILE

Cap. 519 - Ricostruzione zone Regione Friuli e Regione Veneto colpite dal terremoto del 1976
(Legge 546/77)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982, in conto del capitolo 519, erano state formulate in miliardi 45,-; i pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 10,-.

I minori pagamenti rispetto alle previsioni formulate, sono da attribuire essenzialmente alla non avvenuta liquidazione di talune situazioni finali dei lavori nonché alla mancata restituzione di decimi di garanzia alle ditte appaltatrici.

Tali pagamenti, pur previsti per l'esercizio considerato, sono invece slittati a quello successivo.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa del 1° semestre 1983 sarà di miliardi 13,06 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1983 di miliardi 40.
- Per l'esercizio 1984 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 90.

LEGGE 18 AGOSTO 1978, N. 503

Finanziamento integrativo di 1.665 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda F.S., per il completamento delle tre nuove Officine di Grande Riparazione programmate nel Mezzogiorno.

Parte prima

Con la legge in parola l'Azienda F.S. è stata autorizzata ad assumere impegni fino a 1.665 miliardi, ripartiti fra tre diversi settori di intervento, con pagamenti suddivisi tra gli esercizi finanziari 1978, 1979 e 1980.

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 programmate a Saline di Reggio Calabria, San 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.

Parte seconda

Sono stati affidati tutte le commesse per le forniture inerenti al potenziamento del Parco Materiale rotabile ed i lavori per due delle tre Officine G.R. (Saline di Reggio Calabria e San Nicola di Melfi), mentre l'attuazione del programma concernente gli impianti tecnologici è giunto ad oltre il 97% come impegni di spesa assunti contabilmente,

mentre i lavori, appaltati al 89,6% delle aliquote appaltabili, sono eseguiti al 50% rispetto alle autorizzazioni di spesa approvate.

I pagamenti effettuati nel complesso ammontano a 1341,08 miliardi di lire, pari al 80,54% degli stanziamenti accordati.

SCHEMA CONTABILECap. 520 - Finanziamento integrativo
(Legge 503/78)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982 in conto del capitolo 520 erano state formulate in miliardi 300,-; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 277,78.

I minori pagamenti rispetto alle previsioni formulate, sono da attribuire essenzialmente alla non avvenuta liquidazione di talune situazioni finali dei lavori e delle forniture, nonché alla mancata restituzione di decimi di garanzia alle ditte appaltatrici.

Tali pagamenti, pur previsti per l'esercizio considerato, sono invece slittati a quello successivo.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi la presumibile spesa nel 1° semestre 1983 sarà di miliardi 75,07; a fronte di una previsione di cassa per l'esercizio 1983 di miliardi 190,-.
- Per l'esercizio 1984 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è nell'ordine di miliardi 133.
- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31.12.1982, 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 1982 la spesa consunta è stata di miliardi 23,44 al Nord, 15,29 al Centro-Sud e 239,05 per il materiale rotabile.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PiANO INTERATTIVO DI 1985 MILIARDI (in milioni)

Situazione proposta approvata al 31 DICEMBRE 1982

IMPIANTI FISSI	Programmi approvati	REGIONI																TOTALE ITALIA (GENERALI)					
		TURCO	CALAB.	PUGLIA	BASILICATA	ABRUZZO	MOLISE	CAMPANIA	LAZIO	TOSCANA	EMILIA	ROMAGNA	VENETIA	LOMBARDIA	PIEMONTE	VALLE D'AOSTA	TOTALE ITALIA (GENERALI)						
I - Seda, opere d'arte e manufatti delle linee	p.m.	12,8	14,8	9,7	13,9	4,25	3,35	9,5	15,2	11,5	20,-	5,-	120,-	6,-	25,9	10,6	8,1	16,4	9,-	69,-	145,-	265,-	
II - Impianti d'armamento	p.m.																						
III - Impianti di elettrificazione	p.m.																						
IV - Raddoppi di linee	p.m.																						
V - Quadruplicamenti di linee	p.m.																						
VI - Rettifiche di tracciato e nuove linee ferrov.	p.m.																						
VII - Nodi ferroviari e stazioni	p.m.																						
VIII - Impianti di segnalamento e sicurezza	p.m.																						
XV - Ripetizione segnalamento in macchina	191-	12,800	14,800	9,700	13,900	4,250	3,350	9,500	14,700	11,500	20,000	5,000	114,500	6,000	25,900	10,600	8,100	16,400	9,000	69,000	145,000	265,000	
IX - Telecomunicazioni	p.m.																						
X - Impianti di illuminazione ed elettrotecnici	p.m.																						
XI - Impianti idrici e termici	p.m.																						
XII - Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro	p.m.																						
XIII - Impianti fissi della trazione	65-																						
IV - Punte, piloni, livelli	9-																						
VI - Automazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali	p.m.																						
		19,800	14,800	9,700	13,900	4,250	3,350	9,500	14,700	11,500	20,000	5,000	119,500	6,000	25,900	10,600	8,100	16,400	9,000	69,000	145,000	265,000	
P A R C O																		TOTALE ITALIA (GENERALI)					
«A» NUOVE COSTRUZIONI																		TOTALE ITALIA (GENERALI)					
1 - Mezzi di trazione	360-																	182,147					
2 - Materiali per servizio Viaggiatori	620-																	342,300					
3 - Materiali per servizio merci	145-																	52,685					
«B» RISERVE E SPERIMENTAZIONI																							
4 - Piccoli oneri per revisione prezzi relativi agli ordinativi affidati in conto pieno conto P.I.S.	243-																	124,042					
5 - Costruzioni di rotabili sperimentali ed acquisizioni di attrezzature speciali	33-																	12,950					
TOTALI «PARCO»	1000																	714,170					
TOTALI GENERALI	1000																	833,670					

LEGGE 12 FEBBRAIO 1981, N.17

Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato.

Parte prima

Con la legge in parola, in attesa del nuovo piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, da definirsi nell'ambito della elaborazione del piano generale dei trasporti, l'Azienda F.S. è stata autorizzata a dare esecuzione, nel periodo 1980-85, ad un programma integrativo di interventi per l'importo complessivo di 12.450 miliardi di lire, con pagamenti ripartiti negli esercizi finanziari dal 1980 al 1985.

