

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)

PAGINA BIANCA

INDICE PER LEGGI

- Legge 1 giugno 1977, n.285 e successive modifiche
- Legge 8 agosto 1977, n.546
- 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 9 febbraio 1982, n.32
- Legge 12 agosto 1982, n.531
- Legge 11 novembre 1982, n.828
- Legge 2 maggio 1983, n.156

=====

OCCUPAZIONE GIOVANILE

(Legge 1 giugno 1977 n.285 e successive modifiche)

Cap.119

- Ai sensi della legge 11.6.1977, n.285, intesa ad incentivare l'impiego straordinario di giovani nei vari settori produttivi (artigianato, agricoltura, enti pubblici) con stanziamenti da parte del CIPE per tre anni per una complessiva somma di £.1.060 miliardi, questa Azienda, con D.L. n°4333 del 18.4.80, ha provveduto a formalizzare n.367 contratti di lavoro che, per licenziamenti e dimissioni, sono risultati n.335, così suddivisi per qualifica:
 - n° 8 ingegneri
 - n° 8 segretari
 - n° 7 ragionieri
 - n° 7 disegnatori
 - n° 23 geometri
 - n° 2 assistenti
 - n° 24 coadiutori
 - n° 9 commessi
 - n° 101 cantonieri
 - n° 6 operai di prima categoria
 - n° 29 operai di seconda categoria
 - n° - operai di terza categoria
- Successivamente, ai sensi della legge 33/80, che concerneva la attuazione di esami di idoneità per il personale assunto ai sensi della sopracitata legge n.285 e di dipendenti di ruolo delle Amministrazioni dello Stato, i giovani della legge 285 sono stati ammessi a partecipare ai concorsi di idoneità nelle singole carriere.
- Sono stati esclusi, per mancanza dei requisiti :
 - n° 11 al concorso per segretari
 - n° 2 al concorso per ragionieri
 - n° 9 al concorso per geometri
 - n° 3 al concorso per ingegneri
 - n° 5 al concorso per disegnatori
 - n° 2 al concorso per assistenti
 - n° 3 al concorso per coadiutori
 - n° 6 al concorso per commessi
- Successivamente sono stati inquadrati nei ruoli organici della A.N.A.S. solo n°3 giovani della 285, in quanto non si sono verificate altre vacanze di posti in organico.
- Come é noto, infatti, le graduatorie formate dalle Commissioni Esaminatrici, comprendevano sia i giovani di cui alla legge numero 285, sia personale già inserito presso l'A.N.A.S.-

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni al 30 giugno 1984	£. 19,08 miliardi
- Pagamenti al 30 giugno 1984	£. 15,62 miliardi

PIANO TRIENNALE

(Leggi 21.12.1978 n.843; 30.3.1981, n.119 e 7.6.1982, n.526)

L'art.41 della legge n.843/1978 autorizzò l'A.N.A.S. a contrarre mutui anche obbligazionari per l'ammontare di £.2.500 miliardi, per l'esecuzione dei propri programmi costruttivi per il triennio 1979 - 1981.

Con legge n.119/1981 tale autorizzazione di spesa fu elevata a £.3.000 miliardi e successivamente a £.3.500 miliardi dallo art.17 della legge n.526/1982.

La suddetta autorizzazione di spesa, peraltro, è stata decurtata della complessiva somma di £.140 miliardi di cui 100 miliardi destinati ad oneri revisionali (legge n.119/81 - cap.509), £.20 miliardi per la costruzione di un laboratorio di fisica nucleare nella galleria del Gran Sasso (legge n.32/82 - cap.589) e £.20 miliardi per il completamento dell'asse attrezzato di Ancona (legge numero 156/83 - cap.548).

Dai dati relativi ai pagamenti risulta che al 30.6.1984 il piano si trova in piena fase di attuazione mentre invece si sarebbe dovuto esaurire nel 1981. Una prima causa della ritardata attuazione del piano è da individuarsi nel modo di finanziamento stabilito dalla legge originaria che prevedeva esclusivamente la possibilità di contrarre mutui.

Le difficoltà incontrate per l'accensione dei prestiti hanno però ben presto costretto il legislatore a rivedere la questione cosicché con la legge finanziaria n.119/1981 il Tesoro si è assunto l'obbligo di finanziare direttamente il programma triennale, con riduzione della contribuzione del Tesoro nel caso che l'A.N.A.S. riesca a contrarre mutui.

Per quanto riguarda la spesa i ritardi registrati nella realizzazione delle opere programmate sono di due tipi a seconda che si riferiscano al periodo anteriore o posteriore all'aggiudicazione dell'appalto.

Nella prima fase gli elementi che maggiormente hanno ritardato il piano sono stati :

- 1) confronto con le Regioni e gli altri Enti;
- 2) maggiore estensione delle indagini geotecniche;
- 3) l'entrata in vigore nel 1979 della legge 584/1977 concernente norme di adeguamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti di lavori pubblici alle direttive CEE che hanno allungato i tempi per la decisione sulla scelta del contraente. La legge n.741/1981 ha sospeso alcune norme della citata legge accelerando in tal modo i lavori;
- 4) la legislazione antimafia che impone indagini non solo sui titolari dell'Impresa ma anche sui direttori tecnici e sui sub-appaltatori.

Nella seconda fase i ritardi sono dovuti a diverse cause tra le quali vanno segnalate:

- a) ritardi nelle procedure di esproprio per le resistenze che oppongono gli espropriandi e in dipendenza della nota sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato incostituzionali alcune norme relative alla determinazione dell'indennità di esproprio;
- b) presentazione da parte degli enti locali di varianti anche a progetti già approvati;
- c) difficoltà nello spostamento di linee elettriche, telefoniche ed altri servizi in genere.

