

Capitolo XXV

MINISTERO DEI TRASPORTI

1. - Considerazioni generali ed aspetti finanziari

a) Considerazioni generali

Anche nel 1984 l'andamento gestorio dell'Amministrazione e' stato influenzato da un moderato incremento dei mezzi finanziari disponibili, derivante da un naturale tasso di lievitazione delle spese e non influenzato da rilevanti interventi o modifiche dell'assetto normativo.

La essenziale componente di tale lievitazione e' addebitabile agli oneri per il fondo nazionale per il ripiano del disavanzo di esercizio dei trasporti pubblici locali previsto dalla legge 10 aprile 1981, n.151, il cui funzionamento sembra peraltro, a non lunga distanza dalla entrata in vigore della relativa normativa, richiedere adeguamenti che consentano una piu' razionale distribuzione delle risorse impegnate.

La legge 15 giugno 1984, n.245, e' intervenuta a definire le linee direttive della elaborazione dell'atteso piano

generale dei trasporti, portando a conclusione un lungo processo che, involgendo aspetti di natura politica e tecnica, e' destinato ad introdurre profonde modificazioni nel settore.

Con il provvedimento si mira infatti a disciplinare, unitamente alla adozione di interventi programmatori, lo svolgimento di una politica dei trasporti che, nella prospettiva di un univoco indirizzo, coordini ed armonizzi le diverse componenti del sistema e le varie competenze presenti nello stesso.

Sotto il profilo tecnico la legge introduce un capovolgimento delle tradizionali visioni nelle quali i diversi modi di trasporto hanno trovato sviluppo, attribuendo in primo luogo al Piano il valore di uno strumento di promozione e di sviluppo nonche' di veicolo di creazione di investimenti ed occupazione.

Il programma pertanto, oltre a mirare a selettivi potenziamenti ed alle necessarie integrazioni dei vari mezzi di trasporto, con particolare attenzione allo sviluppo delle intermodalita', dovra' promuovere piu' ampie condizioni per il decollo e l'avvicinamento di zone geografiche nonche' per lo sfruttamento ed il migliore impiego delle risorse economiche disponibili.

Sul versante operativo la legge ha previsto l'approvazione del piano generale nel termine di un anno

dalla sua entrata in vigore, disponendo la composizione di un comitato chiamato ad elaborarlo, formato da quindici ministri e da cinque presidenti di regione, designati dalla Conferenza permanente dei Presidenti delle regioni.

La conclusione dei lavori del comitato, ai fini della predisposizione del piano, e' stata prevista entro otto mesi dall'entrata in vigore del provvedimento, ed a supporto di tale impegno e' stato chiamato a collaborare personale comandato di varie amministrazioni ed un gruppo di esperti che (nel limite di quindici unita') possono essere assunti con contratto a termine (1) per prestazioni professionali di particolare elevato livello.

Tale personale, nel suo insieme, e' chiamato a comporre la Segreteria tecnica del Comitato (2).

(1) Nell'approssimarsi del termine di scadenza di tali incarichi, originariamente fissato al 31 dicembre 1984, dapprima con d.l., non convertito, n.903 del 22 dicembre 1984 e successivamente con d.l. del 1 marzo 1985, n.45, come convertito nella legge in data 24 aprile 1985, la scadenza dei contratti per l'assunzione di esperti e' stata prorogata al 15 giugno 1985.

(2) Nell'ambito della Segreteria tecnica risultano costituiti gruppi di lavoro per sviluppare le seguenti tematiche:

- a) Domanda di trasporto su strada: mezzi e passeggeri
- b) Analisi della struttura della offerta e organizzazione del mercato
- c) Esame delle alternative possibili per quanto concerne :
 - trasferimento tra mezzo ferroviario, marittimo, di cabotaggio e stradale
 - mezzi a lunga distanza
 - trasporti di massa nelle concentrazioni urbane
 - trasporto rapido di passeggeri
 - operazioni e strumenti di breve periodo

Risultano nel frattempo attivate le strutture da apprestare per la elaborazione del piano ed impegnate le relative spese per la collaborazione da parte di alcune società di consulenza per l'acquisizione dei dati relativi alla situazione esistente, elementi necessari alla soluzione dei vari problemi organizzativi, strutturali o infrastrutturali, finanziari e normativi da coordinare.

Attese le finalità (3) proprie del piano, che colloca il ministero dei trasporti al centro di un così vasto disegno

-
- servizi particolari nelle aree a bassa densità'
 - d) Concentrazione urbana, pendolarismo e agglomerazioni produttive
 - e) Analisi dei costi:
 - disaggregazione per componenti
 - disaggregazione per localizzazione
 - costi generalizzati
 - incidenza sul costo totale di produzione
 - f) Analisi dei parametri e dei dati relativi a fattori atipici che intervengono nella comparazione tra diverse alternative
 - g) Individuazione degli aspetti normativi istituzionali.

(3) Da notizie fornite dall'amministrazione l'ambito del piano dovrebbe tendere alla elaborazione di una serie di progetti di particolare rilievo quali:

- a) il miglioramento del traffico ai valichi;
- b) la creazione di un sistema di interporti;
- c) il sistema di traffico nelle grandi concentrazioni urbane;
- d) la ristrutturazione, con specifici interventi, degli scali aerei intercontinentali di Roma e Milano;
- e) il collegamento verso l'Africa, attraverso la dorsale tirrenica la Calabria e la Sicilia;
- f) il collegamento con il Medio Oriente attraverso la dorsale Adriatica e la Grecia, con una organica sistemazione dei punti nodali di scambio merci e passeggeri.

organizzativo, si rafforza l'esigenza di potenziare il ruolo di raccordo della amministrazione con quello degli altri organismi coinvolti nei processi che li riguardano.

Per contro, sembra in tale contesto da richiamare l'attenzione sulla opportunita' di evitare l'assunzione di iniziative legislative che tendano ad una frammentazione di possibili interventi non compatibili con la logica del piano.

Permangono, d'altra parte, aperti problemi piu' volte segnalati, quali la mancata attuazione della delega alle regioni delle funzioni amministrative concernenti le ferrovie in concessione, (per la quale risulta peraltro presentato un disegno di legge quadro), la riforma delle norme sulla circolazione stradale, di cui non si e' ancora concluso l'iter legislativo, le difficolta' operative del comparto dell'aviazione civile, la ridefinizione delle funzioni dell'ACI, cui e' affidato il pubblico registro automobilistico.

Neppure hanno trovato definizione le iniziative in materia di sicurezza al volo e di ampliamento ed ammodernamento dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano.

Con legge 13 agosto 1984 n.468, fissando il nuovo termine del 31 dicembre 1985, sono state dettate disposizioni per il completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni del ministero della difesa e di quello dei trasporti e dell'aviazione civile all'azienda autonoma di assistenza al volo, gia' og-

getto di successive proroghe con decretazione di urgenza.

Con una serie di successivi decreti legge (4) sono, invece, slittati ulteriormente sia i termini di cui già si è detto di scadenza dei contratti degli esperti da utilizzare ai fini della elaborazione del piano generale dei trasporti, che quello, prorogato al 31 dicembre 1985, relativo alla prestazione da parte o dell'amministrazione militare o del Corpo Nazionale dei vigili del fuoco del servizio antincendi in taluni aeroporti.

Nel settore dell'autotrasporto merci, mentre con legge 13 agosto 1984, n.467, sono stati adottati provvedimenti intesi a creare un fondo di garanzia per gli esercenti di tale settore professionale, con decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 1984, n.564 sono state apportate modifiche alle norme di esecuzione della legge fondamentale del settore 6 giugno 1974 n.298.

Largo ricorso infine è stato fatto nell'anno a norme di carattere secondario mediante le quali o vengono assunte determinazioni in ordine ai profili di politica tariffaria dei pubblici servizi di trasporto locale, (5) o sono state

(4) D.l. 22 dicembre 1984, n.903 non convertito e d.l. 1 marzo 1985, n.45, convertito in legge 26 aprile 1985, n.156.

(5) D.M. 6 ottobre 1984 (approvazione dell'aliquota minima dei ricavi del traffico, determinata per il triennio 1984-1985-1986, a copertura del costo di esercizio dei pubblici servizi di trasporto locale - G.U. n.298 del 1984).

introdotte e modificate sia disposizioni della circolazione stradale che aerea (6) o infine sono stati disciplinati aspetti amministrativi dell'autotrasporto (7).

Infine in sede di normazione secondaria sono stati infine regolati aspetti delle attività di servizio (8) o

(6) D.M. 2 gennaio 1984 (revisione generale di autovetture ad uso privato - G.U. n.12); D.M. 12 gennaio 1984 (proroga di alcuni termini temporali stabiliti per gli autoarticolati porta-containers, per le macchine operatrici ed i carrelli - G.U. n.20); D.M. 31 luglio 1984 (documento tecnico dei veicoli e trasporti eccezionali di vettori esteri - G.U. n.215); D.M. 7 agosto 1984 (norme tecno-funzionali per la immissione in circolazione delle macchine operatrici - G.U. n.235); D.M. 1 agosto 1984 (norme regolamentari in materia di velocità massime e di intervalli minimi fra i servizi di pubblico trasporto effettuati mediante funivie monofune a moto unidirezionale continuo e collegamento permanente dei veicoli - G.U. n.237); D.M. 8 settembre 1984 (inizio dell'adozione di targhe metalliche retroriflettenti per veicoli a motore e rimorchiati - G.U. n.264); D.M. 10 settembre 1984 (norme regolamentari in materia di trasporto bambini non accompagnati sui servizi di pubblico trasporto effettuati mediante funivie monofune -seggiovie- a moto unidirezionale continuo e collegamento permanente dei veicoli - G.U. n.269); D.M. 3 dicembre 1983 (certificazione acustica dei veicoli (aerei) - G.U. n.8); D.M. 5 settembre 1984 (disposizioni in materia di sorvoli e scali per scopi non commerciali di aeromobili stranieri operanti servizi aerei internazionali di linea e non di linea - G.U. n.250).

(7) D.M. 16 febbraio 1984 (trasferibilità delle autorizzazioni per singoli veicoli - G.U. n.52); D.M. 12 ottobre 1984 (misura del contributo per l'iscrizione all'albo delle persone fisiche e giuridiche che esercitano autotrasporto di cose per conto terzi per l'anno 1983 - G.U. n.293).

(8) D.M. 1 agosto 1984 (emanazione di norme regolamentari previste dall'articolo 100, punto 8, del D.P.R. 11 luglio 1980 n.753: tessera libera circolazione - G.U. n.220); D.M. 3 ottobre 1984 (modalità per le assunzioni straordinarie presso uffici della D.G.M.C. ai sensi dell'articolo 12 della legge 4 agosto 1984, n.467 - G.U. n.323).

emanate discipline in esecuzione di obblighi comunitari (9).

b) Aspetti finanziari

Tra le innovazioni, peraltro limitate sotto il profilo strutturale, recate dallo stato di previsione, va ricordata la istituzione del capitolo 1097, relativo alle spese per la elaborazione del piano generale dei trasporti e del capitolo 1663, specificamente introdotto per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto di competenza regionale, provinciale e comunale per il 1983. Relativamente a tale genere di spesa non risulta comunque essere stata attuata l'introduzione nel titolo II di un capitolo relativo alle spese da utilizzare per investimenti.

Circa i capitoli 7298 e 7507, rispettivamente riguardanti l'ammodernamento della rete ferroviaria in concessione ed il potenziamento del sistema aeroportuale, presenti anche nel decorso esercizio e privi di competenza, le autorizzazioni di cassa sono state largamente inferiori alla teorica possibilità di smaltimento dei residui sussistenti (10).

(9) D.M. 30 settembre 1983 (Proroga della data di obbligatoria osservanza, ai fini della omologazione CEE, delle disposizioni di cui al punto 4.2.6 dell'allegato I alla direttiva n.76/756/CEE, attuata con D.M. 24 gennaio 1977 - G.U. n.168); D.M. 30 novembre 1983 (norme relative alla omologazione parziale CEE, dei tipi di veicoli a motore per quanto riguarda le emissioni di gas inquinanti prodotte dai motori di propulsione: direttiva n.83/351/CEE -).

(10) Infatti rispetto a residui per rispettivi 59,9 e 25,2 miliardi e' stata prevista una cassa per 36 e 15,2 miliardi.

Il processo di contenimento del divario tra previsioni iniziali e finali già rilevato nella precedente relazione (da 4.765 a 5.620 miliardi; +17,9% nel 1984) (11) conferma la tendenza da ultima rilevata a una più precisa valutazione delle esigenze finanziarie originariamente contemplate dallo stato di previsione rispetto agli stanziamenti definitivi.