Il finanziamento, suddiviso in una parte concernente Impianti fissi e navi traghetto, per 8.950 miliardi, ed una parte riguardante il parco del materiale rotabile, per 3.500 miliardi, si prefigge l'obiettivo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

- il finanziamento integrativo occorrente per le opere e le forniture già previste nei precedenti programmi di investimenti straordinari ferroviari;
- avvio a soluzione dei più impellenti problemi dell'esercizio ferroviario;
- superamento delle insufficienze strutturali che limitano la integrazione fra le linee meridionali ed insulari e quelle del Centro-Nord;
- creazione di itinerari alternativi, riqualificazione organica delle trasversali appenniniche e recupero di efficienza sulla rete complementare e secondaria;
- esecuzione di opere necessarie per la tutela delle acque dall'inquinamento in base alle leggi 319/76 e 650/79;

- potenziamento dei collegamenti con i porti e miglioramento delle linee ai valichi di confine onde definire le relazioni dell'intero bacino mediterraneo con il Nord Italia e l'Europa ed assicurare la razionalizzazione ed integrazione della rete nazionale al sistema ferroviario europeo;
- adeguamento del parco del materiale rotabile e degli impianti fissi, delle stazioni, delle navi traghetto, delle rampe di accesso e dei porti;
- avvio degli interventi più urgenti per la protezione della rete ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico per quanto di propria competenza e per il miglioramento o la soppressione dei passaggi a livello;
- realizzazione della elettrificazione della rete ferroviaria della Sardegna.

Con la legge finanziaria 26.4.1983 n. 130, l'importo complessivo del Programma Integrativo è stato elevato di 6.400 miliardi di lire passando da 12.450 a 18.850 miliardi, di cui 13.550 miliardi per gli impianti fissi e miliardi 5.300 per il materiale rotabile.

I pagamenti relativi alla maggiore disponibilità di 6.400 miliardi vengono così ripartiti:

- | | | |
|---------------------|----------|--------|
| - anno 1984 | miliardi | 950 |
| - anno 1985 | miliardi | 1.150 |
| - anno 1986 e succ. | miliardi | 4.300. |

Parte seconda

Il programma di utilizzo del finanziamento di 12.450 miliardi di lire è stato approvato con D.M. 1881 del 10 settembre 1981.

Al 31.12.1982, per quanto concerne il parco del materiale rotabile sono state approvate proposte per 2.825 miliardi, mentre per gli impianti fissi e navi traghetto sono state approvate proposte per 5013,5 miliardi; sono state affidate commesse per 2.692 miliardi di lire e appaltati lavori per 813,7 miliardi.

In complesso, i pagamenti effettuati ammontano a 433,4 miliardi di lire.

Per ulteriori elementi di dettaglio in ordine alla situazione del Programma Integrativo si richiama l'unito appunto.

SCHEDA CONTABILECap. 526/527 - Programma Integrativo
(Legge 17/81)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1982, in conto dei capitoli 526/527, erano state formulate in miliardi 3.399,-; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 893,79..

Le motivazioni dei ritardi rispetto alle previsioni sono dettagliatamente illustrate nell'unito appunto.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa del 1° semestre 1983 sarà di miliardi 531,7; a fronte di una previsione di cassa per l'esercizio 1983 di miliardi 3.600.
- Per l'esercizio 1984 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è dell'ordine di miliardi 3.600.
- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31.12.1982, 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 1982 la spesa consunta è stata di miliardi 188,86 al Nord, 79,63 al Centro-Sud e 625,- per il materiale rotabile.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PROGRAMMA INTEGRATIVO

L. 17/1961

- CAP. 526 -

Situazione proposte approvate al 31 DICEMBRE 1962

(in milioni di lire)

Programma	IMPIANTI FISSI	Situazione proposte approvate al 31 DICEMBRE 1962																	TOTALI GENERALI								
		TORINO	MILANO	VERONA	VENETA	TERESTE	GENOVA	BOLOGNA	FIRENZE	ANCONA Nord	ANCONA Sud	ROMA Nord	ROMA Sud	BAROLI	SAR	REGGIO CALABRIA	PALERMO CALABRIA	BRESCIA Nord		BRESCIA Sud	TOTALE Centro Nord	TOTALE Centro Sud					
I - Sede, opere d'arte e manufatti della linea	44.555	163	52.282,2	34.234,8	72.055,5	28.536,4	17.415,6	18.671,2	81.206,3	16.256,4	16.256,4	198.116,5	71.425,4	11.452,4	21.218,5	21.218,5	10.121,4		108.253,3	2.564	178.256,3	108.253,3	2.564	178.256,3	320.512,7	8.953.800	
II - Impianti d'armamento	19.400		48.400	31.200	14.400	18.200	17.400	14.400		11.400	14.400	312.200	17.200	6.200	12.000	12.000	9.400	5.500	182.000	182.000		182.000	182.000		182.000	193.300	6.950.000
III - Impianti di elettrificazione	489.600		3.100	53.200	43.200	23.200	18.200	14.200	18.400	11.400	11.400	317.200	14.200	31.200	21.200	13.100	9.400	5.500	142.000	142.000		142.000	142.000		142.000	163.300	2.029.150
IV - Raddoppi di linee	1.713.800		12.408	54.286,8		2.128,3	80.200	107.200	176.408			155.211,6	1.438,2	128.218,5	154.200	454.448	27.425		673.611,5	673.611,5		673.611,5	673.611,5		673.611,5	1.301.211,2	8.953.800
V - Quadruplicamenti di linee	605.900		14.824,2	15.984,5			397.438				308.281,7			159.400					150.000	150.000		150.000	150.000		150.000	295.211,7	6.950.000
VI - Rettifiche di tracciato e nuove linee ferrov.	624.600			39.582,2		600	18.200		18.200		26.400			56.000	200.408	48	37	114,5	254.605,5	254.605,5		254.605,5	254.605,5		254.605,5	348.377,2	8.953.800
VII - Nodi ferroviari e stazioni	1.853.018		72.044,3	61.403,3	16.254,1	11.457	6.588	64.800	58.207	12.400	65.259,7	5.817,2	67.262,7	14.200	15.888	7.100	19.260	19.260	117.514,5	117.514,5		117.514,5	117.514,5		117.514,5	214.212,2	8.953.800
VIII - Impianti di segnalamento e sicurezza	827.350		14.244	24.228,9	7.640	3.200	200	3.450	4.133	14.200	14.200	140.975,8	1.800	31.542,4	37.892	12.850	18.250		120.654,8	120.654,8		120.654,8	120.654,8		120.654,8	186.431,3	6.950.000
IX - Telecomunicazioni	25.830					675	200	54.205	471.871,2			3.235	3.235	340		1.000			4.270	4.270		4.270	4.270		4.270	5.395	6.950.000
X - Impianti di illuminazione ed elettrodomestici	p. m.																										
XI - Impianti idrici e termici	28.400																										
XII - Pettini di servizio ed ambienti di lavoro	350.500																										
XIII bis - Allarghi per il personale	250.900																										
XIII - Impianti fissi delle trazioni	222.710		2.428,5	13.517,5	1.307,5	1.000	6.262,1	6.262,1	6.262,1	6.262,1	15.403,6	59.230,4	1.251,4	14.279,8	1.050	1.462,1	6.887	6.887	64.955,4	64.955,4		64.955,4	64.955,4		64.955,4	132.514,8	112.514,8
XIV - Passeggi a livello	84.000																										
XV - Automatizzazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali	45.478																										
XVI - Automazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali	20.300																										
- Navi traghetto	150.700																										
- Riserve	10.845																										
TOTALI IMPIANTI FISSI			114.867,5	70.274,7	29.813,4	14.607	112.111,9	108.406,2	140.282,7	104.490,2	149.199,9	1.762.887,9	180.292	139.700	483.791	148.594,8	53.288	57.809,1	1.307.579,4	1.307.579,4		1.307.579,4	1.307.579,4		1.307.579,4	3.941.795,1	
	2.000.000		141.227,2	132.288,5	48.240,9	16.878,6	28.577,3	24.586,3	24.198	24.586,3	781.271,5	181.271,5	181.271,5	142.609,4	142.609,4	142.609,4	152.274	152.274	302.607,2	302.607,2		302.607,2	302.607,2		302.607,2	1.430.214,0	
	8.950.000		20.054,1	137.102,3	24.591,3	12.277,3	105.251,3	122.229,3	127.457,3	124.589,3	125.405,3	1.812.221,3	181.221,3	152.271,3	472.811,3	151.432,3	48.284,3	162.672,3	1.626,3	1.626,3		1.626,3	1.626,3		1.626,3	5.411.911,3	