Si desidera chiudere queste brevi note ricordando che a favore dei territori in cui opera la Cassa per il Lezzogiorno sono destinati circa il 62% dei lavori previsti dal programma straordinario in parola.

Al 30 giugno 1984 risultano lavori in corso e progetti approvati dagli Organi Consultivi Aziendali per L.3.187 miliardi.

Dati risultanti alla Rationeria

- Impegni al 30 giugno 1984	L. 3.124,5 miliardi
- Pagamenti al 30 giugno 1984	L. 1.733,1 miliardi

ONERI REVISIONALI

(legge 30 marzo 1981, n.119)

Il capitolo 509 riguarda il pagamento degli oneri derivanti dalla revisione dei prezzi contrattuali.

COSTRUZIONE DI UN LABORATORIO DI FISICA NUCLEARE

(Legge 9 febbraio 1982, n.32)

Il capitolo 539 riguarda i lavori di costruzione di un laboratorio di fisica nucleare lungo il traforo del Gran Sasso d'Italia dell'autostrada L'Aquila - Villa Vomano.

Lo stanziamento di L.20 miliardi è stato interamente impegnato e la relativa somma è stata pagata sin dal 1982.

RACCORDO STRADALE AL PORTO DI ANCONA

Cap. 548

Con legge 2.5.1983, n.153 è stata stanziata la somma di L.20 miliardi che è andata ad integrare gli stanziamenti previsti dall'articolo 21 - 7° comma della legge n.828/1982 riguardante la costruzione di un raccordo stradale al porto di Ancona.

Tale situazione di momentaneo stallo è stata determinata dalle difficoltà insorte con le F.S. per la definizione del tracciato che dovrà assumere il raccordo atteso che lo stesso interessa il parco ferroviario di Ancona.

Non appena sarà raggiunto un accordo con le F.S. si potrà procedere all'esecuzione delle opere.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984	£. 0
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984	£. 0

PIANO DI EMERGENZA
(Legge 23.12.1978, n.844)

Cap. 505

Il finanziamento previsto per tale piano (ammontante a lire 642,2 miliardi) già al dicembre 1983 risultava completamente esaurito.

CASSA PER IL LEZZOGIORNO
(legge 30.3.1980, n.146)

Il capitolo 542 concerne il programma di completamento funzionale ed adeguamento dei tronchi di arterie già avviati nella area in cui opera la Cassa per il Lezzogiorno, ai sensi dell'articolo 29 - 1° comma della legge 30 marzo 1980, n.146 ed in relazione agli importi determinati dal CIPE con delibera dell'8 agosto 1980.

Per il completamento del programma si sono verificati notevoli ritardi sia nell'acquisizione dei progetti che su disposizione della Cassa per il Lezzogiorno sono in corso di redazione da parte degli Enti Locali e sia per l'ottenimento dei pareri previsti dagli artt. 81, 82 e 83 del D.P.R. 24.7.1977, n.616 concernenti la necessaria conformità delle opere pubbliche, alle norme urbanistiche, al rispetto dei beni ambientali ed all'osservanza delle normative antisismiche.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984	£. 222,52 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984	£. 57,85 miliardi

MANUTENZIONE STRAORDINARIA
(legge 30.3.1981, n.119- art.7)

Cap. 523

Il programma straordinario di manutenzione delle strade ed autostrade statali fa capo al seguente capitolo di bilancio: cap.523.

Lo stanziamento di lire 250 miliardi relativo all'esercizio finanziario 1984 è già stato ripartito tra i vari Compartimenti della Viabilità.

I relativi progetti, in parte, sono stati già sottoposti allo esame degli organi consultivi dell'A.N.A.S. e quanto prima si procederà all'appalto dei relativi lavori.

La percentuale di opere destinata ai territori del Lezzogiorno d'Italia si aggira all'incirca sul 47,8%.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1964	2.255,77 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1964	2.183,47 miliardi

ESECUZIONE DI OPERE DI VIABILITA' IN CALABRIA E
NELL'AREA METROPOLITANA DI NAPOLI
(Legge 30.3.1961, n.119 - art.10)

La legge finanziaria n.119/1961 prevede uno stanziamento complessivo di lire 220 miliardi per opere di viabilità in Calabria e nell'area metropolitana di Napoli.

Il CIPE, nella seduta del 29.7.1961, ha approvato il relativo programma che prevede interventi in Calabria per 2.140 miliardi ed interventi nell'area metropolitana di Napoli per 2.80 miliardi.

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

Cap.543 : esecuzione di opere di viabilità in Calabria e nella area metropolitana di Napoli.

L'Azienda nella realizzazione di tale programma ha trovato e trova innumerevoli difficoltà di carattere progettuale nel caso di Napoli e sta concordando in via definitiva le variazioni di traccia di progetti già approvati dal CIPE avanzate dalla Regione Calabria.

Al 30 giugno 1964 risultano approvati progetti per circa lire 2.5 miliardi.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1964	2. 4,53 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1964	2. 3,43 miliardi

PIANO STRADALE PER LA VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE
(Legge 12.3.1962, n.341)

Cap.507

La legge n.361/1962 "Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale" stabilisce i criteri fondamentali per la realizzazione di un piano di interventi nel settore della viabilità.

In attesa dell'approvazione da parte del Parlamento del Piano, la legge detta una serie di interventi e in particolare prevede agli artt.3 e 4 un programma stradale di interventi di viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario con uno stanziamento pari a 2.800 miliardi.

Il relativo programma di interventi approvato con D.L.21 gennaio 1963, n.53 e successivamente modificato con D.L. 15.4.1963, n.293, per la parte afferente la Regione Calabria, è finanziato con i fondi di cui alla sopracitata legge 361/1962 iscritti in bilancio nello apposito capitolo di spesa n.507.