I 5.164,1 miliardi previsti per trasferimenti, di cui 4.528,1 di parte corrente, esprimono la medesima incidenza del 91,9%, sullo stanziamento globale, registrato nello scorso esercizio per tale categoria di spesa.

Del pari costante, 96,5% a fronte di un precedente 96,7%, è stata la disponibilità sul totale della spesa allocata nella rubrica 2 (Motorizzazione civile e trasporti in concessione).

La massa degli impegni assunti per il 1984 è ammontata a 5.614 miliardi (pari, come nell'anno decorso, a 99,9% degli stanziamenti finali), con un incremento del 19,1% rispetto al 1983 (4.713 miliardi) corrispondente all'aumento verificatosi negli stanziamenti di competenza nello stesso periodo.

Le spese per trasferimenti di parte corrente (4.527 miliardi; 3.683 nel 1983) hanno riguardato l'80,6% della spesa totale, mentre quelle in conto capitale hanno registrato un modesto decremento, rispetto al 1983 anche in

(11) Rispetto al 23,8% del 1979; al 24,6% del 1980; al 61,9% del 1981; al 35% del 1982 ed al 20,9% dell'anno 1983.

conseguenza dell'azzeramento della competenza del capitolo 7295, relativo al fondo per il credito agevolato agli auto-trasportatori di cose, a seguito delle vicende intervenute in sede comunitaria in tale settore.

I pagamenti complessivi sono ammontati a 5.713,6 miliardi rispetto ai 4.618,3 miliardi del 1983, con un aumento del 23,7%, molto superiore all'incremento del precedente anno ed anche a quello verificatosi nell'anno nella competenza (19.1%).

Su tale totale la percentuale dei pagamenti in competenza (5.247,5 miliardi) e' stata del 91,8% (92,7% nel 1983) e quella relativa alla parte corrente 84,6%; 4.834,4 miliardi. (Nel 1983 81,7% e 3.774,2 miliardi).

Quanto invece alla utilizzazione delle autorizzazioni di cassa, ammontate a 6.013,3 miliardi, essa e' stata, con 5.713,6 miliardi di pagamenti, del 95%, parzialmente recuperando rispetto all'omologo dato del 1983 (94,6% e 4.481,6 miliardi), ma rimanendo al di sotto del 97,5% del 1982.

Positivo si rivela poi il dato relativo ai residui; scende dal primo gennaio al 31 dicembre 1984 da 839,1 a 692,1 miliardi, con un decremento del 17,5%.

La consistenza iniziale di tali residui ha trovato smaltimento per una percentuale del 55,5%, (del 41,8% nel 1983).

Di tali resti comunque, mentre quelli di parte corrente

sono stati smaltiti per il 90,9%, la percentuale relativa al conto capitale si e' arrestata al 41,6%.

L'indice di smaltimento dei residui di stanziamento e' stato, nell'anno, dell'80,1%, per una somma di 229,6 miliardi.

Residui di nuova formazione, per 40,7 miliardi, si sono sommati a quelli degli anni precedenti.

Quanto alla intervenuta formazione complessiva di nuovi residui, essa ha toccato i 367,1 miliardi, e segna una diminuzione dai 430,5 miliardi del 1983, sia in assoluto che in percentuale, essendosi collocati detti resti al 6,53% della spesa totale, rispetto al 9,13 del precedente esercizio.

Un lieve incremento si e' registrato nelle economie, salite da 3,9 a 5,3 miliardi, con una incidenza dello 0,94% sullo stanziamento globale.

Come nello scorso anno la formazione delle suddette economie si e' realizzata prevalentemente nell'ambito della spesa corrente.

2. - Organizzazione dei servizi e personale

a) Organizzazione dei servizi

L'occasione della predisposizione del piano generale dei trasporti il cui tempo di elaborazione non lasciava presumere una possibile conclusione del suo iter entro il 1984 (ne era

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

BILANCIO DEI TRASPORTI C. DELL'AVIAZIONE CIVILE SERIE STORICHE DELLESPESE PER TITOLI															
ANNO	PREVISIONI			PREVISIONI DI CASSA			IMPEGNI			PAGAMENTI (COMPRESI)			RESIDUI		
	INIZIALE	DEFINITIVE	ANNI	INIZIALE	DEFINITIVE	ANNI	INIZIALE	DEFINITIVE	ANNI	INIZIALE	DEFINITIVE	ANNI	AL 31 DICEMBRE	STANZA AL 31 DIC.	
	IMPORTO	%	INDICE	IMPORTO	%	INDICE	IMPORTO	%	INDICE	IMPORTO	%	INDICE	IMPORTO	%	INDICE
TITOLO I SPESE CORRENTI															
1972	200	100	100	362	181	181	181	100	100	278	100	100	70	100	100
1973	200	100	100	362	181	181	181	100	100	375	135	135	34	49	30,0
1974	200	100	100	475	237	237	237	119	119	309	111	111	122	176	257,0
1975	200	100	100	630	315	315	315	157	157	436	157	157	159	226	90,0
1976	200	100	100	630	315	315	315	157	157	596	216	216	159	228	18,0
1977	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
1978	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
1979	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
1980	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
1981	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
1982	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
1983	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
1984	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
TOTALE	200	100	100	630	315	315	315	157	157	651	236	236	163	234	2,0
TITOLO II SPESE IN CONTI CAPITALI															
1972	92	100	100	115	125	125	125	100	100	76	100	100	237	100	40
1973	92	100	100	115	125	125	125	100	100	82	108	118	233	98	1,5
1974	92	100	100	115	125	125	125	100	100	132	173	191	260	101	2,7
1975	92	100	100	115	125	125	125	100	100	126	163	180	476	186	93,5
1976	92	100	100	115	125	125	125	100	100	180	238	264	483	189	1,9
1977	92	100	100	115	125	125	125	100	100	217	286	317	960	366	93,7
1978	92	100	100	115	125	125	125	100	100	280	366	406	413	161	36,0
1979	92	100	100	115	125	125	125	100	100	342	448	490	413	161	36,0
1980	92	100	100	115	125	125	125	100	100	342	448	490	413	161	36,0
1981	92	100	100	115	125	125	125	100	100	342	448	490	413	161	36,0
1982	92	100	100	115	125	125	125	100	100	342	448	490	413	161	36,0
1983	92	100	100	115	125	125	125	100	100	342	448	490	413	161	36,0
1984	92	100	100	115	125	125	125	100	100	342	448	490	413	161	36,0
TOTALE	92	100	100	115	125	125	125	100	100	76	100	100	237	100	40

(1) INVECE PERCENTO DI INCREMENTO SULL' ANNO BASE ANNO BASE COMP. = 1976 / ANNO BASE CASSA = 1980

(2) PERCENTUALE DI SCOSTAMENTO RISPETTO ALL' ANNO PRECEDENTE

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE BIBLIOTECHE DELLE SPESC PER TITOLI (PER INCASSO IN LIRE)																
ANNO	PREVISIONI			DEFINITIVE			ANNO	PREVISIONI DI CASSA			DEFINITIVE			RESIDUI AL 31 DICEMBRE IMPORTO INDICE %		
	INITIALI	IMPORTE	INDICE	INITIALI	IMPORTE	INDICE		INITIALI	IMPORTE	INDICE	INITIALI	IMPORTE	INDICE			
1976	336	100	-	417	100	-	1976	417	100	-	354	100	29,14	41	100	-
1977	389	115	18,74	441	106	5,74	1977	440	106	5,74	457	129	29,14	144	352	252,34
1978	660	195	18,64	540	131	24,44	1978	540	131	24,44	441	125	31,54	127	310	12,60
1979	661	195	1,24	824	197	47,84	1979	800	194	60,64	559	158	26,94	324	791	155,24
1980	848	249	26,16	1.337	325	64,64	1980	1.340	323	64,64	776	219	38,74	611	187	57,54
1981	2.833	837	233,04	3.037	919	182,84	1981	3.029	919	184,54	867	245	11,84	1.103	338	71,34
1982	3.091	915	37,74	4.717	1133	22,64	1982	4.713	1131	23,14	4.276	1209	93,04	566	173	48,74
1984	4.765	1408	23,24	5.620	1347	19,14	1984	5.613	1348	19,14	6.018	1706	46,04	817	296	44,34
TOTALE							TOTALE									

TOTALE COMPLESSIVO

TOTALE

(1) INDICE PER ANNO DI INCREMENTO SULL' ANNO BASE ANNO BASE COMP. = 1976 / ANNO BASE CASSA = 1980

(2) PERCENTUALE DI SCOSTAMENTO RISPETTO ALL' ANNO PRECEDENTE

ANNO	INITIALI	IMPORTE	INDICE	DEFINITIVE	IMPORTE	INDICE	RESIDUI	AL 31 DICEMBRE	IMPORTO	INDICE	%
1976	336	100	-	417	100	-	326	100	29,14	41	100
1977	389	115	18,74	441	106	5,74	287	88	12,04	144	352
1978	660	195	18,64	540	131	24,44	382	117	31,54	127	310
1979	661	195	1,24	824	197	47,84	611	187	59,94	324	791
1980	848	249	26,16	1.337	325	64,64	644	197	57,54	317	775
1981	2.833	837	233,04	3.037	919	182,84	1.103	338	71,34	319	781
1982	3.091	915	37,74	4.717	1133	22,64	566	173	48,74	191	468
1984	4.765	1408	23,24	5.620	1347	19,14	817	296	44,34	286	700
TOTALE							692	212	15,24	116	283

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
 TAVOLA DI SMALTIMENTO DEGLI STANZIAMENTI DI BILANCIO
 RELATIVI AL PERIODO 1979-1984
 DATI AL 31 DICEMBRE 1984

ELABORAZIONE DEL 29 MAG 1985

	STANZIAMENTO DI COMPENZA	PAGAMENTI IN TERMINI PERCENTUALI					TOTALE PAGAMENTI		RESIDUI		ECONOMIE		
		1979	1980	1981	1982	1983	1984	IMPORTO	%	IMPORTO	%	IMPORTO	%
TOTALE GEN.													
1979	813.500	43,41	30,73	15,92	4,83	0,54	775.159	95,64	-4.210	-0,52	39.551	4,88	
1980	824.113	58,45	19,95	19,95	8,71	2,92	742.461	90,09	13.398	1,63	68.251	8,28	
1981	1.376.525	39,40	46,53	3,18	0,83	0,03	1.220.132	89,95	110.229	8,13	26.163	1,93	
1982	3.832.805		91,83	6,88	3,91		3.937.181	102,62	-109.948	-2,87	9.571	0,25	
1983	4.716.780		90,79	6,42			4.585.285	97,21	127.784	2,71	3.911	0,08	
1984	5.623.357		93,37				5.247.547	93,37	372.510	6,63	0	0,00	
TITOLO 1													
1979	663.372	72,11	25,54	1,16	0,05	0,00	455.117	68,66	-4.210	-0,91	9.464	2,06	
1980	623.705	75,84	19,93	19,93	0,79	0,02	604.263	96,57	4.195	0,67	17.247	2,76	
1981	672.532		77,38	15,57	0,51	0,02	628.656	93,48	17.713	2,63	26.163	3,89	
1982	3.617.327		96,12	3,30			3.603.821	99,63	3.640	0,10	9.566	0,26	
1983	3.875.017		94,23	5,36			3.859.018	99,59	12.184	0,31	3.815	0,10	
1984	4.703.658		96,56				4.618.783	98,56	144.675	3,04	0	0,00	
TITOLO 2													
1979	333.128	5,68	37,55	35,34	11,12	1,25	320.041	91,41	0	0,00	30.087	8,59	
1980	196.405		3,64	20,03	33,69	12,06	136.198	69,63	9.203	4,64	51.004	25,71	
1981	683.993		2,04	76,98	5,81	1,63	591.477	86,47	92.516	13,53	0	0,00	
1982	219.778		21,28	64,62	65,78		333.360	151,68	-113.588	-51,68	5	0,00	
1983	441.963		74,97	11,29			726.267	164,28	115.600	13,73	96	0,01	
1984	856.599		73,40				628.764	73,40	227.835	26,60	0	0,00	

GLI IMPORTI SONO CALCOLATI IN MILIONI DI LIRE

LA VOCE 'ECONOMIE' RIPORTA LA SOMMA ALGEBRICA DELLE ECONOMIE E DELLE ECCEDENZE DI SPESA

prevista infatti la presentazione ad un anno dalla entrata in vigore della legge) sembra dare spiegazione dell'inattuato coordinamento dei servizi dell'apparato ministeriale, da piu' anni invocato in sede parlamentare e segnalato nelle relazioni della Corte.