CAP. 527

PROGRAMMA INTEGRATIVO

L. 17/1981

Situazione proposte approvate al 31.12.1982 (milioni di lire)

PARCO MATERIALE ROTABILE	Programma originario	Rete Centro - Nord	Rete Centro - Sud	Rete Intera Rete	TOTALI GENERALI
1 - Mezzi di trazione	1.040.000	420.605	466.205		886.810
2 - Materiali per servizio Viaggiatori	1.420.000	641.510	572.360		1.213.870
3 - Materiali per servizio merci	740.000	280.016	380.184		660.200
4 - Maggiori oneri per revisione prezzi relativi a precedenti forniture in corso	200.000			(*) 63.900	63.900
5 - Costruzione di rotabili sperimentali ed acquisizione di attrezzature speciali	100.000				
TOTALI "PARCO"	3.500.000	1.342.131	1.418.749	63.900	2.824.780

(*) Quota indivisa in attesa che vengano aggiudicate le commesse.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

All. N. 1Stato attuazione Programma Integrativo

(Situazione al 31 dicembre 1982)

Settore	Capitolo di spesa	Importo di Programma	Situazione Proposte di Spesa		Situazione appalti	
			Approvate dai vari Organi	In corso di approvazione	Appalti affidati	Appalti in corso di affidamento
Materiale Rotabile	527	3.500	2.825	380,5	2.692	366
Navi Traghetto	526	150	150	=====	134,2	===
Impianti Fissi	526	8.800	4.863	679,6	679,5	3.070
T O T A L I		12.450	7.838	1.060,1	3.505,7	3.436

- Importi globali in miliardi

A P P U N T O

PROGRAMMA INTEGRATIVO F.S. (Legge 17/1981)

Stato di realizzazione

- La legge 12.2.1981 n. 17 di finanziamento del Programma Integrativo, entrata in vigore il 1° 3.1981, è divenuta operante per l'Azienda FS con l'approvazione del D.M. 1881 in data 10.9.1981 di utilizzazione del finanziamento stesso, dopo l'espletamento delle procedure previste dall'art. 3 della citata legge.
- Le tematiche di maggior rilievo, affrontate e risolte hanno riguardato:
 - a) le questioni connesse all'affidamento delle commesse del materiale rotabile;
 - b) il potenziamento delle strutture operative;
 - c) la revisione dei criteri degli indirizzi da adottare per l'affidamento di lavori di particolare rilievo.
- Per quanto riguarda il punto a), nel quadro delle iniziative adottate per attuare con tempestività gli adempimenti legislativi, sono stati esperiti gli opportuni contatti con l'industria costruttrice di materiale rotabile F.S., al fine di impostare una programmazione tecnico-industriale delle forniture atta a contemperare le esigenze dell'Azienda F.S. e quelle del comparto produttivo in parola.

Sono state definite le implicazioni connesse con la quantificazione globale del carico di lavoro affidabile alle ditte in conto costruzione e riparazione, in relazione alla capacità produttiva del settore, già impegnato per l'attuazione dei precedenti programmi di investimento. Peraltro, per una corretta interpretazione dell'art. 7 della citata legge 17/1981, in base alla quale procedere alla selezione preliminare di qualificazione, l'Azienda FS

ha ritenuto necessario acquisire preventivamente il parere dell'Avvocatura Generale dello Stato.

Risolti i dubbi interpretativi dopo appena due mesi dalla emanazione del ricordato D.M. 1881/1981, l'Azienda FS in data 12.11.1981 ha provveduto a pubblicizzare, a mezzo di opportuno comunicato diretto alle Imprese del settore, i lotti dei vari tipi di rotabili programmati, nonché i tempi di espletamento delle relative forniture, da mettere a base delle gare a licitazione o dei sondaggi di mercato.

La situazione attuale dell'affidamento delle commesse di materiale rotabile è riepilogata nell'unito prospetto allegato n. 1.