Al 30 giugno 1964 risultano appaltati, in corso di appalto o approvati, progetti per complessive 2.40,70 miliardi.

Anche per il completamento di tale programma si sono manifestati ed ancora persistono notevoli difficoltà per la definizione dei tracciati che ovviamente son da concordare con i competenti Enti locali.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984 £. 97,61 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984 £. 58,10 miliardi

La quasi totalità dei pagamenti effettuati è stata destinata alla realizzazione del completamento dell'itinerario autostradale Roma - L'Aquila - Teramo, lavori previsti dall'art.4 comma 1° - punto c) della legge 14.8.1982 n.531.

TRAFORO DEL FREJUS

(legge 12 agosto 1982 n.531 - art.6)

Cap.579

L'articolo 6 della legge 531/1982 autorizza l'A.N.A.S., in attuazione degli impegni discendenti dalla convenzione del 23 febbraio 1972 tra l'Italia e la Francia, a provvedere a realizzare il collegamento tra Bardonecchia e Rivoli.

Per far fronte agli oneri l'A.N.A.S. è stata autorizzata a contrarre mutui fino all'importo massimo di lire 450 miliardi di cui £.410 miliardi da destinare al cap.579, occorrenti per i lavori di collegamento viario tra il traforo del Frèjus e la viabilità ordinaria e lire 40 miliardi da destinare al cap.592.

Del mutuo contratto dall'A.N.A.S. al 30.6.1984 lire 122,83 miliardi sono stati destinati al capitolo in esame.

I relativi progetti sono in corso di approvazione da parte degli Organi Consultivi dell'Azienda.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984 £. 122,83 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984 £. 0 miliardi

Cap.597

In ottemperanza all'art.6 della legge 531/1982 l'A.N.A.S. ha provveduto nel 1983 ad assumere partecipazioni azionarie nella S.I.T.A.F. sottoscrivendo azioni di nuova emissione per un aumento di capitale sociale di importo pari a lire 10 miliardi.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984 £.10 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984 £.10 miliardi

Cap.592

Sempre in ottemperanza all'art.6 della legge 531/1982 la A.N.A.S. ha destinato lire 40 miliardi dell'assunto mutuo a parziale copertura degli oneri suppletivi assunti dalla S.I.T.A.F. e per dare un concreto avvio ai lavori di costruzione del collegamento viario tra Bardonecchia e Rivoli.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984 £.40 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984 £.40 miliardi

SISTEMAZIONE DEL TRATTO PONTEBBA - LALBORGHETTO DELLA STRADA
STATALE N° 13 "PONTEBBANA"

(legge 11 novembre 1982 n.823 - ulteriori provvedimenti per la ricostruzione delle zone terremotate del Friuli-Venezia Giulia e Marche)

Cap. 520

L'autorizzazione di spesa di lire 30 miliardi prevista dalla legge 546 del 1977, per quanto riguarda il cap. 520, è stata tutta impegnata ma i lavori non sono ancora conclusi per notevoli problemi di carattere tecnico insorti in corso d'opera.

Per la definitiva e completa realizzazione delle opere con la legge n.823 del 1982 è stata autorizzata una ulteriore spesa di lire 20 miliardi.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984 £.23,43 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984 £.20,71 miliardi

SISTEMAZIONE DEL TRATTO PONTE DEL GIULIO - BARCIS DELLA STRADA
STATALE N° 251 "DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CCELLINA"

(legge 11 novembre 1982 n.823)

Cap. 521

L'autorizzazione complessiva di spesa per lire 50 miliardi prevista dalle leggi 546/1977 e 823/1982 non è stata ancora del tutto utilizzata per identici motivi citati in ordine al cap.520.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984 £.28,96 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984 £.27,38 miliardi

Cap. 583

Con la legge 546 del 1977 venne autorizzata la spesa di lire 95 miliardi da corrispondere alla Società Concessionaria della Autostrada Udine - Carnia - Tarvisio.

Dati risultanti alla Ragioneria

- Impegni assunti al 30 giugno 1984 £.95 miliardi
- Pagamenti effettuati al 30 giugno 1984 £.95 miliardi

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)

PAGINA BIANCA

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 22 dicembre 1980, n. 874.
- Legge 12 febbraio 1981, n. 17
- Legge 7 agosto 1982, n. 526
- Legge 10 maggio 1983, n. 189

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 31.12.1983 le spese consunte ammontano a 1.478,98 miliardi di lire, pari al 98,59% 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 1983, in conto del capitolo 509, erano state formulate in miliardi 6,-. I pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 1,57.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 0,5, a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 16,-.

- Per l'esercizio 1985, la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 5,-.

- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa, per l'esercizio 1983 questa è stata di miliardi 0,64 per il Nord-Italia e miliardi 0,93 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 30,36 miliardi di lire, pari all'87,50% degli stanziamenti accordati.

SCHEDA CONTABILE

Cap. 511 - Ripristino linea Cuneo - Breil sur Roya-Ventimiglia

(Leggi 635/67, 510/71, 158/75 e 33/79)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983, in conto del capitolo 511, erano state formulate in miliardi di 4,7. I pagamenti effettuati sono risultati di miliardi 0,36.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 0,5.

- Per l'esercizio 1985 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 83 gli appalti sono stati totalmente affidati ed i pagamenti effettuati ammontano a 385,66 miliardi di lire, pari al 96,41% 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 1983 in conto del capitolo 513 erano state formulate in miliardi 15,7 rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 1,41.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, non si prevedono pagamenti per il primo semestre 1984. L'autorizzazione di cassa per l'intero 1984 risulta pari a 3 miliardi.

- Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 10,-.