Sviluppando il discorso in precedenza gia' avviato circa l'esigenza di un piu' stretto collegamento ormai imminente all'intero sistema dei trasporti, (12) nelle sue manifestazioni sia di carattere tecnico che amministrativo, e' da ritenere che l'esigenza di un nuovo raccordo tra le strutture del ministero si porra' come prima diretta conseguenza della attuazione di quegli indirizzi di politica dei trasporti destinati "ad armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi" e quindi gli organismi deputati a gestirle.

Non si intravede con chiarezza secondo quali forme i nuovi moduli organizzativi potranno essere istituiti e quali immediate modificazioni la politica del piano potra' indurre.

Alle gia' sottolineate necessita' di piu' stretti collegamenti tra le strutture, determinate dalle stesse caratteristiche del sistema dei trasporti che orienta verso l'intermodalita' dei servizi la propria dimensione ottimale, corrisponde ancora una struttura ministeriale, anche

(12) Ritenuta necessaria anche dalla Corte (vedi relazione 1983 Vol.II/2, pag.470, nota 20).

fisicamente scollegata, con la ben nota presenza - a solo titolo esemplificativo - di due consigli di amministrazione nelle due direzioni generali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e della aviazione civile.

Molteplici soluzioni sembrano profilarsi per la realizzazione dei possibili raccordi: una prima riguarda il rilancio della direzione generale del coordinamento che, creata con legge 31 ottobre 1967, n.1085, non ha mai assunto la necessaria autonomia organizzativa, risultando priva di un organico, limitato alla sola figura del direttore generale.

Di contro non cessano di circolare istanze per la trasformazione in aziende autonome delle due direzioni generali della motorizzazione e della aviazione civile.

A tali disegni, muovendo anche dalla constatazione che pur producendo tali organismi servizi di carattere tecnico, gli stessi costituiscono il presupposto di una successiva attività di carattere amministrativo, e' stata contrapposta (13) la eventualità di un potenziamento dei compiti

(13) Vedasi resoconto 77^ seduta Camera del 5 dicembre 1984 nella quale il Ministro dei trasporti, intervenuto alla discussione sui provvedimenti per la formazione della legge finanziaria 1985 e di approvazione del bilancio di previsione dello Stato 1985 manifestava perplessità sulla ipotesi di aziendalizzazione della Direzione della Motorizzazione Civile a favore di una maggiore autonomia funzionale della Direzione, con compiti specificamente tecnici, in linea con quanto previsto dalla legge quadro sul pubblico impiego ed in connessione a compiti essenzialmente di indirizzo e di controllo.

della stessa direzione della motorizzazione civile, ferma rimanendo la sua attuale configurazione.

Per quanto riguarda l'organizzazione settoriale, carattere di novita' ha presentato l'articolo 12 della legge 4 agosto 1984, n.467, concernente provvedimenti urgenti per l'autotrasporto di merci per conto di terzi, che prevede l'utilizzazione di personale temporaneo per il potenziamento dei servizi ai valichi di confine.

Sul piano operativo l'amministrazione della motorizzazione civile va ulteriormente incrementando l'utilizzazione di sistemi informativi e di procedure automatizzate al fine di adempiere piu' sollecitamente ai propri compiti di predisposizione e distribuzione dei vari documenti necessari alla circolazione.

Ad estendere tale sviluppo non puo' invero considerarsi estranea la cronica carenza di personale nella quantita' sufficiente, evidenziatasi con il rapido accrescersi delle operazioni di istituto da assolvere.

Per quanto riguarda in particolare il sistema informativo non risulta modificata la situazione di relativa carenza del personale dell'amministrazione da applicare allo stesso, presentando il relativo ruolo dei meccanografi vacanze nella misura del 18%.

Mentre sempre per quanto riguarda l'attivita' della direzione generale della motorizzazione civile prosegue un

graduale sviluppo dei programmi operativi, con una migliore organizzazione dei servizi attinenti l'assistenza amministrativa connessa agli adempimenti tecnici dell'amministrazione ed a piu' assidue verifiche nel settore della sicurezza del traffico, non si e' manifestata una significativa evoluzione nelle vicende organizzative riguardanti il comparto dell'aviazione civile.

Collateralmente, accantonata l'ipotesi di aziendalizzazione dei servizi della direzione generale, non si sono concretizzate iniziative per definire meglio i necessari raccordi del settore aereo con le altre aree operative del trasporto, anche se si preannunciano ipotesi di riorganizzazione in un quadro di generale ristrutturazione del comparto.

Neppure risultano assumere fisionomia i contorni dell'atteso piano generale degli aeroporti, mentre, per quanto riguarda l'ANAV, da piu' parti (14) vengono posti in evidenza e richiamati problemi relativi alla realizzazione di condizioni di equilibrio tra costi ed introiti tariffari.

Si avvertono esigenze di un piu' operante raccordo con le strutture della Aeronautica militare: in tal senso risulterebbero essere allo studio iniziative a livello consultivo.

Sotto il profilo operativo, tratto caratterizzante che tuttora permane nell'amministrazione, anche a causa della

(14) Vedasi resoconto 77^ seduta Camera citato nella precedente nota.

carenza di strutture periferiche della direzione generale, e' l'affidamento, per mezzo di convenzioni, delle gestioni aeroportuali, che vengono affidate ad enti concessionari con costi di non indifferente rilevanza per lo svolgimento dei suddetti servizi.

Una modifica dello stato di fatto esistente non sembrerebbe peraltro potersi verificare al di fuori di una profonda riconsiderazione dei rapporti da tempo costituitisi tra ministero ed aziende concessionarie.

b) Personale

Il tasso di copertura dei posti vacanti nell'ambito della Direzione della Motorizzazione civile, ha segnato un recupero, rispetto alla fase di arresto dell'anno precedente. Deve pero' rilevarsi che, a prescindere da tale miglioramento, le esigenze della Amministrazione non possono ritenersi soddisfatte sia per i rilevanti vuoti tuttora sussistenti, che per l'entita' delle necessita' operative cui far fronte; che ha determinato il Ministero a promuovere la presentazione di un disegno di legge per un incremento di 2.735 nuove unita', compresi 38 posti dirigenziali.

Alla fine dell'anno comunque, il personale in servizio ammontava a 3.518 elementi, con un incremento di 307 unita' ma ancora con uno scarto di 1.000 unita' rispetto alle dotazioni organiche, con particolare concentrazione delle vacanze

presso gli uffici periferici.

Nel settore dirigenziale, rispetto al 1983, risultano complessivamente diminuite da 49 a 43 le unita' in organico, tecniche e amministrative, presenti, cui sono da aggiungere le 9 unita' di dirigenti fuori ruolo, oltre a tre posti di dirigente in soprannumero.

Permangono pertanto i rilievi in ordine ai negativi riflessi della concentrazione di molteplici compiti in una sempre piu' ristretta fascia di soggetti responsabili.

Al superamento di tale situazione si e' comunque ovviato, in applicazione delle disposizioni della legge 10 luglio 1984, n.301, con la effettuazione degli scrutini per merito comparativo e con la predisposizione dei bandi relativi al corso concorso e al concorso speciale. I bandi relativi invece al concorso pubblico sono stati ritenuti illegittimi (15).

Pur considerato un cospicuo soprannumero (35 unita') nella carriera direttiva tecnica, vistose vacanze sussistono nell'ambito della stessa e nella ex carriera amministrativa (rispettivamente 197 presenti su 285 posti e 120 su 189), mentre in termini percentualmente minori risultano i vuoti nelle rimanenti ex carriere.

Stazionaria, con un tasso di vacanze del 18%, e' la

(15) Delibera Sezione del controllo n.1551 del 9 maggio 1985.

situazione nel ruolo dei meccanografi al momento coperto da 82 unita'.

Completano il personale in servizio presso la direzione generale 811 giovani assunti ai sensi della legge 2 luglio 1977, n.285, dei quali rispettivamente 29 e 16 appartengono alle categorie dei direttivi tecnici e amministrativi.

Per ovviare in parte alle carenze di personale, in particolare esistenti nei valichi di confine, l'articolo 12 della legge 4 agosto 1984, n.467, ha autorizzato l'assunzione di personale straordinario da applicare a mansioni impiegatizie ed operaie, stabilendo nel limite massimo di 120 unita' la consistenza del contingente da assegnare ai suddetti uffici.

Il personale in comando, da o presso altre amministrazioni, risulta determinato in 11 e 19 unita'.

Oltre a concorsi interni nelle varie ex carriere (16) sono stati espletati un concorso a tre posti di ispettore amministrativo e uno a 29 posti di operaio specializzato.

E' stato collocato in ruolo il personale idoneo a seguito degli esami di cui all'articolo 26 della legge n.33 del 1980 (17).

Per quanto riguarda la formazione professionale del

(16) Rispettivamente per 18, 7 e 77 posti per ispettore principale, ispettore aggiunto principale e coadiutore principale in prova.

(17) 29 idonei nella carriera direttiva tecnica, 20 nella amministrativa, 110 in quella di concetto, 14 nell'ausiliaria e 18 tra gli operai.

personale, sono stati effettuati corsi di servizio dell'Amministrazione applicata ai trasporti, presso l'Università di Roma, per la durata di sei mesi, che hanno interessato 93 dipendenti per una spesa di 12 milioni.

Meritevole di segnalazione sembra il fenomeno, presente per il personale periferico addetto ad operazioni automobilistiche, della effettuazione di missioni con spese a carico di privati; il personale tecnico, anche centrale, può svolgere invece missioni, sempre nell'interesse di privati, per collaudi di recipienti di gas compressi, esami tecnici ed omologazione di prototipi destinati all'importazione nazionale.

Nel comparto del personale della direzione generale dell'aviazione civile non risultano essersi verificate variazioni degne di nota, prestando servizio, alla fine dell'anno, 1.053 dipendenti, a fronte di una dotazione organica complessiva di 1.022 unità'.

Nel suddetto personale è compreso un contingente di 311 unità' in soprannumero.

Tale ultimo fenomeno rileva in particolare nella ex carriera direttiva amministrativa nella quale, ad un organico di 35 posti, ha corrisposto una presenza di 59 unità', delle quali 37 in soprannumero.

Nella corrispondente carriera tecnica gli analoghi dati riguardano 32,48 e 24 unità', mentre il ruolo della ex car-

riera direttiva degli ispettori di volo, con un organico di 8 posti, risulta del tutto vuoto.

Per supplire alla impossibilita' di coprire tramite concorso i posti di tale ruolo, il ministero, in forza della legge 23 settembre 1980 n.591, ha utilizzato nel 1984 18 ispettori di volo assunti per contratto.

Di una ulteriore unita' si e' incrementata la carenza numerica dei dirigenti (-13 unita' rispetto alle -12 del 1983 ed alle 11 del 1982), ma ad ovviare ai conseguenti inconvenienti sono intervenute le procedure applicative, tuttora in corso, della citata legge n.301 del 1984.

I giovani in servizio per assunzione ai sensi della legge n.285 del 1977 sono stati 61 (18).

Il personale comandato da e per altre amministrazioni e' stato di 17 e 7 dipendenti rispettivamente.

Nel corso dell'anno l'amministrazione ha assunto 19 unita' in vari ruoli, ha indetto concorsi per 22 posti ed ha espletato procedure concorsuali per un complessivo di 62 posti.

Le cessazioni dal servizio per dimissioni volontarie ammontano a 21.

(18) Di essi 43 sono stati inclusi tra il personale non di ruolo di seconda categoria, 18 in quella degli operai autisti.

3 - Beni e servizi strumentali

Attività contrattuale

Anche a seguito di iniziative istruttorie in sede di controllo in materia contrattuale si è potuta accertare oltre che la avvenuta elaborazione dei programmi da parte del ministro, a norma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n.748 del 1972, anche la osservanza dei limiti di competenza per valore, nel passato frequentemente disattesi.

La programmazione ministeriale è stata di norma adottata ma per le attività connesse alla provvista di beni strumentali e quelle relative al potenziamento ed ammodernamento delle linee gestite, sono stati ritenuti sufficienti i programmi stabiliti ogni anno dal comitato previsto dalla legge n.614 del 1957.