- Relativamente al punto b), con D.M. n. 1666 del 30.7.1981, sono state istituite la 1°, 2°, 3°, 4° e 5° Unità Speciali, prevedendo altresì le rispettive sedi baricentriche di Novara, Ferrara, Terni, Potenza e Reggio Calabria. Superata la fase di avvio, appena è stato possibile, anche in relazione al numero di operatori distaccati in più fasi dai Servizi dell'Azienda, le Unità Speciali hanno assunto la gestione dei lavori già appaltati, soprattutto gestiti dal Servizio Lavori dell'Azienda F.S., che il D.M. n. 2566 del 23.12.1981 ha assegnato alla competenza delle Unità Speciali medesime, lavori tuttora regolarmente in corso, senza che il cambiamento di gestione abbia comportato rallentamenti o ritardi.

Inoltre, come stabilito dalla legge 17/1981, le stesse Unità Speciali hanno assunto anche le gestioni dei lavori già di pertinenza del Ministero dei LL.PP. e, in particolare:

- la nuova linea della cintura di Roma-Maccarese-Smistamento (3° U.S.)
 - la nuova linea Paola-Cosenza (5° U.S.).
- In ordine al punto c) va ricordato che l'eccezionalità dell'impegno e l'enorme salto qualitativo e quantitativo della capacità operativa e di spesa rispetto al passato hanno imposto di adottare una organizzazione e metodologie che, pur senza rompere la necessaria unitarietà di visione

e di gestione dell'Azienda, dilatino al massimo le possibilità di articolazione e di decentramento dell'Azienda stessa, sfruttando in pieno le facoltà attribuite dall'attuale legislazione.

Si è ritenuto rispondente, per le suddette finalità, prevedere la concessione, oltre che della costruzione delle opere, anche della progettazione di tutto il complesso di interventi previsto, anche a lungo termine, sull'intero itinerario o impianto, da affidare e gestire secondo la procedura di seguito illustrata.

Sono stati emanati due decreti ministeriali che regolano la materia di cui trattasi.

Il primo Decreto del 30 gennaio 1982, n. 175, definisce innanzitutto il sistema di "prestazioni integrate" riguardanti unitariamente la progettazione e la costruzione di complessi di opere anche a carattere interdisciplinare.

Il secondo decreto del 13 febbraio 1982, n. 267, stabilisce i criteri per l'affidamento delle concessioni di prestazioni integrate e le connesse procedure.

Entro il mese di luglio 1982 è stato portato a termine il complesso lavoro di qualificazione dei circa 250 concorrenti, che hanno prodotto complessivamente 1065 domande, avendo richiesto la qualificazione per più opere o complessi di opere.

Era stato previsto di avviare le procedure per gli affidamenti delle opere più qualificanti, entro un semestre a decorrere dal settembre 1982; tale previsione non si è più potuta rispettare a causa del blocco cautelativo delle aggiudicazioni ed affidamenti, operato in attesa di una chiarificazione in ordine alle effettive disponibilità finanziarie.

Il blocco dell'attività negoziale connessa all'attuazione del Programma Integrativo, limitatamente al settore degli impianti fissi, ha inciso negativamente anche nella prosecuzione della realizzazione di precedenti piani straordinari di investimento, in quanto ha rallentato la program-

mata attività operativa.

Dopo la soluzione dei problemi connessi con il rifinanziamento del Programma Integrativo (legge finanziaria 1983), l'Azienda ha ripreso con il massimo impegno l'attività negoziale.

Per quanto attiene al settore del Parco Materiale Rotabile e Navi Traghetto, al 30.6.83 risultano impegnati 3.090 miliardi di lire, affidate forniture per 2.991 miliardi, a fronte di una aliquota appaltabile di 3.393 miliardi, eseguiti lavori per 606 miliardi ed effettuati pagamenti per 908 miliardi di lire comprensivi delle anticipazioni alle Imprese.

Per il settore Impianti fissi, sempre al 30.6.83, risultano impegnati 6.315 miliardi di lire, appaltati lavori per 1.423 miliardi, a fronte di una aliquota appaltabile di 6.522 miliardi, eseguiti lavori e forniture per 483 miliardi ed effettuati pagamenti per 622 miliardi di lire, comprensivi delle anticipazioni alle Imprese.

E' peraltro da far presente che per i restanti lavori di rilevante impegno tecnico ed economico, risultano già diramate lettere di invito alle gare per la quasi totalità di essi.

Si precisa, infine, che entro il mese di ottobre del corrente anno è previsto l'espletamento delle gare d'appalto fino alla concorrenza di 9.632,5 miliardi rispetto alla quota appaltabile stimata in 9.955,5 miliardi, con esclusione quindi di una tranche di 283 miliardi che riguardano opere, i cui progetti non sono ancora definibili per cause esterne all'Azienda F.S., essendo i relativi lavori subordinati alle decisioni di altri Enti.

LEGGE 7 agosto 1982, n. 526

Fondo investimenti e occupazione (F.I.O.)

Parte Prima

Con deliberazione 12 novembre 1982, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ha approvato l'attribuzione all'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato di uno stanziamento di 151 miliardi di lire, per il triennio 1983-1985, per la costruzione della linea ferroviaria Paola-Cosenza.

Parte seconda

Come è noto la competenza per la realizzazione della linea Paola-Cosenza è stata trasferita dal Ministero dei Lavori Pubblici all'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, con legge n. 17/1981.

Il completamento dei lavori risultati appaltati e in corso di esecuzione (4 appalti) al momento dell'avvenuto trasferimento dai LL.PP. alle F.S. comportano un onere di sola revisione prezzi ammontante a circa 62 miliardi di lire.

Con la parte residua dello stanziamento accordato sono stati appaltati nuovi lavori per 50,6 miliardi di lire.

La residua disponibilità sarà utilizzata in parte per la revisione prezzi delle nuove opere ed in parte per l'affidamento a cottimo ed a trattativa privata di lavori accessori per il completamento e la rifinitura delle opere.

SCHEDA CONTABILE

F.I.O. 1982
(Completamento linea ferroviaria Paola-Cosenza)
Cap. di spesa n.530

Somme autorizzate nell'esercizio 1983

- competenza	miliardi	151
- cassa	"	60

Autorizzazioni di spesa concesse al 31 luglio 1983

miliardi 151

Pagamenti effettuati al 31 luglio 1983

miliardi 14,4

Pagamenti previsti nel corso del 1984

miliardi 91

LEGGE 10 MAGGIO 1983, n. 189

Piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato.