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. 52/1973 era destinato:

- a) alla realizzazione di impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per pendolari ed i servizi merci;
- b) alla costruzione di opere, impianti e mezzi di esercizio per il completamento della seconda fase del Piano Decennale;
- c) alla attuazione di particolari progetti relativi ad impianti specifici del Mezzogiorno;
- d) al proseguimento dei lavori di quadruplicamento della Roma-Firenze;
- e) al potenziamento di mezzi di trazione e del parco ed all'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 372,03 miliardi di lire, pari al 93,- % degli stanziamenti accordati.

SCHEDA CONTABILECap. 515 - Piano Ponte

(Legge 52/73)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 515 erano state formulate in miliardi 15,-; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 6,60.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 3,8 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 19,-.

- Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 8,-.

- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa, per l'esercizio 1983 questa è stata di miliardi 4,49 al Nord, 2,11 al Centro-Sud.

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 benestare sul progetto da parte dei vari Enti interessati. Al 31.12.83 i lavori relativi al suaccennato collegamento risultano ultimati ed i pagamenti effettuati ammontano a 6,45 miliardi, pari all'80,66% 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 1983 in conto del capitolo 517 erano state formulate in miliardi 4,8; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettuati sono risultati di miliardi 3,25.

- Per l'esercizio 1985 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 1983 le opere risultano appaltate per la quasi totalità dell'aliquota appaltabile, eseguite per il 71,5%.

Nel complesso i pagamenti effettuati ammontano a 1.613,25 miliardi di lire pari al 80,66% degli stanziamenti

accordati

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

- cause esterne all'Azienda
 - difficoltà per l'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 spazio-temporale nella eseguibilità dei lavori.

SCHEDA CONTABILE

Cap. 516 - Programma di interventi straordinari

(Legge 377/74)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 516 erano state formulate in miliardi 155,-; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 103,84.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 60,- a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 280,-

- Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 104.

- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31.12.1983, 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 1983 la spesa consunta è stata di miliardi 70,47 al Nord, 33,37 al Centro - Sud per un totale di miliardi 103,84, di cui 3,44 per il materiale rotabile.

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 Re-

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

Al 31 dicembre 1983, risultano approvate proposte di spesa per 154,6 miliardi di lire, mentre sono stati appaltati lavori per complessivi 100,2 miliardi ed eseguiti lavori per circa 60 miliardi.

I pagamenti effettuati fino al 31.12.83 ammontavano a 50,14 miliardi di lire, pari al 33,42% circa dell'originario stanziamento accordato di 150 miliardi.

SCHEMA CONTABILE

Cap. 519 - Ricostruzione zone Friuli e Regione Veneto colpite dal terremoto del 1976.

(Legge 546/77)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983, in conto del capitolo 519, erano state formulate in miliardi 40,-; i pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 35,64.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa del 1° semestre 1984 sarà di miliardi 36,- a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 80,-.

- Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 35,-.

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 state affidate 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 94% delle aliquote appaltabili, sono eseguiti al 62% rispetto alle autorizzazioni di spesa approvate.

I pagamenti effettuati nel complesso ammontano a 1486,87 miliardi di lire, pari all'89,34% degli stanziamenti accordati.

SCHEDE CONTABILICap. 520 - Finanziamento integrativo

(Legge 503/78)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 520 erano state formulate in miliardi 190 ; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 145,79.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi la presumibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 50,-; a fronte di una previsione di cassa per l'esercizio 1984 di miliardi 100,-.

- Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è nell'ordine di miliardi 78,-.

- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31.12.1983, 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 1983 la spesa consunta è stata di miliardi 13,29 al Nord, 25,01 al Centro-Sud e 107,49 per il materiale rotabile.

LEGGE 22 DICEMBRE 1980, N. 874

Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980 e del febbraio 1981

Parte prima

A seguito degli eventi sismici del novembre 1980, fu emanato il Decreto-Legge 26 novembre 1980 n. 776, convertito in legge con modificazioni nella Legge 22 dicembre 1980 n. 874.

L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, in base all'art. 15 bis di detta legge, chiese nell'aprile del 1981, la concessione di un finanziamento a carico del prestito BEI per 85 miliardi di lire per far fronte alla copertura del fabbisogno finanziario relativo ai lavori di prima sistemazione degli impianti ferroviari danneggiati dal sisma.

Di detta somma richiesta fu concessa nel 1981 una prima "tranche" di finanziamenti per 35,6 miliardi, e nel 1982 fu autorizzata una seconda "tranche" di interventi per 45 miliardi, in conto della quale sono stati realizzati prestiti per 29 miliardi circa.

Per far fronte alla seconda fase dei lavori, l'Azienda FS ha chiesto nel 1983 un ulteriore finanziamento BEI di 72 miliardi di lire autorizzati con DM Trasporti n. 655 del 18 marzo 1983, sul quale ha realizzato nello stesso esercizio, prestiti per 20 miliardi di lire.

I principali interventi cui l'Azienda ha dovuto far fronte, hanno comportato l'esecuzione dei seguenti lavori:

- Demolizione di fabbricati pericolanti e ripristino di altri lievemente danneggiati, nonché sistemazione di fabbricati sia di servizio che per alloggi, ricadenti nella città di Napoli;
- Consolidamento e rafforzamento di numerosi ponti;
- Interventi di ripristino, consolidamento e rafforzamento di alcune gallerie;

- Sistemazione di tratti di linea in trincea mediante costruzione di gabbionate o disgaggio massi pericolanti;
- Ricostruzione di alcuni muri di contenimento gravemente danneggiati;
- Inoltre per far fronte alle impellenti necessità di servizio e per l'alloggiamento provvisorio del personale rimasto senza tetto di cui è indispensabile la presenza nell'ambito degli impianti in esercizio, furono installati dei fabbricati previa realizzazione dei relativi sedimi.