Laddove poi sussistano programmi generali, come si verifica per la realizzazione dei Centri prove autoveicoli, o relativamente ad attività connesse all'esecuzione delle opere comprese nei piani approvati dal CIPE, si è ritenuta non essenziale la progressiva assunzione di tali programmi medesimi.

Circa aspetti di carattere generale delle problematiche contrattuali risulta circoscritto entro rigorosi limiti il fenomeno del ricorso alla esecuzione anticipata dei

contratti, riscontrato, in una certa misura, nei decorsi esercizi, nell'attività della direzione dell'aviazione civile.

Quanto all'entità degli oneri revisionali relativi a contratti interamente eseguiti nel 1984, per quanto riguarda la direzione della motorizzazione civile si è riscontrata un'incidenza del 13,5% per un'ammontare complessivo di 1.034 milioni.

Una notevole contrazione, con particolare riguardo al settore dell'aviazione civile, ove si era segnalato con più marcata vistosità, si è avuto relativamente al numero degli atti di riconoscimento di debito per i quali la Corte aveva formulato specifiche osservazioni.

A fronte infatti di 47 atti relativi al 1983, per un importo complessivo di 5,8 miliardi, nel 1984 si è avuto un unico atto per un importo di 128,3 milioni; dalla direzione della motorizzazione sono stati adottati invece 5 atti per un valore di 359 milioni rispetto ad un unico atto di 2,5 miliardi del precedente esercizio.

Sul piano procedimentale va osservato che i relativi provvedimenti sono stati sempre emanati dal ministro sentito il parere del Consiglio di Stato.

Nell'appalto per l'affidamento di servizi aeroportuali, è stato ricorrentemente rilevato che, in dipendenza di una assunta scarsa remunerabilità, si procede da parte degli

appaltatori a rescissione anticipata di contratti aventi durata annuale ma rinnovabili. Proseguendosi, nelle more del perfezionamento del nuovo contratto, con rapporti di brevissima durata, instaurati a seguito di trattativa privata a costo aumentato della revisione prezzi applicabile, si è potuto verificare che nuovo aggiudicatario risulta spesso lo stesso recedente con evidenti più gravose condizioni per l'amministrazione.

Immobili - Taluni uffici centrali e periferici della direzione generale della motorizzazione civile occupano tuttora locali presi in locazione per una spesa, nel 1984, di 2,9 miliardi, che, in costante lievitazione, risulta quasi raddoppiata dal 1981 (1981-miliardi 1,5; 1982-1,8; 1983-1,9).

Una continua espansione presenta il programma incentrato sul miglioramento della organizzazione periferica ed in particolare la entrata in funzione di strutture operative adeguate all'intervenuto sviluppo dei servizi richiesti alla motorizzazione civile.

In base a tale programma, iniziato dal 1971, risultano completate negli anni dal 1975 al 1984, 28 opere tra Uffici provinciali, Stazioni di controllo e Centri prova, con un aumento di tre unità rispetto al precedente anno.

Per quanto riguarda la prosecuzione del programma

risultano appaltati i lavori di costruzione di 10 Uffici provinciali e Stazioni di controllo (19) e sono in fase di avanzata progettazione altre 12 opere (20).

Tale avanzamento ha palesato i suoi effetti anche sotto il profilo delle spese, essendo saliti i pagamenti a 48,6 miliardi (di cui 38,7 sui residui) con un aumento del 77,3% rispetto al 1983, anno in cui, con una spesa di 27,4 miliardi, (di cui 23,2 sui residui), si era già registrato un'incremento sul 1982 del 73,4%.

In ordine ad una rilevata mancanza del supporto normativo sostanziale per la realizzazione del "programma" di potenziamento delle strutture operative della motorizzazione civile, di cui al capitolo 7202 relativo alle spese degli impianti e degli uffici operativi, non rinvenendosi lo stesso negli articoli 53 e seguenti del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 giugno 1959, n.393, e' recentemente intervenuto l'articolo 14, XIII comma, della legge finanziaria 1985 che ha consentito l'impegno di somme iscritte sul capitolo e sul successivo 7203 per il 1985 e anni successivi, secondo le procedure già adottate ed -----

(19) Si tratta di Napoli, Trento, Belluno, Brescia, Mantova, Ferrara, Bari, Taranto, Frosinone e C.P.A. di Bologna.

(20) Sono gli uffici Provinciali e stazioni di controllo di Perugia, Catanzaro, Latina, Pescara, Milano, Cagliari, Viterbo, Pesaro, Pistoia e C.P.A. di Pescara, Cagliari e Brescia.

i programmi gia' predisposti.

Non risultano intervenute modifiche nella situazione degli uffici dell'aviazione civile, facendo rinvio a successive notazioni riguardo agli impianti di tale amministrazione.

Sistemi informativi - E' proseguita l'attivita' di adeguamento alle piu' attuali esigenze delle attrezzature utilizzate dalla direzione della motorizzazione civile per il proprio sistema informativo.

Nel 1984 e' stato stipulato con la societa' Honeywell, gia' in precedenza locatrice, un nuovo contratto per un adeguato potenziamento del sistema informativo (21); nella occasione, differentemente dal passato, si e' provveduto altresì ad affidare il servizio di digitazione dati, gia' esclusivamente espletato dall'Honeywell, anche ad altre ditte.

(21) La dotazione hardware, basata su un centro elaborazione dati e 300 terminali, ha consentito l'istituzione di un sistema basato su un archivio unico nazionale per quanto riguarda:

- patenti e certificati di abilitazione professionale (C.A.P.);
- immatricolazione veicoli;
- autorizzazioni e licenze al trasporto di cose.

I principali elementi inseriti a sistema riguardano, i dati anagrafici delle persone fisiche e giuridiche all'atto del rilascio dei documenti, elementi riguardanti patenti emesse, dati relativi all'identificazione e proprieta' dei veicoli ed infine informazioni concernenti gli estremi delle licenze ed autorizzazioni nell'ambito del trasporto di cose.

Gli oneri affrontati hanno raggiunto in corrispondenza di tale potenziamento delle attività, i 23,5 miliardi in termini di impegni, con un aumento del 56% rispetto al precedente esercizio.

Per contro i pagamenti, con 15,7 miliardi, hanno subito una contrazione rispetto al 1983 (-10%; 17,5 miliardi), con un raddoppio nell'anno della massa dei residui (14,7 miliardi), quasi esclusivamente di nuova formazione.

Per quanto riguarda i servizi meccanografici della direzione della aviazione civile le strumentazioni utilizzate appartengono alla IBM che predispone la programmazione e fornisce l'assistenza tecnica mentre la digitazione dati viene effettuata da personale dell'amministrazione.

Nel settore dei servizi automobilistici, mentre si rileva che ad un aumentato stanziamento (da 700 milioni a 1,27 miliardi quasi del tutto utilizzati), ha corrisposto un decremento da 199 a 189 nel numero dei veicoli del contingente destinato alle alte cariche dello Stato, va richiamata la consistenza del parco di autovetture e di altri veicoli tecnici presso la direzione dell'aviazione civile (356 unità di cui solo 86 autovetture).

4. - Settori di attività

A) Direzione generale della motorizzazione civile

1) Fondo Nazionale dei trasporti

E' stato gia' posto in luce (22) come nei primi anni di applicazione della normativa sul fondo nazionale dei trasporti l'amministrazione abbia proceduto con successivi adeguamenti, in sede di distribuzione dei fondi di competenza, a commisurare le erogazioni ed a conformarsi ai criteri secondo i quali la legge 10 aprile 1981, n. 151, istitutiva del fondo, intendeva procedere al ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i relativi servizi.

Senonche' e' avvenuto che il perseguito intento di creare un meccanismo che da un lato ovviasse alle diseconomie del settore e dall'altro provvedesse ad avviare una fase di risanamento che non consistesse nel semplice ripianamento dei disavanzi accumulati dalle aziende di trasporto, non abbia potuto trovare attuazione in un solo momento per la presenza di situazioni e di vincoli la cui presenza non ha consentito una immediata entrata a regime del sistema delineato dalla citata legge n.151 del 1981.

Conseguentemente, a partire dal 1981, non si e' mai verificata una esatta coincidenza tra le iscrizioni in competenza dell'importo del fondo e quanto in effetti si sarebbe dovuto iscrivere, situazione alla quale, a decorrere dall'esercizio 1984, si e' ovviato con l'introduzione in

(22) Vedasi Relazione al Parlamento 1983 vol. II/2, pag.479.

bilancio di capitoli nei quali si tenesse conto di somme ancora dovute, ma a suo tempo non stanziato.

Due sono le principali cause di tale situazione.

La prima deriva dalla non precisa valutazione della cosiddetta "spesa storica" che, riferita al 1981, era stata valutata in una prima stima a 2.500 miliardi (di cui 2.000 a carico degli enti locali e 500 erogati dalle regioni) corrispondenti all'onere complessivo sostenuto in quell'anno dalle regioni sui fondi comuni istituiti ai sensi degli articoli 8 e 9 della legge 16 maggio 1970, n.281 che relativamente alle spese in esame con l'entrata in vigore della legge n.151 del 1981, era destinato a cessare dal 1982.

Come già evidenziato nella precedente relazione, il volume della "spesa storica" in una continuata attività di verifica e di aggiornamento si veniva incrementando per iniziali difetti di stima, e così facendo mutava il valore iniziale sul quale, per i congegni rivalutativi annuali previsti dal 3° comma dell'articolo 9 della citata legge n.151, con l'annuale legge finanziaria, a decorrere dal 1982, andava calcolato l'incremento annuo in base al quale rideterminare il fondo (23).

A tale primo elemento divaricativo, altro se ne aggiun-

(23) Tale valore si determina in relazione all'incremento della componente prezzi nella formazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi nell'anno precedente e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del Paese.

geva consistente in temporanee manovre di contenimento della spesa pubblica, che, a decorrere dal 1982 (24), riducevano o ritardavano l'iscrizione in bilancio di parte delle somme da corrispondere, creando sotto altro profilo i presupposti per una mancata precisa determinazione del fondo per il successivo esercizio.

Passando alla quantificazione del fenomeno si constata, pertanto, che, stabilita secondo stime piu' aggiornate la spesa storica per il 1981 in 2.615,5 miliardi, l'applicazione dei coefficienti di rivalutazione programmata rispettivamente stabiliti per il 1982 e fino al 1984 nel valore del 16,13 e 10% avrebbe dovuto portare la consistenza del fondo per gli stessi anni a miliardi 3.034, 3.428 e 3.771, mentre gli stanziamenti iscritti sono stati di miliardi 2.922 nel 1982, 3.132,5 nel 1983 e 3.446 nel 1984 (25).

Vanno rilevate le incidenze della mancata applicazione dei criteri enunciati dalla legge n.151 del 1981, in un

(24) In quell'anno la misura incrementativa del fondo veniva stabilita anziche' dalla legge finanziaria, dall'articolo 27 del d.l. 22 dicembre 1981, n.786.

(25) Sembra peraltro opportuno preannunciare sin d'ora che il fenomeno delineato si e' venuto ridimensionando in attuazione delle disposizioni della legge 22 dicembre 1984 n.887 (finanziaria 1985) con la quale, al termine di un lungo processo correttivo, la stima delle necessita' del fondo e' stata riportata ai livelli previsti dalla legge istitutiva dello stesso, applicando, salvo specificazioni che saranno rese a suo tempo, i programmati tassi di incremento allo stanziamento 1984 (capitolo 1660).

comparto nel quale l'intervento era stato concepito per orientare i connessi flussi finanziari verso un risanamento, la cui realizzazione andava perseguita attraverso il sostegno a quegli operatori del trasporto locale che si adoperassero ad una economica condotta della propria gestione.

Non mancano tuttavia, nel tempo, sintomi che la funzione istituzionale del fondo possa essere recuperata.

Va infatti considerato che sul piano della normazione secondaria risulta emanato, con una previsione di durata triennale, il decreto con il quale, a decorrere dal 1984, vengono aumentate le aliquote minime dei ricavi del traffico, a copertura, per gli anni 1984-86, del costo di esercizio dei pubblici esercizi di trasporto locale, nella prospettiva del miglioramento del rapporto costi ricavi che si intende conseguire dalla adozione di opportune politiche tariffarie e dalla introduzione dei necessari ammodernamenti dei servizi (vedi tabella A).

Ma anche la ripartizione del fondo (26) e' strumento inteso al risanamento del settore, risultando vincolata (articolo 9 VIII comma della legge n.151 del 1981) a criteri obiettivi quali la dimensione dei servizi effettuati, le caratteristiche del territorio su cui essi si svolgono non-

(26) Il Fondo Nazionale dei Trasporti viene ripartito secondo criteri stabiliti in un decreto emanato dal Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro e d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n.281.

che' al progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio delle aziende, anch'esse perseguite dalla legge.