Parte prima

Con la legge 10 maggio 1983, n. 189, l'Azienda F.S. è stata autorizzata a predisporre e a dare esecuzione nel periodo 1983-1992, ad un piano decennale di soppressione, di passaggi a livello, mediante la costruzione di idonei manufatti sostitutivi o deviazioni stradali, nonchè per migliorare le condizioni di esercizio di quelli non eliminabili, per una spesa complessiva presunta di 1.700 miliardi di lire.

Il piano dovrà essere realizzato in due fasi: la prima della durata di tre anni e la seconda di sette; il tutto fermi restando gli interventi di cui all'articolo 1 lettera i) della legge 12 febbraio 1981, n. 17 (Programma Integrativo).

Per il primo triennio il piano dovrà tener conto delle prioritarie esigenze dell'esercizio ferroviario e sarà approvato con Decreto del Ministro dei Trasporti, previo parere del Consiglio di Amministrazione dell'Azienda Autonoma F.S..

I manufatti sostitutivi o le deviazioni stradali, di cui all'art. 1 della legge 189, nonchè quelli di cui al 1° e 2° comma dell'art. 12 della legge 17/1981, dovranno essere commisurati alle caratteristiche della viabilità esistente e tali da garantire la stessa capacità di traffico.

Per la prima fase (1983-1985) l'Azienda F.S. è autorizzata ad assumere impegni, anche in via immediata, fino alla concorrenza della somma di 330 miliardi di lire; i pagamenti non potranno superare, per l'anno 1983, i 150 miliardi di lire, mentre per gli anni 1984 e 1985, la disponibilità verrà autorizzata con le rispettive leggi finanziarie annuali.

Parte seconda.

Dopo l'approvazione della legge è stato ordinato un censimento su scala nazionale di tutti i passaggi a livello esistenti.

Non appena in possesso dei dati relativi al censimento in questione verrà operato un esame critico ed obiettivo per individuare i provvedimenti da adottare per il raggiungimento delle finalità che si propone la legge, stabilendo l'ordine di priorità degli stessi e prevedendo l'accorpamento, ove possibile, degli appalti relativi alle opere da realizzare.

PAGINA BIANCA

MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

**AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DELLE COMUNICAZIONI
E 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)

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

INDICE PER LEGGI

Legge 23 gennaio 1974, n.15

Legge 7 giugno 1975, n.227

Legge 10 febbraio 1982, n.39

AZIENDA DI STATO PER I SERVIZI TELEFONICI

INDICE PER LEGGI

Legge 14 maggio 1981, n.220

Legge 10 febbraio 1982, n.39

LEGGE 23 GENNAIO 1974, N.15**Autorizzazione all'Amministrazione delle Poste e delle Telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali.****1. Generalità**

Con la legge in questione l'Amministrazione p.t. è stata autorizzata a dare attuazione ad un programma quinquennale di costruzione di edifici da destinare a sedi di uffici locali ubicati in Comuni non capoluoghi di provincia.

La durata del programma abbracciava il quinquennio 1973-1977.

Gli stanziamenti complessivamente autorizzati ammontavano a 150 miliardi.

2. Stato di attuazione

Superate le iniziali difficoltà di ordine giuridico ed amministrativo, si è pervenuti, attraverso il varo di sei distinti e successivi atti di concessione, all'approvazione di un totale di n.358 nuovi uffici.

Del complesso di uffici sopra citati risultano completamente ultimate e consegnate agli Organi locali dell'Amministrazione per la conseguente attivazione del servizio n.348 sedi; n.8 sedi, già costruite o in avanzata fase di costruzione saranno consegnate non appena ultimati gli allacciamenti di pubblici servizi; n.2 edifici sono da iniziare.

Le sedi complessivamente realizzate, o da completare risultano così distribuite sull'intero territorio nazionale:

Piemonte-Val d'Aosta	n. 22
Lombardia	n. 41
Veneto	n. 29
Friuli-Venezia Giulia	n. 9
Trentino-Alto Adige	n. 4
Liguria	n. 3
Emilia-Romagna	n. 28
Toscana	n. 31
Marche-Umbria	n. 17
Lazio	n. 13
Abruzzo-Molise	n. 13

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Campania	n. 34
Puglia-Lucania	n. 36
Calabria	n. 27
Sicilia	n. 25
Sardegna	n. 26

In totale	<hr/> n. 358
-----------	--------------

LEGGE 7 GIUGNO 1975, N. 227

Programma di interventi straordinari per la meccanizzazione e l'automazione dei servizi postali, di bancoposta e telegrafici, per il riassetto dei servizi telefonici nonché per la costruzione di alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni.

1. Generalità

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.

Con la legge in questione l'Amministrazione p.t. è stata 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'istallazione 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 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.

2. Stato di attuazione

a) Meccanizzazione della rete del movimento postale.

Il programma prevedeva la realizzazione di n.18 centri primari per le corrispondenze e n.8 centri pacchi e l'istallazione di codificatrici in edifici già esistenti.

Sono stati ultimati i seguenti centri corrispondenze:

Genova I, Torino I, Bologna, Bari, Catania, Milano I, Padova, Brescia, Genova II, Palermo, Venezia e Roma Fiumicino.

Quattro sono in corso di costruzione:

Milano Musocco, Roma S.Lorenzo, Cagliari, Lamezia Terme e due (Torino ferrovia e Napoli) da iniziare.

Per quanto concerne i centri di meccanizzazione pacchi, cinque sono ultimati (Torino Vanchiglia, Bologna, Bari, Catania e Padova); due sono in corso di costruzione (Roma Tor Sapienza e Lamezia Terme).

Rimane da iniziare il centro pacchi di Napoli.

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

Le disponibilità di spesa maturate a tutto l'esercizio 1982 ammontavano a lire 180 miliardi.

Con tale disponibilità sono state realizzate n.6 case-albergo (2 a Milano ed 1 a Torino, Genova, Bologna, Firenze) ed è in corso di completamento quella di Venezia.

Sono stati ultimati n.623 alloggi di servizio (190 in Milano, 112 a Brescia, 190 a Torino, 30 a Treviso, 24 a Bologna, 30 a Trieste, 24 a Firenze e 23 ad Oristano) e sono in fase di ultimazione altri 1.265 (574 a Milano, 131 a Bergamo, 30 a Busto Arsizio, 72 a Cuneo, 24 ad Asti, 20 ad Aosta, 80 a Novara, 80 a Venezia, 24 a Verona, 10 a Rovigo, 24 a Padova, 12 a Livorno, 12 a Perugia, 140 a Roma e 32 a Firenze).