Le linee interessate dai citati primi interventi sono: Avellino-Rocchetta, Avellino-Benevento, Signano-Lagonegro, Napoli-Potenza, Cassino-Napoli, Formia-Napoli, Canello-Avellino, Canello-Torre A., Salerno-Mercato S.S., Codola-Nocera, Bivio Grotti-Bivio-Nocera, Foggia-Napoli, Foggia-Potenza, Potenza-Metaponto, Metaponto-Gioia del Colle.

Parte seconda

Alla data del 31.12.1983 sono state approvate proposte di spesa per 78 miliardi di lire ed eseguiti lavori per 77 miliardi.

SCHEDA CONTABILE

Cap. 528 - Spese ricostruzione per danni sisma
novembre 1980

(Legge 874/80)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 528 erano formulate in miliardi 59,99; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 9,35.

- Sulla base dei dati disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 2,5, a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 30,-.

- Per l'esercizio 1985, non è previsto alcun pagamento per il capitolo in oggetto.

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.

Per quanto attiene al settore del Parco Materiale Rotabile al 31.12.1983 risultano impegnati 3.084 miliardi e 435 miliardi, rispettivamente per la legge originaria e per il rifinanziamento; affidate forniture per 3.519 miliardi; eseguiti lavori per 520 miliardi e effettuati pagamenti per 1496 miliardi di lire, comprensivi delle anticipazioni⁴ alle imprese.

Per il settore impianti fissi e Navi traghetto, alla stessa data, risultano impegnati 7.479 miliardi e 2.837 miliardi, sempre relativamente alla legge originaria e al rifinanziamento; appaltati lavori per 10.312 miliardi; eseguiti lavori per 1067 miliardi ed effettuati pagamenti per 1299,51 miliardi, di lire comprensivi delle anticipazioni alle imprese.

In complesso, i pagamenti effettuati ammontano a 2.795,51 miliardi di lire.

SCHEDA CONTABILE

Cap.526/527 - Programma Integrativo

(Legge 17/81)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983, in conto dei capitoli 526/527, erano state formulate in miliardi di 3.600; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 1.862,06.
- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa del 1° semestre 1984 sarà di miliardi 1.860,-; a fronte di una previsione di cassa per l'esercizio 1984 di miliardi 2.800,-.
- Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è dell'ordine di miliardi 5.000,-.
- Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31.12.1983, 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 1983 la spesa consunta è stata di miliardi 715,47 al Nord, 255,09 al Centro-Sud e 891,50 per il materiale rotabile.

CAP. 527

PROGRAMMA INTEGRATIVO

L. 17/1981

Situazione proposte approvate al 31/12/1983 (milioni di lire)

PARCO MATERIALE ROTABILE	Programma originario	Rete Centro - Nord	Rete Centro - Sud	Intera Rete	TOTALI GENERALI
1 - Mezzi di trazione	1.040.000	443.277,6	591.615,9		1.034.893,5
2 - Materiali per servizio Viaggiatori . (°).	1.476.000	561.095	591.852		1.252.947
3 - Materiali per servizio merci . (°).	684.000	265.592,6	413.234,4		678.827
4 - Maggiori oneri per revisione prezzi relativi a precedenti forniture in corso	200.000	16.430	14.570	(*) 63.900	94.900
5 - Costruzione di rotabili sperimentali ed acquisizione di attrezzature speciali . .	100.000	12.041,1	10.653,4		22.694,5
TOTALI "PARCO"	3.500.000	1.398.436,3	1.621.925,7	63.900	3.084.262
<i>(*) Variazione compensativa al D.M./2554/83</i>					
* Rifinanziamento materiale rotabile (L.130 del 26.4.1983)	1.800.000	145.238,5	216.443,5	72.850 (*)	434.532

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

LEGGE 7 agosto 1982, n. 526

Provvedimenti urgenti per lo sviluppo dell'economia.

Parte Prima

Con delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 12 novembre 1982, che approvava ai sensi dell'art. 56 della legge 7 agosto 1982, n. 526, è stata autorizzata, tra l'altro, l'ulteriore spesa di 151 miliardi, per il finanziamento dei lavori della linea Paola-Cosenza.

In data 17 maggio 1983, con DM del Ministro del Tesoro n. 126469 è stato istituito, con lo stanziamento di 151 miliardi, un apposito capitolo nello stato di previsione del Ministero dei Trasporti, alla Rubrica 4, corrispondente alla Direzione Generale Programmazione la quale, a sua volta promuove il successivo trasferimento di detti fondi all'Azienda F.S.

L'iter amministrativo per il trasferimento è stato completato con i DM del Ministro dei Trasporti 16 giugno 1983, n. 7 e 1.2.1984 n. 1

Sullo stanziamento globale di 151 miliardi di lire gravano le somme necessarie per:

- 1) il completamento e il pagamento della revisione prezzi di n. 4 appalti in corso, trasferiti dal Ministero dei Lavori Pubblici alla competenza delle FS, per un importo di 61.796 milioni di lire;
- 2) l'affidamento di nuovi appalti per un importo totale di 61.700 milioni, comprensivi della percentuale d'imprevisti ed accantonamenti per la revisione prezzi, necessari per il completamento delle opere civile e l'esecuzione degli impianti tecnologici di elettrificazione, d'armamento, di segnalamento e sicurezza, telegrafonici e del comando centralizzato del traffico;

- 3) la fornitura di materiali per un importo di 17.678 milioni di lire;
- 4) gli espropri, trasporti e spese generali per un ammontare di 9.826 milioni di lire.

Parte seconda

Essendosi perfezionati, come già accennato in precedenza, gli adempimenti per il conferimento della somma stanziata all'Azienda FS, sono stati tempestivamente affidati i lavori per il completamento delle opere civili e l'esecuzione degli impianti di cui al precedente punto 2, mediante sette appalti, per un importo complessivo di 50.613,7 milioni di lire, che sono stati consegnati in date comprese fra il 14 e il 17 novembre 1983.