Le ripartizioni del fondo, quali in concreto si sono verificate, hanno anch'esse inizialmente dato attuazione parziale e dichiaratamente graduale ai principi sopra enunciati, venendo solo in momenti recenti piu' autenticamente indirizzate al diretto raggiungimento delle finalita' correttive che con esse si intendono perseguire. Mentre infatti nei criteri dapprima seguiti (27) si era dato corso al riparto confermando le erogazioni effettuate alle regioni per il 1981 (spesa storica), all'importo integrativo veniva riservata la funzione di una iniziale perequazione.

Questa tuttavia si rivelava parziale, sia perche' nelle relative erogazioni veniva tenuto conto al 90% del parametro delle percorrenze ed al 10% di quello costituito dalle caratteristiche territoriali nelle quali i servizi si svolgono, prescindendo quindi dall'accertamento e dalla valutazione del conseguimento delle condizioni economiche del bilancio, sia per non aggravare la situazione di talune regioni che dai nuovi criteri distributivi uscivano danneggiate a vantaggio di altre.

Il piu' recente provvedimento redistributivo, invece, (28) nell'introdurre un parzialmente nuovo metodo di

(27) Decreto interministeriale 13 gennaio 1982.

(28) Decreto interministeriale 4 luglio 1984.

ripartizione del fondo, ha statuito anzitutto di confermare le somme pagate nel 1983, già distribuite con i criteri del precedente decreto interministeriale, contenente come detto una prima forma di perequazione, ed ha riservato ad una diversa formulazione dei criteri da seguire la suddivisione dell'incremento delle disponibilità del fondo per il 1984.

In particolare, mentre ha destinato il 95% di tale incremento per i valori di percorrenza, negli stessi considerando anche quelli di "superficie" e di "concentrazione degli abitanti" in precedenza tenuti distinti, ha riservato una percentuale del 5% dell'incremento al parametro "progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio" comprendendo nella valutazioni ponderati criteri di computo dei prodotti medi realizzati dalle imprese e dei costi medi per chilometro percorso.

In termini quantitativi, infine, la spesa per il fondo dei trasporti ha toccato nel 1984 la somma di 3.446 miliardi, interamente trasferita (capitolo 1660) cui debbono aggiungersi 152,7 miliardi di cui al capitolo 1663, relativi a versamenti dovuti per il 1983, ma iscritti per competenza nell'anno successivo.

Relativamente al capitolo 1660 le autorizzazioni di cassa, pari a 3.536 miliardi sono state interamente utilizzate anche per il pagamento di 90 miliardi residuati all'ini-

zio dell'esercizio (29).

Anche nel 1984 le sole regioni Lazio, Lombardia e Campania hanno fruito di una alta percentuale (52,5%) del fondo (53% nel 1983) mentre alle regioni dell'Italia meridionale e insulare sono state rispettivamente assegnate disponibilità per il 18 e il 7,35% per un complessivo 25,35%.

E' proseguita nel 1984 l'attività di erogazione degli investimenti straordinari sospesi nel 1982 ed allocati nel capitolo 7296.

Lo stanziamento complessivo nell'anno, pari a 550 miliardi, e' stato corrispondente a quello di cassa ed e' stato interamente utilizzato per lo sviluppo degli

(29) Trasferimenti Fondo Nazionale dei trasporti anno 1984 (capitolo 1660):

Regioni	Totali
Basilicata	24.963.756.432
Calabria	47.932.136.916
Campania	419.710.153.448
Friuli V.G.	60.351.854.742
Lazio	772.851.494.542
Liguria	191.061.546.342
Lombardia	656.077.026.931
Marche	54.246.958.606
Molise	11.205.998.273
Piemonte	258.246.767.140
Puglia	135.959.576.911
Sardegna	59.161.299.478
Sicilia	200.699.548.225
Toscana	182.048.946.840
Umbria	37.148.987.373
Valle d'Aosta	12.407.794.849
Veneto	199.518.417.417
Emilia Romagna	186.937.963.528
Abruzzo	25.484.771.625

totale	3.536.014.999.618

investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali di competenza regionale, previsti dall'articolo 11 della legge n.151 del 1981 (30).

Riguardo alla metodologia del riparto vi e' stata (31) la conferma dei criteri gia' adottati nelle precedenti assegnazioni, con il semplice aggiornamento dei dati riguardanti la popolazione.

Questa infatti viene in considerazione per un 10% della quota da distribuire in parte inversamente proporzionale alla sua densita', mentre i rimanenti 60 e 20% vengono distribuiti

(30) Trasferimenti Fondo Nazionale dei Trasporti anno 1984 (capitolo 7296):

Regioni	Totali
Emilia Romagna	30.800.220.000
Friuli V.G.	12.421.200.000
Liguria	22.510.620.000
Lombardia	67.575.750.000
Marche	15.749.250.000
Piemonte	38.499.120.000
Toscana	34.481.370.000
Umbria	10.336.590.000
Valle d'Aosta	9.568.680.000
Veneto	36.279.870.000
Bolzano	9.113.610.000
Lazio	62.258.240.000
Abruzzo	14.940.200.000
Basilicata	12.946.120.000
Calabria	15.498.120.000
Campania	50.147.240.000
Molise	7.476.700.000
Puglia	29.727.060.000
Sardegna	22.839.080.000
Sicilia	38.743.980.000
Trento	8.086.980.000

totale	550.000.000.000

(31) In occasione della adozione del decreto ministeriale 22 maggio 1984.

proporzionalmente ai flussi di traffico ed al numero dei veicoli urbani ed extraurbani.

Quanto alla ripartizione territoriale, i fondi hanno continuato ad essere suddivisi in osservanza delle percentuali del 60 e 40% rispettivamente per il centro nord, e meridione ed isole dell'Italia (32).

b) Ferrovie in gestione governativa e in concessione

Non risultano modificate per il 1984 le linee di tendenza già rilevate in materia di esercizio delle ferrovie gestite sia in concessione che in gestione governativa.

Gli oneri correnti delle prime, gravanti sui capitoli 1652 e 1654, si sono accresciuti complessivamente del 49,7%, quelli delle seconde del 12%.

Vanno quindi ripetute le osservazioni altre volte formulate circa la ormai indifferibile esigenza di assunzione di provvedimenti intesi a sottoporre a risanamento un settore di attività economicamente caratterizzato dalla duplice condizione di un servizio pubblico svolgentesi a costi crescenti e ad introiti progressivamente riducentesi, nonostante le iniziative tariffarie periodicamente assunte.

Dai dati più recenti dei quali si dispone, forniti dall'amministrazione, gli introiti del traffico delle

(32) Ne è stato riferito in relazione 1983, vol II, pag. 488.

gestioni governative, ammontanti a 46,2 miliardi, rappresenterebbero il 15,2% dei 302,6 miliardi di spesa complessiva, mentre quelli delle ferrovie in concessione 74,7 miliardi di introito a fronte di 552,7 miliardi di spesa complessiva, costituirebbero il 13,5% della spesa stessa.

Sul versante delle spese in conto capitale, per quanto riguarda l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie in concessione Nord Milano, Circumvesuviana, Circumflegrea e Cumana, i 200 originari miliardi di stanziamenti risultano aumentati di 5,1 miliardi autorizzati con decreto ministeriale del 26 maggio 1983, a seguito di contributo finanziario del Fondo Europeo di sviluppo regionale.

Nel corso dell'anno risultano essere stati effettuati pagamenti per 25,9 miliardi.

Relativamente alla ferrovia Alifana, oltre a non avere riscontrato pagamenti nell'anno, e' da segnalare che nel corso dello stesso 13 miliardi destinati ai lavori finanziati con la legge n.86 del 1973 sono andati in economia.

B) Direzione generale per l'aviazione civile

a) Costruzione ed ammodernamento degli aeroporti demaniali.

Nel corso del 1984 e' stata approvata e resa esecutiva, una convenzione con la Societa' ITALAIRPORT, concernente gli studi e le ricerche indispensabili ai fini della redazione del piano generale dei trasporti aerei, previsto dalle leggi

n.825 del 1973 e n.299 del 1979, ma mai attuato (33).

L'oggetto della attuale ricerca e' costituito dalla individuazione per 102 aeroporti italiani delle previsioni di domanda di trasporto aereo, dallo studio domanda-capacita' e dallo studio dell'impatto della presenza dell'aeroporto e del suo prevedibile ruolo sul territorio con particolare riguardo all'inquinamento da rumore.

Questa versione richiama peraltro la necessita' di una attenta riflessione sui limiti della potesta' della pubblica amministrazione di avvalersi di prestazioni estranee alla propria organizzazione nel perseguire finalita' istituzionali e sulla opportunita' quindi di tenere distinti i confini tra l'area decisionale programmatica, riservata al solo potere determinativo della Amministrazione, e quella relativa al momento gestorio esecutivo, per il quale e' ammissibile il ricorso ad apparati di organismi esterni (34).

Nell'attesa si e' completato l'impegno a suo tempo sostenuto con la legge n.825 del 1973 che, fino alla fine del 1982, era stato di 448 miliardi di cui 240 stanziati con

(33) Detta convenzione costituisce il naturale seguito di altra con la quale la stessa direzione generale dell'aviazione civile aveva affidato, alla medesima societa', l'incarico di redigere un "Rapporto sulla situazione degli aeroporti italiani aperti al traffico aereo civile" attraverso una indagine di tipo conoscitivo, utile ai fini della acquisizione di elementi per successive elaborazioni.

(34) Sull'argomento in generale vedasi deliberazione della Sezione del controllo n.1507 del 14 dicembre 1984.

legge speciale fino al 1978, 188 stanziati per acquisto di attrezzature e revisione prezzi fino al 1981 e 20 miliardi per l'anno 1982 a cui l'articolo 41 della legge finanziaria 1982 li aveva differiti.

Avendo avuto termine con il 31 dicembre 1982 il finanziamento di cui alla richiamata legge n.825 e successive modifiche, il pertinente capitolo (7504) e' rimasto in vita per la sola gestione dei residui, con un'autorizzazione di cassa pari a 20,8 miliardi, solo parzialmente utilizzata.

Per fronteggiare il completamento dei lavori e la revisione dei prezzi, il legislatore, anziche' ricorrere al rifinanziamento della gia' ricordata legge n.825 del 1973, ha ulteriormente incrementato, come gia' fatto nel 1983, lo stanziamento del capitolo 7501 relativo agli ordinari lavori di progettazione, costruzione, ampliamento e ammodernamento degli aeroporti, portandolo a 68 miliardi, dei quali peraltro soltanto 2,9 sono stati pagati nel corso dell'anno.

Hanno cosi' potuto essere avviati a termine, in modo pressoché totale, i lavori finanziati con le precedenti leggi (35).

Nel corso del 1984 sono state concluse le opere alla pista di volo di Pantelleria e rimane da eseguire l'impianto di depurazione acque dell'aeroporto di Pisa.

(35) Risultano ultimati i lavori per gli aeroporti di Roma Ciampino e Bologna e quasi completati quelli di Roma Fiumicino, Linate mentre per gli aeroporti di Genova, Torino, Vene-

Per quanto riguarda i lavori relativi all'aerostazione dell'aeroporto di Genova, per i quali era stato disposto con la legge n.299 del 1979 un finanziamento di 25,2 miliardi a carico del FIO, si e' proceduto ad un parziale pagamento (6 miliardi) delle opere eseguite.

Tenuto presente che i lavori piu' importanti, come si desume dalla tabella B, sono stati affidati in regime di concessione ai sensi della legge 24 giugno 1929, n.1137, a consorzi appositamente costituiti tra importanti imprese edilizie nazionali, e' da aggiungere che ad esse sono stati altresì affidati in appalto, a trattativa privata, tutti i lavori aggiuntivi a quelli finanziati dalle richiamate leggi speciali.

A conclusione dei lavori programmati tale criterio di aggiudicazione e' pero' risultato non piu' automatico, ritenendosi che i Consorzi fossero stati costituiti per la sola esecuzione dei lavori finanziati con le leggi speciali e che pertanto avessero esaurito la propria funzione con l'ultimazione dei predetti lavori.