Gli impegni approvati, assunti a tutto aprile 1983 costituiscono circa il 90% delle disponibilità finanziarie maturate nello stesso periodo, per cui tenendo presente il perdurante attuale livello inflazionistico e le quote per la revisione dei prezzi contrattuali, il programma d'interventi si può ritenere concluso.

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

Con l'entrata in esercizio dei centri di Pescara e Trento, risultano in funzione, oltre al centro nazionale di Roma, i seguenti 15 centri compartimentali elaborazione dati: Roma, Milano, Napoli, Torino, Venezia, Bologna, Bari, Ancona, Firenze, Palermo, Genova, Cagliari, Reggio Calabria, Pescara e Trento.

Nel corso del 1983 dovrebbe essere installato l'ultimo centro previsto a Trieste.

d) Automazione dei servizi telegrafici.

Nel quadro di sviluppo della rete telex dati è stato dato un notevole impulso all'ampliamento della rete in modo da permettere una maggiore disponibilità di attacchi di utente e far fronte, così, alla richiesta di allacciamento, in particolare nelle sedi dell'Italia Settentrionale.

La situazione al 30 aprile 1983 è illustrata dalla tavola che segue.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

LOCALITA'	N. linee	IMPORTI (milioni di lire)	SITUAZIONE (x)
1	2	3	4
TORINO	12.288	10.103	A (giugno 1979)
MILANO	16.384	13.309	A (dicembre 1979)
TORINO	-	600	V (integrazione impianti)
MILANO	-	1.200	V (integrazione impianti)
ROMA(sussid.)	500	1.000	A (febbraio 1981)
ROMA	9.280	10.520	O (prove funzionamento)
ROMA	7.104	4.862	O (prove funzionamento)
PALERMO	6.144	8.546	A (giugno 1981)
GENOVA	7.680	13.073	O (fase approntamento locali)
BARI	5.600	11.383	O (prove funzionamento)
ANCONA	6.300	12.580	O (fase approntamento locali)
PADOVA	6.000	11.802	O (" " ")
NAPOLI	9.824	16.581	O (" " ")
FIRENZE	10.122	17.161	O (fase installazione)
TORINO	4.096	4.203	P (" ")
MILANO (2^)	16.384	21.218	O (prove funzionamento)
ROMA	-	742	P (fase consegna)
IMPIANTI A COMMUTAZIONE DI PACCHETTO			
ROMA/NAPOLI	1.086	3.731	O (prove funzionamento)
MILANO	1.090	2.128	O (" ")
ACP compartim.	-	1.594	O (" ")

(x)

O = ordinata

I = installata ma non in attività

A = in attività

P = potenziamento di centrale esistente

V = varie

Per il servizio telegrafico pubblico la situazione, sempre al 30 aprile 1983, è la seguente:

LOCALITA'	IMPORTI (milioni di lire)	NOTE (x)	SISTEMA
ROMA	3.005	E	ADX Face Sud Elettronica
ROMA	370	E	SATR Vitroselenia
ROMA	303	E	Raddoppio SATR Vitroselenia
ROMA } MILANO }	9.550	E	Rockwell - Collins
MILANO	3.070	E	DS - 714 Philips
MILANO e VARIE	752	E	{ I Fase Esperimento Posta Elettronica (con DS 714 Philips)
VARIE SEDI	284	E	Unità "Fortex" Citec
MILANO e VARIE	600	O	{ II Fase Esperimento Posta Elettronica (con DS 714 Philips)
MILANO e VARIE	500	O	{ III Fase Esperimento P. E. (con DS 714 Philips)
VARIE SEDI	750	O	{ Automatizzazione Servizi Telegrafici e Banco Posta

(x)

E= esercizio

O= ordinata

Impegni di spesa sugli stanziamenti autorizzati dalla legge
7.6.1975, n. 227 (miliardi di lire)

SETTORI	Stanziamenti globali	Impegni al 31.12.1982	Impegni al 30.4.1983 (°)
EDILIZIA E SUOLI (meccanizzazione)	400	388,8	7,9
IMPIANTI	Meccanizzazione	160	=
	Automazione bancoposta	20	=
	Automazione telegrafi	70	=
ALLOGGI DI SERVIZIO e CASE-ALBERGO	180	158,5	2,5
TOTALE	830	796,8	10,4

(°) dati provvisori

LEGGE 10 FEBBRAIO 1982, N.39

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.

Con la legge 10 febbraio 1982, n.39, l'Amministrazione p.t. è stata autorizzata a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari concernente opere e forniture per un importo complessivo di 2.750 miliardi di lire da eseguirsi negli anni dal 1982 al 1987.

L'importo suddetto è destinato:

- per lire 250 miliardi al completamento degli impianti di meccanizzazione della rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi;
- per lire 100 miliardi al completamento dell'automazione dei servizi amministrativo-contabili nonché al potenziamento dei servizi di bancoposta;
- per lire 260 miliardi al completamento e alla integrazione della rete telex e trasmissione dati;
- per lire 40 miliardi al rinnovamento e potenziamento dei centri radio gestiti dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni;
- per lire 350 miliardi al completamento degli edifici destinati a sede degli impianti di meccanizzazione della rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi nonché alla costruzione di edifici per i servizi operativi e del movimento postale;
- per lire 350 miliardi alla costruzione ed all'acquisto di edifici destinati agli uffici di settore e di quartiere nelle grandi città, come previsto nei piani regolatori postali;
- per lire 450 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;
- per lire 750 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'art.14 della legge 12 marzo 1968, n.325;

- per lire 150 miliardi all'acquisto dei mezzi operativi occorrenti per il potenziamento dei trasporti postali urbani ed interurbani su strada in gestione diretta nonché delle relative infrastrutture;
- per lire 50 miliardi al potenziamento e allo sviluppo dell'attività scientifica.

Questo finanziamento straordinario consentirà, da un lato, il completamento dei programmi previsti dalla legge 7 giugno 1975, n.227 e 23 gennaio 1974, n.15 e dall'altro l'avvio di nuovi programmi, come quelli relativi ai centri radio, agli edifici per uffici di settore e di quartiere e ai trasporti su strada, per i quali l'Amministrazione ha da tempo avvertita un'esigenza di potenziamento e di sviluppo.