Alla data del 1° marzo 1984 sono stati pagati i seguenti corrispettivi per lavori, comprensivi di revisione prezzi, alle imprese appaltatrici:

- a) per gli appalti trasferiti dal Ministero dei Lavori Pubblici: 31.000 milioni di lire;
- b) per gli appalti affidati dalle ferrovie: 5.156 milioni di lire.

Le somme complessive corrisposte ammontano pertanto a 36.151 milioni di lire.

La percentuale delle somme erogate rispetto a quelle impegnate per appalti affidati e per revisioni prezzi, è pari al 32% circa.

La percentuale di fornitura di materiali di competenza delle ferrovie corrisponde al 20% circa.

I lavori procedono regolarmente nel rispetto dei tempi contrattuali fissati e si prevede che possano essere completati entro l'anno 1986.

SCHEDA CONTABILE

Cap. 530 - Programma straordinario di interventi
per il completamento della linea fer-
roviaria Paola-Cosenza

(Legge 526/82)

- Le previsioni di cassa per l'esercizio 1983, in conto del capitolo 530, erano state formulate in miliardi 60,-. I pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 27,99.

- Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 28,- a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 60,-.

- Per l'esercizio 1985, la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 60,-.

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, nonché di 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, nonché 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 i 150 miliardi di lire per l'anno 1983 e per l'anno 1984, i 30 miliardi di lire per l'anno 1985 e i 150 miliardi di lire per l'anno 1986. La rimanente somma di miliardi 1220 sarà suddivisa a partire dal 1987 con legge finanziaria.

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 è stato 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.

E' stato quindi sottoposto all'approvazione del Ministro dei Trasporti il programma di attuazione della prima fase triennale del piano, con il quale sono state individuate le linee su cui saranno attuati gli interventi soppressivi e quelle interessate da interventi migliorativi, ripartendo lo stanziamento globale disponibile di 330 miliardi in 300 miliardi per le opere sostitutive e 30 miliardi per il miglioramento delle condizioni di esercizio di P.L. non eliminabili.

Inoltre è stato stabilito di destinare il 40% di ciascuno dei suddetti fondi ai provvedimenti delle linee dell'Italia Meridionale ed Insulare.

Tale programma di attuazione è stato approvato con il D.M. 413 del 20.2.1984.

Attualmente è in fase di elaborazione la proposta per l'autorizzazione di spesa e per l'affidamento dei lavori.

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)

PAGINA BIANCA

INDICE PER LEGGI

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 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 la 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 il suddetto provvedimento è stato, inoltre, finanziato un piano per la realizzazione di alloggi di servizio, da assegnare in locazione semplice ai dipendenti p.t..

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'installazione 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, Roma Fiumicino, Cagliari e Lamezia Terme.

Sono in corso di costruzione Milano Musocco e Roma S. Lorenzo e da iniziare Torino ferrovia e Napoli.

Per quanto concerne i centri di meccanizzazione pacchi, sette sono ultimati (Torino Vanchiglia, Bologna, Bari, Catania, Padova, Lamezia Terme e Roma Tor Sapienza).

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 di sponibilità di spesa maturate ammontano 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. 1.876 alloggi di servizio (764 in Milano, 112 a Brescia, 190 a Torino, 30 a Treviso, 24 a Bologna, 30 a Trieste, 24 a Firenze e 23 ad Oristano, 131 a Bergamo, 80 a Venezia, 24 a Verona, 140 a Roma, 30 a Busto Arsizio, 72 a Cuneo, 24 ad Asti, 20 ad Aosta, 80 a Novara, 10 a Rovigo, 24 a Padova, 12 a Livorno e 32 a Firenze).

Sono in fase di ultimazione 12 alloggi di servizio a Perugia.

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.

Entro la seconda metà del 1984 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 di sponibilità di attacchi di utenze e far fronte, così, alla richiesta di allacciamento, in particolare nelle sedi dell'Italia Settentrionale.

La situazione al 30 aprile 1984 è illustrata dalla tavola che segue.

LOCALITA'	N. Linee	IMPORTI (milioni di lire)	SITUAZIONE (x)
1	2	3	4
IMPIANTI TELEX			
TORINO	12.288	10.103	A
MILANO	16.384	13.309	A
TORINO	-	600	V (integraz. impianti)
MILANO	-	1.200	V (" ")
ROMA (sussidiarie)	500	1.000	A
ROMA	9.280	10.520	A
ROMA	7.104	4.862	A
PALERMO	6.144	8.546	A
GENOVA	7.680	13.073	O (fase appron.locali)
BARI	5.600	11.383	A
ANCONA	6.300	12.580	O (fase installazione)
PADOVA	6.000	11.802	O (" ")
NAPOLI	9.824	16.581	O (fase appron.locali)
FIRENZE	10.122	17.161	O (fase installazione)
TORINO	4.096	4.203	P
MILANO (2°)	16.384	21.218	A
BRESCIA	7.891	4.154(q.p.)	O (fase installazione)
IMPIANTI A COMMUTAZIONE DI PACCHETTO			
ROMA/NAPOLI	1.086	3.731	A servizio sperimentale
MILANO	1.090	2.128	A " "
ACP sedi varie (Face)	-	1.594	A " "
ACP sedi varie (Italtel)	-	1.449	A " "
IMPIANTI A COMMUTAZIONE CIRCUITO			
ROMA (teletex)		742	A
TORINO (teletex)		512	A servizio sperimentale
BARI (teletex)		2.615	A " "
MILANO (teletex)		2.454	A " "
PALERMO (teletex)		3.241	A " "
ROMA (teletex)		3.701	A " "