Di conseguenza e' stato ritenuto opportuno che l'affidamento di nuovi lavori aggiuntivi venisse fatto, anche per motivi di convenienza, con metodi diversi dalla trattativa privata, essendosi constatato il vantaggio economico per la

zia e Malpensa i lavori attendono ancora completamento di opere varie o risultano in corso.

realizzazione di opere nell'aeroporto di Catania, conseguito attraverso l'aggiudicazione a licitazione, anziche' per mezzo della trattativa stessa, per la quale il consorzio affidatario aveva offerto un prezzo piu' elevato.

L'attivita' di completamento e di rifinitura delle opere aeroportuali, come a suo tempo riferito, continua ad essere affidata ai concessionari dei servizi che, a partire dalla fase del progetto, si interessano di ogni aspetto dei lavori da eseguire.

Gli elementi piu' aggiornati a conoscenza della Corte indicano in 139,9 miliardi le somme impegnate per detti lavori, cui corrispondono peraltro pagamenti limitati a 83,9 miliardi.

b) Gestione degli aeroporti e servizi vari.

Il sistema di conduzione degli aeroporti continua ad essere, o in gestione diretta da parte dello Stato, o affidato in regime di concessione, o effettuato da enti pubblici.

I piu' rilevanti aeroporti vengono gestiti da societa' a capitale pubblico ed in essi la completa gestione dell'impianto aeroportuale risulta affidata ad un concessionario (36).

Per taluni altri aeroporti soltanto determinati

(36) Sono gli aeroporti di Genova, affidato al Consorzio Autonomo del Porto, Venezia (Provveditorato del Porto), Milano-Linate e Malpensa (S.E.A.) e Roma-Fiumicino Ciampino (S.A.R.).

servizi, come la manutenzione delle aerostazioni, viene effettuata in regime di concessione.

Nei casi invece di gestione diretta l'affidamento dei servizi di manutenzione e la conduzione di impianti avviene in favore di talune società sulla base dei principi di diritto contabile.

Nel 1984 è stato affrontato il problema della conduzione e manutenzione di impianti ed infrastrutture di talune aree aeroportuali gestite da quei Consorzi che in forza delle leggi particolari (37) avevano a suo tempo eseguito i lavori per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento degli aeroporti.

Nell'attesa dei completamenti da effettuare, ai Consorzi era stata affidata, a trattativa privata, la conduzione e manutenzione degli aeroporti.

Conclusa tale fase l'amministrazione, nel tentativo di contenere gli oneri cui far fronte, indiceva una gara a licitazione privata per l'affidamento delle attività in questione.

Tale vicenda non si è ancora conclusa sul piano procedimentale, ma, nel frattempo, ha costretto la direzione generale a prorogare i contratti in corso la cui prorogata gestione ha, sotto altri profili, prospettato altresì problemi di carattere sindacale, per la difesa dei livelli

(37) Legge n.825 del 1973 e legge n.299 del 1979.

occupazionali intrapresa dai dipendenti delle società di gestione dei servizi che dovrebbero essere sostituiti.

Relativamente alla manutenzione degli impianti e servizi di pulizia hanno trovato applicazione i nuovi capitoli speciali di appalto.

Per i primi e' stata concessa agli appaltatori una maggiore autonomia organizzativa, eliminando la necessita' di assicurare i servizi mediante turni predeterminati di personale. La novita' introdotta e' stata quella di sostituire a contratti prevedenti la prestazione di mezzi e persone, contratti aventi ad oggetto il conseguimento di un risultato.

Nei contratti di pulizia, invece, la determinazione del prezzo ha avuto come punto di riferimento le superfici espresse in metri quadrati.

L'onere di maggiore entita' nell'ambito della spesa corrente per la gestione diretta degli aeroporti ha continuato a gravare sul capitolo 2068, del quale lo stanziamento di competenza (36 miliardi) e' stato quasi interamente utilizzato, mentre si e' proceduto a pagamenti per 32,5 miliardi, cifra questa la cui entita' mantiene sotto altro profilo tuttora attuale l'esigenza di ulteriori riflessioni circa la opportunita' di valutare, se, ed eventualmente in quali diverse forme, possa risultare idonea la gestione dei servizi negli aeroporti nei quali la presenza dei concessionari ri-

sulti prevista in via legislativa.

Di un certo rilievo infine, e' risultato l'incremento dello stanziamento di cassa del capitolo 2155 nel quale, a fronte di una facolta' dell'amministrazione di concedere contributi in competenza per 15 miliardi alle Societa' esercenti linee aeree, si sono verificati 29,4 miliardi di pagamenti di cui 15 in conto residui, tenendo presente i criteri di riparto tra le quattro concessionarie (38) che hanno considerato sia i normali obblighi di servizio, sia l'obbligo di alcuni vettori di praticare tariffe di favore su talune linee.

(38) Sono l'Alitalia, l'Ati, l'Alisarda e l'Aermediterranea.

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sono di seguito poste a raffronto le diverse aliquote dei costi di esercizio da coprire coi ricavi del traffico stabilite nel 1982, nel 1983 e nel 1984 ambientali caratterizzate da omogeneità geografica:

Prima zona: Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Liguria, Lombardia, Piemonte, Toscana, Veneto, Valle d'Aosta.

Seconda zona: Abruzzo, Lazio, Marche, Umbria.

Terza zona: Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia.

TABELLA A

SERVIZI	Aliquote 1982			Aliquote 1983			Aliquote 1984		
	ZONA			ZONA			ZONA		
	1*	2*	3*	1*	2*	3*	1*	2*	3*
URBANI									
a) Terrestri									
classi di abitanti sino a 100.000	30	30	22	34	34	27	34	34	27
da 100.001 a 300.000	25	30	20	30	34	25	30	34	25
da 300.001 a 650.000	23	—	18	28	—	23	28	—	23
da 650.001 a 1.500.000	23	—	15	28	—	20	28	—	20
da 1.500.001 a 2.500.000	23	—	—	28	—	—	28	—	—
oltre 2.500.000	—	15	—	—	22	—	—	22	—
Napoli	—	—	12	—	—	17	—	—	17
b) Navigazione lagunare città di Venezia	30	—	—	34	—	—	34	—	—
EXTRAURBANI									
a) Terrestri (meno Lazio)	30	30	25	35	35	31	35	35	31
Lazio	—	20	—	—	26	—	—	26	—
b) navigazione lacuale	40	40	—	42	42	—	42	42	—

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA B

Concessionario	Lavori eseguiti	Aeroporti	Pagamenti
CONSAVIA (1)	30,3 miliardi (100%)	Napoli R. Calabria Brindisi Taranto	18,4 anticipazioni 15,6 lavori 21,4 revisione prezzi <hr/> 55,4
A. FERSURA (2)	27,1 miliardi (89%)	Bergamo Orio al Serio Verona Villa Franca Ronchi dei Legionari	9,3 anticipazioni 17,8 lavori 19,8 revisione prezzi <hr/> 46,9
ICLAP (3)	25 miliardi (100%)	Bologna Rimini Pisa Ancona Falconara	8,7 anticipazioni 19,6 lavori 35,4 revisione prezzi <hr/> 63,7
RE.CO.GRA. (4)	31,7 miliardi (100%)	Catania Trapani Pantelleria Lampedusa	26,4 anticipazioni 12,2 lavori 43,2 revisione prezzi <hr/> 81,8
SIDAM (5)	23,8 miliardi (100%)	Cagliari Alghero Olbia Costa Smeralda	16,5 anticipazioni 9,8 lavori 16,7 revisione prezzi <hr/> 43,0

(1) — I lavori originari erano pari a 21,9 miliardi; per il resto si tratta di lavori aggiuntivi: 4,7 miliardi nello stesso esercizio; 3,7 miliardi nel 1981;

(2) — I lavori originari erano di 16,8 miliardi, quelli aggiuntivi di 5,7 miliardi nei successivi esercizi e di 4,5 miliardi nel 1981;

(3) — I lavori originari erano di 19,4 miliardi; quelli aggiuntivi di 1,9 miliardi nei successivi esercizi;

(4) — Così elevati nel 1980 dagli originari 29,7 miliardi;

(5) — I lavori originari erano di 20,6 miliardi, quelli aggiuntivi, appunto nel 1980, di 3,2 miliardi.

Capitolo XXVI

AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO

1. - Considerazioni generali ed aspetti finanziari della gestione

a) Considerazioni generali

La legge 17 maggio 1985, n.210, istitutiva dell'Ente Ferrovie dello Stato, e' il risultato di un processo elaborativo indirizzato a realizzare una diversa collocazione della amministrazione ferroviaria, da tempo attesa nel contesto aziendale e per altro verso sollecitata da motivazioni di natura tecnico-giuridica.

Si e' cosi' ritenuto che operare una scelta istituzionale della posizione aziendale indirizzandola sul modello dell'ente pubblico economico potesse validamente concorrere al superamento delle sempre piu' accentuate difficolta' strutturali nelle quali l'organismo ha operato, con un disavanzo progressivamente crescente e nella ricerca di un riequilibrio dei conti compromesso dal divergente andamento degli indici di produttivita' da un lato e dal costo dei servizi dall'altro.

Quanto alla idoneita' di tale soluzione, in prima analisi va osservato che non sembra che la scelta effettuata

elimini la eventualità di un potenziale contrasto tra lo schema dell'ente pubblico economico e la prevalenza che, nell'ambito delle entrate dell'azienda, continuano a rivestire i prezzi amministrati, determinati sulla base di una valutazione dei costi complessivi condotta oltre gli ambiti della economicità imprenditoriale.

Con il 1 gennaio 1986 in dipendenza dell'intervenuta riforma l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, cessando di operare come settore appartenente all'Amministrazione dello Stato, sia pure caratterizzato da un cospicuo grado di autonomia gestionale e contabile, assumerà la struttura di ente pubblico gestore della impresa ferroviaria, individuato come centro autonomo di imputazione dei risultati dell'esercizio della attività della stessa.

Se l'attribuzione della personalità giuridica ha comportato il riconoscimento di una autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria sconosciute al modello che si sostituisce (con la conseguenza, ai fini del presente referto, del venir meno del suo presupposto, risultando in avvenire tale settore di attività estraneo alla diretta amministrazione dello Stato), va comunque svolta una preliminare, e necessariamente provvisoria, verifica delle connotazioni della disciplina introdotta e delle possibilità dello strumento prescelto a contribuire al recupero della economicità

dell'esercizio ferroviario.

Non casualmente, innanzi tutto, il momento della riforma si colloca in prossimità della approvazione del piano generale dei trasporti, che, ponendosi quale fondamentale momento della programmazione delle risorse destinabili al settore, avrà tra i suoi principali destinatari l'impresa ferroviaria, quale rappresentativo e primario operatore nell'ambito del comparto.

L'attribuzione alla azienda di una propria soggettività, che la pone in una posizione di sostanziale omogeneità con i diversi vettori, dovrebbe introdurre, sotto questo profilo, un elemento di coerenza nel sistema da coordinare.

Le relazioni della Corte già in passato si sono soffermate ripetutamente sulle incompatibilità e le contraddizioni tra i sistemi di contabilità aziendalistica e l'osservanza di quella pubblica, che l'azienda, come amministrazione dello Stato, era tenuta a seguire.

Con la entificazione questi vincoli vengono a cessare, mirando tra l'altro il provvedimento a rendere "trasparente" il momento della funzione pubblica rispetto a quello della gestione del servizio. Questa, nel momento operativo, assume, per l'organismo che ne è titolare, tale prevalente rilievo da postularne l'inserimento nell'ambito dei soggetti disciplinati dalle norme del diritto comune.

A tale nuovo soggetto infatti, si applicano le disposi-

zioni sull'imprenditore previste dall'articolo 2093 del codice civile; e, correlativamente, per quanto riguarda la redazione del bilancio, ne viene prevista una formulazione alla stregua dell'articolo 2423 e seguenti dello stesso codice, con specifico richiamo alla necessita' di una evidenziazione dei "fondi di ammortamento e di svalutazione dei valori attivi".

Intento del provvedimento, in definitiva, e' quello di superare - in una visione imprenditoriale della gestione, intesa a perseguire un rapporto tra investimenti, produttivita' e prestazione del servizio - la precedente posizione patrimonialistica di affidamento ad una struttura burocratica dell'amministrazione di compendi di proprieta' statale.

Conseguenze, prima ancora che cause della riconduzione dell'attivita' dell'ente nell'alveo delle norme civilistiche, si palesano ancora la privatizzazione del rapporto di lavoro dei dipendenti, con l'eccezione del rapporto da cui sono legati gli organi aziendali, e la trasformazione in norme interne dell'ente stesso (mediante l'adozione di regolamenti da emanare settorialmente) delle disposizioni di legge o di regolamento disciplinanti l'esercizio ferroviario e la materia contabile e finanziaria.