Per la realizzazione di questo programma l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza dell'intero importo di 2.750 miliardi di lire, fermo restando che i pagamenti non possono superare i limiti degli stanziamenti annuali che verranno iscritti in appositi capitoli, spese in conto capitale, del bilancio dell'Amministrazione medesima. Per il 1982 sono stati stanziati 470 miliardi e per il 1983 lo stanziamento è indicato dalla legge concernente disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 26.4.83, n.130) in lire 579 miliardi.

Stato di attuazione

Premesso che la legge, a causa degli adempimenti di natura tecnico-amministrativa ad essa connessi e dalla stessa previsti, è divenuta concretamente operativa solo a novembre del 1982, lo stato di realizzazione è il seguente:

- a) Impianti di meccanizzazione della rete delle corrispondenze e dei pacchi.

Stanziamento: 250 miliardi di lire	
disponibilità maturate: anno 1982	£. 60 miliardi
anno 1983	£. 45 "
Totale	£. 105 miliardi

impegni al 31.12.1982: 37,6 miliardi di lire

impegni al 1° 5.1983: nessuno

I finanziamenti della legge sono stati utilizzati per il completamento degli impianti meccanizzati di corrispondenze di Roma III e Milano Musoc-

co; nel corso del 2° semestre 1983 si prevede l'istallazione degli impianti di corrispondenza a Torino e Napoli.

b) Automazione dei servizi amministrativo-contabili e dei servizi di bancoposta.

Stanziamento: 100 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982 £. 10 miliardi
anno 1983 £. 20 "

Totale £. 30 miliardi

impegni al 31.12.1982: nessuno

impegni al 1° 5.1983: £. 11,9 miliardi

Sono state acquistate apparecchiature per alcuni Centri elettronici compartimentali e per il CED Nazionale; inoltre sono state istallate 400 Audit S nei compartimenti del Piemonte, Lombardia, Lazio e Campania a fronte delle 1.000 ordinate per tutto il territorio nazionale.

c) Rete telex e trasmissione dati

Stanziamento: 260 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982 £. 50 miliardi
anno 1983 £. 53 "

Totale £. 103 miliardi

impegni al 31.12.1982: 47,8 miliardi di lire

impegni al 1° 5.1983: 29,6 " " "

Sono state ordinate le Centrali di Bologna, Venezia e Verona ed è in corso il potenziamento di quelle di Milano e Torino; ancora per gli impianti a commutazione di pacchetto sono state ordinate le centrali di Roma, Napoli e Milano. Per il secondo semestre 1983 si prevedono altre 4 Centrali (Brescia, Milano internazionale, Catania e Roma internazionale).

Sono state acquistate 6.000 telestampanti per il servizio telex.

d) Centri radio p.t.

Stanziamento: 40 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982 £. 5 miliardi
anno 1983 £. 9 "

Totale £. 14 miliardi

impegni al 31.12.1982: nessuno

impegni al 1° 5.1983: "

Nel corso del 2° semestre 1983 si prevede d'impegnare £.6,5 miliar-

di per il potenziamento del servizio radiomarittimo principalmente attraverso l'acquisto di ripetitori.

e) Edifici per gli impianti di meccanizzazione e per i servizi operativi.

Stanziamiento: 350 miliardi di lire	
Disponibilità maturate: anno 1982	£. 90 miliardi
anno 1983	£. 85 "
Totale	£. 175 miliardi

impegni assunti al 31.12.1982: 29,5 miliardi di lire
impegni assunti al 1° .5.1983: nessuno

I finanziamenti previsti dalla legge 39/82 a tutto il 1983 prevedono il completamento degli edifici di Torino corrispondenze e Napoli corrispondenze e pacchi.

f) Edifici per gli uffici di settore e di quartiere.

Stanziamiento: 350 miliardi di lire	
Disponibilità maturate: anno 1982	£. 30 miliardi
anno 1983	£. 65 "
Totale	£. 95 miliardi

impegni assunti al 31.12.1982: nessuno
impegni assunti al 1° .5.1983: "

Nel corso del 1983 saranno proposti, da parte delle Società concessionarie interventi per la realizzazione di n.9 edifici di settore in Firenze (2) Roma (4) Napoli, Bologna e Milano per i quali sono in corso il reperimento delle aree edificabili e i necessari contatti con gli Enti Locali.

g) Alloggi di servizio.

Stanziamiento: 450 miliardi di lire	
Disponibilità maturate: anno 1982:	£. 100 miliardi
anno 1983:	£. 120 "
Totale	£. 220 miliardi

impegni assunti al 31.12.1982: nessuno
impegni assunti al 1° .5.1983: "

Entro il secondo semestre 1983 inizieranno i lavori di costruzione di alloggi di servizio in Lodi, Mantova, Saronno, Cremona, Vicenza e Roma per complessive 373 unità abitative.

h) Edifici per gli uffici postali ubicati in Comuni non capoluogo di provincia.

Stanziamiento: 750 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982 £. 100 miliardi
anno 1983 £. 150 "

Totale £. 250 miliardi

impegni assunti al 31.12.1982: nessuno

impegni assunti al 1° 5.1983: "

Nel corso del 1983 si inizieranno i lavori per 126 sedi di uffici postali in Comuni non capoluogo di provincia.

i) Trasporti.

Stanziamiento: 150 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982: £. 20 miliardi
anno 1983: £. 20 "

Totale £. 40 miliardi

impegni assunti al 31.12.1982: 19,1 miliardi di lire

impegni assunti al 1° 5.1983: 9,7 " " "

Nel primo trimestre 1983 sono stati forniti n. 164 veicoli acquistati con lo stanziamento del 1982 e si prevede l'acquisto di ulteriori 314 veicoli.

l) Attività scientifica.