(x) O = ordinate

1 = installate 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 1984, è la seguente:

LOCALITA'	IMPORTI (milioni di lire)	NOTE (x)	S I S T E M A
1	2	3	4
ROMA	3.005	E	ADX Face Sud Eelettronica
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" Citac
MILANO e varie	1.266	E	{ II Fase Esperimento Posta Eelettronica (con DS 714 Philips) e terminali
MILANO e varie	800	O	{ III Fase Esperimento P.E. (con DS 714 Philips)
VARIE SEDI	900	O	{ Automatizzazione Servizi Telegrafici e Banco Posta Videotel

(x)

E = esistenti

O = da ordinare

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

SETTORI	Stanziamenti globali	Impegni al 31.12.1983	Impegni al 30.4.1984 (°)
EDILIZIA } SUOLI } IMPIANTI }	650,0	648,7	0,1
ALLOGGI DI SERVIZIO e CASE - ALBERGO	180	166,6	0,5
TOTALE	830	815,3	0,6

(°) 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.

Successivamente, l'Amministrazione p.t., avvalendosi della facoltà prevista dall'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 39/82, ha provveduto ad una valutazione delle ulteriori necessità finanziarie per il completamento dei programmi. Da questa valutazione è scaturita una maggiore occorrenza di 781 miliardi per cui l'importo complessivo è stato elevato dalla legge 27 dicembre 1983, n.730 a 3.531 miliardi di lire.

Al momento gli stanziamenti per i singoli settori di intervento sono i seguenti:

- L. 280 miliardi per il completamento degli impianti di meccanizzazione della rete del movimento delle corrispondenze e dei pacchi;
- L. 113 miliardi per il completamento dell'automazione dei servizi amministrativo - contabili nonché al potenziamento dei servizi di bancoposta;
- L. 290 miliardi per il completamento e la integrazione della rete telex e trasmissione dati;
- L. 46 miliardi per il rinnovamento e potenziamento dei centri radio gestiti dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni;
- L. 477 miliardi per il 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;
- L. 356 miliardi per la costruzione e l'acquisto di edifici destinati agli uffici di settore e di quartiere nelle grandi città, come previsto nei piani regolatori postali;

- L. 655 miliardi per la costruzione e l'acquisto di immobili da destinare ad alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni;
- L. 1.091 miliardi per la costruzione e l'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;
- L. 166 miliardi per l'acquisto dei mezzi operativi occorrenti per il potenziamento dei trasporti postali urbani ed interurbani su strada in gestione diretta nonché delle relative infrastrutture;
- L. 57 miliardi per il potenziamento e lo sviluppo dell'attività scientifica.

Per il 1983 sono stati stanziati 579 miliardi e per il 1984 lo stanziamento è indicato dalla legge concernente disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 27.12.83, n.730) in lire 593 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: 280 miliardi di lire	
disponibilità maturate: anno 1982	£. 60 miliardi
anno 1983	£. 45 "
anno 1984	£. 60 "
Totale	£. 165 miliardi =====
impegni al 31.12.1982 :	£. 37,6 miliardi
impegni al 31.12.1983 :	£. 38,2 "
impegni al 1. 5 .1984 :	£. 27,0 "
Totale	£. 102,8 miliardi

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

Stanziamiento: 356 miliardi di lire	
Disponibilità maturate: anno 1982	£. 30 miliardi
anno 1983	£. 65 "
anno 1984	£. 77 "
	<hr/>
Totale	£. 172 miliardi
Impegni al 31.12.1982: =====	
Impegni al 31.12.1983: =====	
Impegni al 1. 5.1984:	£. 23,8 miliardi
	<hr/>
Totale	£. 23,8 miliardi

Sono in corso di realizzazione i centri di Milano Ovest e Roma Trullo; mentre si prevede l'inizio entro l'anno dei lavori relativi agli edifici di Bologna -Roveri, Firenze San Salvi, Roma Acilia, Roma Aurelio, Roma Fiumicino, Roma Prima Porta.

g) Alloggi di servizio

Stanziamiento: 655 miliardi di lire	
Disponibilità maturate: anno 1982	£. 100 miliardi
anno 1983	£. 120 "
anno 1984	£. 80 "
	<hr/>
Totale	£. 300 miliardi
Impegni al 31.12.1982: =====	
Impegni al 31.12.1983:	£. 62,0 miliardi
Impegni al 1. 5.1984:	£. 62,1 "
	<hr/>
Totale	£. 124,1 miliardi

Nel 1983 sono iniziati i lavori di costruzione di alloggi di servizio in Lodi, Mantova, Saronno, Cremona, Vercelli, Volpiano, Lamezia Terme, e Roma per complessive 579 unità abitative. Nel 1° trimestre '84 sono iniziati i lavori degli alloggi di servizio di Udine e Pordenone.

Si prevede la costruzione di ulteriori 17 alloggi per complessive 677 unità abitative.

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

Stanziamento: 1.091 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982	£. 100 miliardi
anno 1983	£. 150 "
anno 1984	£. 150 "
	<hr/>
Totale	£. 400 miliardi

Impegni al 31.12.1982:	=====
Impegni al 31.12.1983:	£. 124,5 miliardi
Impegni al 1. 5.1984:	<hr/>
Totale	£. 124,5 miliardi

Sono in corso di realizzazione al 30 aprile '84 119 uffici postali. Si prevede l'inizio dei lavori per ulteriori 74 uffici.

i) Trasporti

Stanziamento: 166 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982	£. 20 miliardi
anno 1983	£. 20 "
anno 1984	£. 25 "
	<hr/>
Totale	£. 65 miliardi

Impegni al 31.12.1982 :	£. 19,1 miliardi
Impegni al 31.12.1983 :	£. 11,3 "
Impegni al 1. 5.1984 :	£. 4,7 "
	<hr/>
Totale	£. 35,1 miliardi

1) Attività scientifica.