Quanto ai beni mobili ed immobili, nella titolarita' dei quali l'ente e' destinato a subentrare alla ex azienda,

dopo il processo di sdemanializzazione, essi, tranne il rispetto di taluni residuali vincoli attinenti ad esigenze della difesa, entrano nella piena disponibilita' dell'ente che liberamente potra' utilizzarli per concorrere alla realizzazione dei propri fini.

Infine, all'ente, come soggetto disciplinato dal diritto privato, viene riconosciuto il potere di deliberare le proprie tariffe articolandole in un congegno che tenga presente l'elemento tecnico e quello economico, vale a dire che consenta la quantificazione del costo del servizio e la fissazione del relativo prezzo in misura da mantenere in equilibrio i conti aziendali. Resta l'esigenza di seguire attentamente le vicende del nuovo sistema, in modo da evidenziare con la dovuta precisione gli apporti recati all'ente dal Tesoro in relazione alla esistenza di obblighi di natura pubblica.

Come e' noto infatti, la determinazione della tariffa applicabile era, e sara' anche per il futuro, influenzata da un complesso di prestazioni poste a carico della azienda in ragione del pubblico servizio affidatole. Incidendo il costo di tali servizi sulla quantificazione di quello aziendale, ed in definitiva alterandone l'entita', sorge il presupposto di un rimborso di esso, che determina l'entita' delle compensazioni da corrispondere.

Sulla individuazione ed il calcolo dei singoli rimborsi

anche di recente la Corte ha riferito (1).

In questa occasione puo' ancora ricordarsi che, in forza di disposizioni comunitarie (2), alla azienda sono stati fin qui rimborsati oneri per garantire - in aree o a condizioni specifiche - sufficienti servizi di trasporto che ragioni strettamente economiche porterebbero a sopprimere; versate compensazioni dirette a realizzare la tendenziale parita' di condizioni tra i vari modi di trasporto, con il riconoscimento della maggiore onerosita' di quello ferroviario, compensazioni determinate dalla differenza tra i costi per gli oneri stessi sostenuti in ambito aziendale e quelli che l'impresa avrebbe dovuto affrontare, ove avesse operato in un diverso settore di trasporto; ed infine corrisposti versamenti a titolo di "oneri di infrastrutture", corrispondenti alle maggiori spese di impianto che l'esercizio ferroviario deve sostenere rispetto ai trasporti concorrenti.

L'attribuzione di una autonomia tariffaria, che discende automaticamente dal modello organizzativo prescelto per l'ente, soddisfa quindi le condizioni alle quali, in sede comunitaria, si e' ritenuto debba essere subordinato l'esercizio del trasporto ferroviario, anche se attribuito ad operatori di natura pubblica.

(1) Relazione sul rendiconto generale dello Stato 1982, vol.II/2, pag. 432 e seguenti.

(2) Regolamenti CEE n.1191 e 1192 del 1969 e n.1107 del 1970.

La CEE, infatti, ha fatto obbligo agli Stati membri di garantire la trasparenza dei rapporti tra autorità statale e gestore pubblico di servizi economici, mirando a porre con gradualità le aziende ferroviarie nazionali nelle medesime condizioni in cui operano le imprese esercitanti altri modi di trasporto.

In particolare, con la decisione del Consiglio dei Ministri della Comunità n.327 del 1975 erano stati imposti agli Stati membri: la distinzione del patrimonio, del bilancio e della contabilità dell'azienda ferroviaria rispetto a quelli statuali, la gestione secondo le regole del mercato, la trasparenza (cioè la evidenziazione e la distinta individuazione) degli interventi motivati da ragioni di interesse pubblico, l'utilizzazione di schemi valutativi degli investimenti ispirati, per quanto possibile, ai principi applicabili alle imprese industriali e commerciali, la predeterminazione ed articolazione degli apporti finanziari ed infine - ma non ultima - l'attribuzione all'azienda ferroviaria di capacità finanziaria e tariffaria autonoma.

La attribuzione di tale potestà all'ente sembra sin d'ora, comunque, presentare difficoltà di ponderazione tra esigenze di equilibrio finanziario e previsioni economiche che, peraltro, la stessa legge richiede, presupponendo, ai fini della determinazione della tariffa medesima, la sua ela-

borazione "sulla base di una adeguata documentazione dei dati relativi, con riferimento alle condizioni di mercato".

Per determinare infatti l'entità delle compensazioni che in relazione alla tariffa tecnico-economica dovranno continuare ad essere versate dal Ministero del tesoro, i termini che l'ente dovrà prendere in esame non potranno essere semplicemente quelli degli introiti attesi in corrispondenza della domanda in atto dell'utenza, influenzata anche dal contenimento delle tariffe consentito dalle compensazioni.

Con una più complessa elaborazione, dovranno piuttosto considerarsi realizzabili quei ricavi compatibili con la contrazione della domanda dell'utenza che l'esperienza ha dimostrato seguire ad ogni aumento tariffario, per l'aumento di concorrenzialità di altri modi di trasporto che porta a non far corrispondere esattamente la percentuale di incremento delle entrate con quella degli aumenti deliberati, vanificando parzialmente l'inasprimento delle tariffe.

Effetto quest'ultimo sul quale si è soffermata la Relazione previsionale e programmatica per il 1984.

Sicché la tariffa adottata dall'ente, destinata a divenire punto di riferimento per le compensazioni da ottenere, dovrà, per essere attendibile, scontare il grado di accettazione dell'utenza, collegato ad una corrispondenza alla realtà del mercato.

Per cui appare lecito concludere che, pur in presenza di un autonomo potere tariffario, il nuovo ente incontrerà, nel perseguire l'equilibrio dei suoi conti, i consueti ostacoli determinati dalla scarsa influenza di qualsiasi possibile incremento dell'entrata (la cui lievitazione continua tuttavia ad essere ipotizzata annualmente dalle leggi finanziarie), in assenza della ricerca di un miglioramento della produttività dei servizi offerti e del contenimento delle spese che in atto costituiscono la posta trainante del bilancio aziendale.

Per illustrare la complessità degli interventi da effettuare giova comunque ricordare l'incidenza degli apporti finanziari sul totale dell'entrata, specie se raffrontata al volume del prodotto del traffico, la cui area, sull'insieme degli introiti aziendali, va inesorabilmente restringendosi.

Nel 1984 infatti le entrate finali, depurate da alcune contabilizzazioni in precedenza non riportate a carico del bilancio principale dell'Azienda, sono risultate pari a 14.604 miliardi a fronte di proventi netti per 2.535 miliardi e compensazioni per 4.760 miliardi pari, rispettivamente, al 17,4 ed al 40%, mentre i medesimi rapporti erano stati nel precedente esercizio del 21,1 e del 41,2%. L'incidenza percentuale dei due dati risulta, pertanto, ulteriormente deteriorata nei riguardi dei proventi aziendali.

Quanto al soddisfacimento, delle istanze pubblicistiche che, al di là degli aspetti gestori, l'ente è destinato a perseguire, vanno in primo luogo ricordati i principi organizzativi che stabiliscono vincoli di differente natura, prescrivendo regole di comportamento e delineando una strutturazione nella quale istituzionalmente si prevede un collegamento dell'ente stesso con le regioni e gli enti territoriali per il soddisfacimento degli interessi locali.

Sono di competenza del Ministro dei trasporti : la fissazione degli obiettivi cui la gestione deve mirare in dipendenza degli indirizzi generali della politica dei trasporti; l'approvazione, di concerto con il Ministro del tesoro, dei bilanci e dei programmi anche poliennali; la nomina degli organi degli enti (3), ad esclusione del direttore generale che viene nominato dal consiglio di amministrazione; la vigilanza sull'andamento della gestione, nella quale efficienza, economicità ed incremento della produttività sono elevate a canoni di organizzazione; ed infine la proposta di scioglimento del consiglio di amministrazione, quando carenze ed irregolarità compromettano o il funzionamento dell'impresa o la sua efficienza sotto il profilo economico e finanziario: l'esistenza di tale situazione si presume, qualora, in due

(3) La nomina dei revisori dei conti avviene su proposta del Ministro dei trasporti ed a seguito di designazione da parte dei Ministri del tesoro e del bilancio, quando si provvede nei confronti di dirigenti di quelle Amministrazioni.

successivi esercizi l'ente presenti disavanzi malgrado la corresponsione delle sovvenzioni straordinarie previste dai regolamenti comunitari.

Così come delineata dalla legge, la struttura dell'organismo è da considerare compatibile con lo schema dell'ente pubblico economico in virtù anche del collegamento per esso previsto con la finanza dello Stato.

Nella legge approvativa del bilancio, infatti, devono trovare allocazione le somme da corrispondere a titolo di compensazione per obblighi di pubblico servizio e normalizzazione dei conti, nonché ulteriori previste voci di rimborso, mentre la possibilità di ricevere compensazioni straordinarie è consentita attraverso l'inserimento di norme nella annuale legge finanziaria; apporti statali, quelli sopra descritti, che risultano previsti da specifiche normative comunitarie in materia di rimborso all'azienda di tutti i costi connessi alle finalità sociali del servizio o al carattere pubblicistico della organizzazione aziendale.

Sotto diverso profilo i compiti di pubblica utilità, che l'ente è chiamato a svolgere anche nel regime privatistico nel quale deve operare, si rinvencono nella disposizione, che affida la determinazione delle tariffe alla diretta statuizione dell'ente stesso per quanto riguarda il trasporto merci ed il trasporto passeggeri internazionale, ma che sottopone le tariffe per i trasporti interni delle per-

sona e di alcuni tipi di merce al regime dei prezzi vincolati.

Degna di nota appare infine la disposizione dell'articolo 17, ultimo comma, della legge n.210, che risolve (per il periodo precedente alla entrata in vigore della nuova legge) la questione, mai definita e sempre riandata, della sorte delle periodiche "anticipazioni" corrisposte dallo Stato all'Azienda autonoma delle ferrovie per l'annuale pareggio del bilancio. Tali trasferimenti - come era prevedibile - vengono considerati definitivi, così consentendo, almeno sotto questo aspetto, un più razionale avvio della operatività dell'ente riformato.

Per quanto riguarda il controllo esterno sul nuovo ente, la Corte tiene a sottolineare che il modello da adottare dovrà essere rigorosamente adeguato sotto il profilo strumentale alle caratteristiche di continuità ed efficienza espressamente prevista dall'articolo 19 della legge.

La disamina dei problemi accennati, se non esaurisce le osservazioni sulle caratteristiche gestionali del 1984, conferma peraltro come la riforma intervenga in un contesto che, anche per l'esercizio considerato, non ha manifestato sintomi di modificazione degli andamenti già rilevati.

Ferme restando le linee di tendenza, rimane la constatazione di un possibile recupero solo in lungo periodo di un

organismo nel quale le esigenze delle spese prevalgono sulle capacità di acquisizione delle entrate, e sono condizionate da una molteplice serie di vincoli di natura sociale e pubblica tali da rendere problematico un riequilibrio in termini rigidamente economici.

Giova ricordare che i proventi commerciali del traffico aziendale per viaggiatori e merci sono stati nel 1984 pari a 2.366,7 miliardi, mentre la sola spesa del personale in termini di impegni ha raggiunto per lo stesso periodo i 5.754 miliardi: tale ultima spesa non viene coperta neppure sommando all'entrata del prodotto aziendale quella ricavata dalle "anticipazioni" del Tesoro a copertura del disavanzo aziendale (1.797 miliardi), in quanto tale importo totale rappresenta soltanto il 72,4% dell'onere di personale, mentre nel 1981 lo stesso rapporto aveva raggiunto un valore di oltre dieci punti superiore (83,6%). E ciò, nonostante i tentativi di riaggiustamento tariffario posti ripetutamente in essere nel periodo, ma frustrati da comportamenti dell'utenza che non è agevole discernere se determinati da mere valutazioni economiche o dalla preferenza per l'uso di differenti mezzi di trasporto.