Stanziamiento: 50 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982: £. 5 miliardi
anno 1983: £. 12 "

Totale £. 17 miliardi

impegni assunti al 31.12.1982: 0,3 miliardi di lire

impegni assunti al 1° 5.1983: nessuno

E' stata potenziata la ricerca sulla utilizzazione dello spettro radioelettrico, si è programmata la costituzione di un centro di elaborazione dati territoriali, si è predisposto un programma per l'utilizzo di energie alternative, sono state potenziate le ricerche sulle sperimentazioni relative ai satelliti per le Telecomunicazioni.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Impegni di spesa sugli stanziamenti autorizzati dalla legge
10.2.1982, n. 39 (miliardi di lire)

SETTORI	Disponibilità maturate (eserc. 82/83)	IMPEGNI ASSUMTI		
		31.12.1982	1.5.1983 (x)	Totale
1	2	3	4	5(3+4)
<u>Impianti :</u>				
- Meccanizzazione corrisp. e pacchi	105	37,6	=	37,6
- Automazione servi- zi amm.vo-contabili	30	=	11,9	11,9
- Rete telex	103	47,8	29,6	77,4
- Centri radio	14	=	=	=
Tot.	252	85,4	41,5	126,9
<u>Edilizia operativa :</u>				
- Meccanizzazione corrisp. e pacchi	175	29,5	=	29,5
- Uffici di settore	95	=	=	=
- Uffici postali	250	=	=	=
Tot.	520	29,5	=	29,5
<u>Edilizia abitativa</u>	220	=	=	=
<u>Trasporti</u>	40	19,1	9,7	28,8
<u>Attività scientifica</u>	17	0,3	=	0,3
TOTALE GEN.	1.049	134,3	51,2	185,5

(x) dati provvisori

LEGGE 14 MAGGIO 1981 N.220

- Disposizioni concernenti l'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di Comune, nei nuclei abitati e nei rifugi montani -

L'Azienda di Stato per i Servizi Telefonici, con la legge 14 maggio 1981 n.220, è stata autorizzata a provvedere, ai sensi della legge 11 dicembre 1952, n.2529, e successive modificazioni ed integrazioni, all'impianto di collegamenti telefonici nei capoluoghi di Comune di nuova istituzione nonché nelle frazioni di Comune, nei nuclei abitati e nei rifugi montani.

Per l'esecuzione dei lavori suddetti, con la medesima legge n.220 è stata autorizzata la spesa complessiva di L.18 miliardi, ripartita negli anni dal 1981 al 1985, di cui L.2 miliardi nell'anno 1981 e i restanti 16 miliardi negli anni successivi secondo quote determinate annualmente dalla legge finanziaria.

Le quote per gli anni 1982 e 1983 sono state stabilite in L.4 miliardi per ciascun anno, per cui la disponibilità finanziaria, a tutto il 1983, ammonta a complessivi L.10 miliardi.

L'A.S.S.T. ha predisposto ed avviato, nell'anno 1982, un primo piano di attuazione del programma di opere che prevede la realizzazione di 415 collegamenti telefonici per un importo complessivo di L.4 miliardi, di cui 357 collegamenti, pari all'86% del totale, risultano ubicati nell'Italia meridionale ovvero nelle zone definite montane o dichiarate economicamente depresse, con largo margine sul minimo dei due terzi prescritto dall'art.4 - terzo comma - della citata legge n.220. Nel corrente anno 1983 è stato predisposto ed avviato un secondo piano di attuazione del programma che prevede la realizza-

zione di ulteriori 511 collegamenti telefonici, per un importo complessivo di L.6 miliardi, di cui 484 collegamenti, pari a circa il 95% del totale, risultano ubicati nell'Italia meridionale ovvero nelle zone definite montane o dichiarate economicamente depresse, con largo margine sul minimo dei due terzi prescritto dal citato art.4 - terzo comma - della legge n.220.

L'attuazione del programma di opere procede regolarmente tenuto conto delle complesse attività istruttorie da svolgere ai fini dell'accertamento dei requisiti richiesti per l'ammissione dei Comuni interessati ai benefici di legge.

Il piano dei lavori ha già ottenuto le approvazioni ed i favorevoli pareri da parte degli organi indicati all'art.4 - ultimo comma - della citata legge 220.

LEGGE 10 FEBBRAIO 1982, N. 39

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.

Per completare e proseguire la realizzazione dei programmi di potenziamento e di riassetto dei servizi e di costruzione di alloggi, iniziata con la legge 227/75, è intervenuta la legge 10 febbraio 1982, n. 39, la quale, all'art. 11, ha fissato all'uopo, per il periodo 1982/1987, uno stanziamento complessivo di lire 400 miliardi, di cui 300 per impianti nonchè per lo sviluppo di sistemi avanzati di trasmissione su fibre ottiche e 100 per la costruzione e l'acquisto di detti alloggi di servizio.

STATO DI ATTUAZIONE

Premesso che gli stanziamenti entro i quali contengono i pagamenti annuali sono fissati, per il 1982, in lire 15 miliardi, di cui 10 per impianti e 5 per alloggi (art. 11 Legge n. 39), e per il 1983 in lire 80 miliardi dei quali 60 per impianti e 20 per alloggi (legge finanziaria

1983), lo stato di attuazione dei programmi di cui alla citata legge n. 39, con riferimento ai singoli settori in precedenza indicati, è alla data del 15.9.1983 il seguente:

- Impianti

Nell'anno 1982 e nel trascorso periodo del corrente anno 1983 sono stati assunti impegni per lire 70 miliardi relativamente alla costituzione di arterie in cavo in fibre ottiche (cavo terrestre Torino-Milano, cavo sottomarino Reggio Calabria - Catania, cavo terrestre Catania - Palermo).

- Alloggi

Nell'anno 1982 e nei trascorsi mesi del corrente anno 1983 sono stati assunti impegni per lire 6,5 miliardi circa, ai fini della realizzazione di 24 alloggi in Ancona e 35 in Catanzaro.

Sono state, inoltre, avviate le procedure per l'acquisizione delle aree per la costruzione di circa 283 alloggi in altre 11 sedi.

PROSPETTIVE FUTURE

-Impianti

- Realizzazione di tratto di cavo terrestre in fibra ottica e relativi sistemi in linea - Milano-Verona e Roma-Napoli.

- Nuove centrali di commutazione per traffico internazionale di Palermo, Torino e Verona.
- Ammodernamento centrali di commutazione manuale di Messina, Pescara e Verona.
- Riassetto e potenziamento rete in ponti radio nel Mezzogiorno comprendente il completamento dell'arteria Nola-Palermo lungo la dorsale tirrena e le nuove arterie internazionali Bari-Tirana e Foggia-Titograd.
- Ristrutturazione dei centri nodali di Catania, Pescara, Reggio Calabria e Siracusa.
- Realizzazione di tre stazioni terrene del satellite ITALSAT.

Il tutto per un totale di lire 230 miliardi e cioè fi
no alla concorrenza dei previsti complessivi 300 miliardi.

PAGINA BIANCA