Stanziamento : 57 miliardi di lire

Disponibilità maturate: anno 1982	£. 5 miliardi
anno 1983	£. 12 "
anno 1984	£. 12 "
	<hr/>
Totale	£. 29 miliardi

Impegni al 31.12.1982 :	£.	0,3 miliardi
Impegni al 31.12.1983 :	£.	5,3 "
Impegni al 1. 5.1984 :	£.	1,2 "
		<hr/>
Totale	£.	6,8 miliardi

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	Disponibil. maturate (es. 82/83 84)	IMPEGNI ASSUNTI			
		31.12.82	31.12.83	1.5.84 (x)	Totale
1	2	3	4	5	6 (3+4+5)
<u>Impianti:</u>					
- Meccanizzazione corrisp. e pacchi	165	37,6	38,2	27,0	102,8
- Automazione servi- zi ammu.vo-contabil.	50	=	16,6	8,3	24,9
- Rete telex	174	47,8	43,7	58,8	150,3
- Centri radio	22	=	=	=	=
Totale	411	85,4	98,5	94,1	278,0
<u>Edilizia operativa:</u>					
- Meccanizzazione corrisp. e pacchi	265	29,5	101,9	43,7	175,1
- Uffici di settore	172	=	=	23,8	23,8
- Uffici postali	400	=	124,5	=	124,5
Totale	837	29,5	226,4	67,5	323,4
<u>Edilizia abitativa</u>	300	=	62,0	62,1	124,1
<u>Trasporti</u>	65	19,1	11,3	4,7	35,1
<u>Attività scientifica</u>	29	0,3	5,3	1,2	6,8
TOTALE GENERALE:	1.642	134,3	403,5	229,6	767,4

(x) dati provvisori

LEGGE 14 MAGGIO 1981 N. 220

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 e 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 lire 18 miliardi, ripartita negli anni dal 1981 al 1985, di cui lire 2 miliardi nell'anno 1981 e i restanti 16 miliardi negli anni successivi secondo quote determinate annualmente dalla legge finanziaria.

La quota per l'anno 1983 è stabilita in lire 4 miliardi che, aggiunti agli stanziamenti precedenti, danno una disponibilità di 10 miliardi.

L'A.S.S.T. ha predisposto ed avviato, nell'anno 1983, un piano di attuazione del programma di opere che prevede la realizzazione di 926 collegamenti telefonici per l'importo della disponibilità.

I collegamenti, al 90% circa, 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, 3° comma - della citata legge n. 220.

LEGGE 7 GIUGNO 1975, N. 227

E LEGGE 10 FEBBRAIO 1982, N. 39

1. Il programma previsto dalla legge 7.6.1975 n. 227 per una spesa di lire 220 miliardi, di cui lire 20 miliardi per gli alloggi di servizio e lire 200 miliardi per le scritture della R.T.N., è stato completato con una serie di interventi per opere, forniture e lavori realizzati nell'arco di otto anni a partire dal 1975 e per finire con l'anno 1982.

Per quanto riguarda il riassetto ed il completamento della R.T.N., su uno stanziamento di lire 200 miliardi sono stati assunti impegni a tutto il 1983 per circa 199 miliardi per la fornitura di apparecchiature multiplex, segnalazione, commutazione, ponti radio, raccordi in cavo, opere civili, ecc. occorrenti per il riassetto e il completamento delle strutture telefoniche nei più importati Centri nodali della R.T.N.

In particolare si è provveduto alla fornitura e posa in opera di cavi per la ristrutturazione dei nodi di Roma, apparecchiature di commutazione per il collegamento di Milano-Centro, Rozzano, Pero e fornitura di cavi.

Per quanto riguarda la costruzione di alloggi di servizio da finanziarsi per un ammontare di 20 miliardi con la legge n. 227 sopra citata, il programma è stato completato con la costruzione complessiva di 261 alloggi.

Sono stati ultimati e quindi pronti per la consegna le realizzazioni di FIRENZE (20 alloggi), e di PERUGIA (12 alloggi).

2. Con la legge 10 febbraio 1982 n. 39, l'Azienda di Stato per i Servizi Telefonici è stata autorizzata a dare attuazione ad un nuovo programma di interventi straordinari per il periodo 1982-1987, essendo stato completato nell'anno 1982 il finanziamento di cui alla legge n. 227/1975, per un importo di lire 400 miliardi di cui lire 300 miliardi per il riassetto della rete telefonica nazionale e lire 100 miliardi per l'acquisto e costruzione di alloggi di servizio per il personale dell'A.S.S.T.

Per l'anno 1983 è proseguita l'attuazione del programma telefonico di cui alla legge n. 39 per un importo ulteriore di lire 36 miliardi di disponibilità.

Per la costruzione di alloggi con i nuovi stanziamenti a carico dell'esercizio 1983, è stato dato avvio alle procedure per l'acquisto o la costruzione di alloggi di servizio ad ANCONA (24 alloggi), CATANZARO (35 alloggi), per un importo di lire 6 miliardi. Per l'anno 1984 si prevedono alloggi a PADOVA, GENOVA, PALERMO, PISA, BARI e TRIESTE, per un importo di circa lire 25 miliardi.

Sia nella realizzazione degli alloggi di servizio, sia nell'attività di ristrutturazione della Rete Telefonica Nazionale e di riordino dei Centri Nodali Telefonici si sono tenute presenti le aspettative del Mezzogiorno per la localizzazione delle opere o per privilegiare le industrie manifatturiere operanti nelle zone agevolate.

PAGINA BIANCA