Alla luce delle considerazioni che precedono può conferinarsi, quasi a chiusura di un ciclo, come, ad evitare l'accumularsi di disavanzi sempre più ingenti addossati alla gestione del Tesoro (nelle varie forme attraverso cui sono

disposti) possano valere, e solo nel lungo periodo, adeguati investimenti che, consentendo l'offerta di una qualità di servizio tale da sollecitare una più ampia domanda dell'utenza, rovescino la tendenza in atto recuperando a tale modo di trasporto quel ruolo che in tempi più recenti è apparso largamente compromesso.

b) Considerazioni sulla struttura del bilancio

Le mutate prospettive aziendali - che implicheranno la sostituzione dell'attuale sistema di scritture, condizionato dal rispetto dei principi della contabilità pubblica, e del metodo adottato dalla azienda per le proprie necessità interne, fondato sulla partita doppia - esimono dall'accentuare ulteriormente l'attività di stimolo che da tempo la Corte ha dispiegato per una più corretta osservanza delle norme contabilistiche, evidenziando incoerenze, sottolineando duplicazioni di scritture, dichiarando irregolarità nell'applicazione delle normative di bilancio, evidenziando l'adozione di artifici contabili destinati ad alterare, nella sostanza, la rappresentatività dei dati esposti e segnalando, infine, la necessità di introdurre criteri di specificazione idonei a consentire una più dettagliata e analisi delle poste del bilancio.

Va comunque osservato che in ordine ai fenomeni segnalati nelle precedenti relazioni non si è registrato, nel 1984,

alcun sintomo di modificazione.

Piu' specificamente, per quanto attiene alla osservanza della legge di contabilita' va richiamato il reiterarsi della pratica di contabilizzare, tra i residui attivi di prestiti accesi, i proventi di mutui dei quali non sia ancora intervenuta la stipulazione.

Tale comportamento e' stato tuttavia autorizzato esplicitamente dal legislatore per l'Amministrazione delle Poste e telecomunicazioni e per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici con la legge 20 febbraio 1982, n.39 e in proposito la Corte ha gia' formulato ampie riserve.

Anche se al riguardo puo' osservarsi che all'adozione del descritto accorgimento si contrappone la presenza di residui di stanziamento nella parte passiva del bilancio, che costituirebbe un riequilibrio della alterata esposizione contabile, va pur sempre considerato il pericolo del sopravvenire di difficolta' che precludano la possibilita' di reperire sul mercato le effettive disponibilita', considerazione quest'ultima comunque valida anche per quelle amministrazioni per le quali vigono le accennate norme di autorizzazione.

Quanto infine alla sussistenza di procedimenti che in concreto alterano una corretta esposizione contabile, si segnala la perdurante prassi che considera pagate somme residue di taluni capitoli che, mediante ordini di contabilizza-

zione interni, vengono trasferite dalla contabilità principale dell'Azienda in alcune delle gestioni speciali della stessa, ove per detti residui si determina un meccanismo di proiezione oltre i termini previsti dalla normativa contabile.

Quanto alla complessità dei rapporti intercorrenti tra gestione principale e gestioni speciali, ed agli effetti che ne derivano sulla rappresentatività del bilancio, può ulteriormente aggiungersi che un notevole incremento delle partite correnti di entrata e di spesa, tale da influenzare l'entità delle poste tradizionalmente considerate, si è verificato per una modifica di contabilizzazione delle partite in entrata ed in uscita dell'imposta sul valore aggiunto.

Tali partite, che fino al 1983 erano inserite nell'ambito della gestione speciale "operazioni per conto di terzi" sono state incluse dal 1984, per un importo di 1.309 miliardi in competenza, tra le "somme non attribuibili" della gestione principale, sì che per ottenere l'omogeneità dei dati di raffronto di quest'ultima, necessiterebbe depurare le poste di parte corrente dell'entità delle partite trasferite (4).

(4) La previsione di cassa in entrata per le partite summenzionate è stata di 479 miliardi, le somme risultate riscosse 406 miliardi.

Relativamente alla spesa, a fronte di una previsione di cassa di 1.309 miliardi, risultano pagate somme per 907 miliardi.

Dal 1983 non perviene alla Corte il conto del patrimonio, documento tanto piu' necessario in relazione alle operazioni da eseguirsi nella fase connessa al passaggio del patrimonio stesso dall'Azienda all'Ente.

c) Aspetti finanziari della gestione

Come gia' nello scorso esercizio non e' stata presentata alla Corte la documentazione giustificativa riguardante i decreti di accertamento dei residui dei singoli capitoli di spesa, precludendo pertanto la valutazione delle poste contenute nel rendiconto (anche per le correlazioni esistenti tra poste attive e passive dello stesso) nonche' della rispondenza di quest'ultimo al sistema di scritture tenuto dalla Corte.

Pertanto anche per il 1984 la decisione delle Sezioni Riunite sul rendiconto generale dello Stato, ha escluso dalla dichiarazione di regolarita' il conto consuntivo della entrata e della spesa dell'azienda.

Questo, comunque, dai dati rilevabili, ha visto incrementato di un terzo (33,9% rispetto al 7,2% del 1983) le proprie dimensioni, avendo il totale delle entrate e delle spese al netto delle gestioni autonome raggiunto i 20.706 miliardi (5), destinati ad incrementarsi nel 1985 secondo la

(5) Includendo nel computo complessivo anche le entrate e le spese delle gestioni autonome, i cui valori peraltro non sono, per le note ragioni, cumulabili con quelle della gestione principale, si perviene ad un totale generale di

previsione della legge di bilancio, di un ulteriore 17,6% in termini di competenza.

Pertanto nel corso di due soli esercizi le dimensioni del bilancio aziendale verranno ad essere incrementate di poco meno del 60%.

Analizzando partitamente le voci di entrata si e' avuto un incremento nella parte corrente del 37,7% nel 1984 e viene previsto un ulteriore aumento del 18,5% per il 1985.

Il corrispondente dato per le entrate in conto capitale espone un incremento per i due anni, rispettivamente del 35,4 e del 19,6%, mentre per quanto riguarda i proventi dei prestiti detti valori raggiungono il 26,8 ed il 14,1%.

Va peraltro evidenziato che alla dilatazione del bilancio non hanno contribuito le sovvenzioni del Tesoro a copertura del disavanzo, le quali dai 2.022 miliardi del 1983 sono scese a 1.797 miliardi nel 1984 con un decremento dell'11,1%.

Le entrate correnti sono state di 9.277 miliardi e di esse il 67,1% appartiene alla prima categoria (vendita di beni e servizi, 6.227 miliardi rispetto ai 5.314 dell'esercizio precedente; +17,1%). Va pero' precisato che nell'ambito della categoria gravitano alcune delle compensazioni del tesoro, corrisposte per obblighi e diseconomie relative alla prestazione del servizio pubblico.

35.084 miliardi che nel successivo esercizio dovrebbero superare la soglia dei 40.000.

Queste ultime entrate, come vengono evidenziate dalla tabella predisposta secondo una classificazione che le individua con riferimento alla natura dei proventi considerati, sono ammontate a 5.840 miliardi con un aumento del 22,7% rispetto all'omologo dato del precedente esercizio, (4.760 miliardi) ma con un'incidenza sul totale delle entrate diminuita rispetto al 1983 dal 30,8 al 28,2% (6).

I proventi effettivi pari a 2.535 miliardi, con un incremento del solo 9,7%, hanno raggiunto la quota del 12,2% sul totale delle spese (14,9% nel 1983), che rappresenta il valore piu' basso, nell'arco degli ultimi sette esercizi (7).

(6) Dato influenzato dalla contabilizzazione IVA.

(7) L'andamento della voce proventi netti dell'esercizio, che dovrebbe in un sano equilibrio gestionale rappresentare l'elemento principale di finanziamento dell'Azienda denota, viceversa, un declinante andamento, che dai dati in possesso della Corte emerge, in maniera inequivocabile, specie ove si raffrontino nel tempo le previsioni di andamento del comparto con le risultanze finali dello stesso.

Quanto al volume complessivo del traffico dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci sulla rete ferroviaria e sulle navi traghetto (capitoli 100 e 101 dell'entrata) puo' notarsi che a fronte di una previsione iniziale di 3.103 miliardi ed una rettifica, in sede di assestamento, a 2.645 miliardi, e' stato realizzato un totale di entrate pari a 2.366 miliardi, inferiore del 23,8% al risultato originariamente previsto.

Piu' analiticamente i dati provvisori forniti dall'Azienda per il 1984, che peraltro sotto il profilo meramente contabile hanno trovato rispondenza nelle risultanze del bilancio, indicano un incremento rispetto al precedente anno del 9,1% complessivo con un'incidenza del 10,7% per i viaggiatori e del 6,6% per le merci, anche tenendo conto degli intervenuti aumenti tariffari nel corso dell'anno.

I viaggiatori/Km trasportati risulterebbero aumentati da 36,1 milioni nel 1983 a 37 milioni nel 1984, con un incremento del 2,5%. La percorrenza media dei viaggiatori, scesa dai

Nell'anno considerato pertanto si e' riscontrato, rispetto al precedente, un ulteriore rallentamento nell'andamento percentuale dei proventi, cui ha corrisposto una sempre preponderante dimensione dell'area ricoperta dalle due altre categorie di entrata considerate.

Di particolare interesse sembra essere la quantificazione del disavanzo effettivo aziendale, nel quale vanno ricomprese un complesso di sovvenzioni del Tesoro previste in entrata sia per coprire oneri di personale sia per provvedere a spese di carattere patrimoniale (3.688 miliardi nel 1984 a fronte di 3.620 miliardi nel 1983).

Si ricorda inoltre che sull'effettivo disavanzo aziendale incidono - e vanno quindi ad aggiungersi ad esso -, per le connessioni esistenti tra le gestioni speciali e il bilancio principale, le due voci costituite nella gestione dei fondi pensioni per il personale ferroviario, rappresentate dai capitoli 1035 (contributo del Ministero del tesoro a

104 Km nel 1982 agli 88,3 nel 1983, risulterebbe risalita a 90 Km con un incremento dell'1,9%.

Il corrispondente dato per le merci, espresso in tonnellate/km, sarebbe risalito da 16.796 a 17.519 nel 1984, con un incremento del 4,6% rispetto all'anno precedente; quello della percorrenza media di una tonnellata sarebbe sceso dello 0,9%, passando da 340 a 337 Km; mentre infine il dato della produttivita' aziendale - determinante ai fini della quantificazione del premio di produzione in favore del personale ferroviario, ed espresso con la sigla TKBR, significativo del numero delle tonnellate/Km rimorchiate - si sarebbe incrementato del 3,3%, raggiungendo i 117.368 milioni rispetto ai 113.661 milioni del 1983.

pareggio della gestione) e 1036 (sovvenzione straordinaria del Ministero del tesoro per l'attuazione della legge 31 luglio 1975, n.364 e relative modifiche), per i rispettivi importi di 767,1 e 29,3 miliardi e per un totale quindi di 796,4 miliardi.

Anche tale dato segna un incremento rispetto al 1983, nel quale era stato di 585,2 miliardi; l'aumento percentuale e' stato del 36,1%.

Complessivamente pertanto il disavanzo effettivo aziendale e' ammontato nel 1984 a 4.484 miliardi, nonostante il decremento registratosi (da 2.022 a 1.797 miliardi) nel disavanzo di gestione esposto nel capitolo 601.

Passando al comparto della spesa si rileva nel 1984 l'aumento a 14.538 miliardi (+ 30%) di quella corrente con il ritorno, dopo la flessione del 1983 (+7,3%), ai livelli di crescita del 1982.

A determinare tale aumento concorrono in particolare misura: la categoria V - interessi, salita di un ulteriore 66,2%; la VII - ammortamenti, rinnovamenti e migliorie,

Per quanto si riferisce ai treni/Km, dato significativo ai fini del volume del servizio offerto, gli stessi risultano saliti nell'anno da 232,1 a 234,2 milioni, con un ulteriore aumento dello 0,9% dopo l'1,3% del 1983. Per il traffico merci i treni/Km sono risaliti nel 1984 da 54,2 a 56 milioni, con un incremento del 3,3%.

Il traffico dei treni complessivi, ivi compreso quello di servizio postale, risulta incrementato nell'anno dell'1,4%.

passata da 1784 a 3090 miliardi (+64,9%); e la VIII - somme non attribuibili, cresciuta da 9 a 907 miliardi (in relazione anche alla avvenuta contabilizzazione dell'IVA. Incrementi piu' contenuti si sono invece avuti per le categorie I - personale - e II - acquisti di beni e servizi -, aumentate del 5% e del 12,2% rispettivamente, con impegni per 5.754 e 2.920 miliardi.

Con riguardo agli impegni, la spesa in conto capitale e' passata da 3.720 a 5.189 miliardi (+39,5% nel 1984), mentre il relativo stanziamento di cassa di 4.385 miliardi non e' stato utilizzato che per 3.726 miliardi, pur essendo stato determinato realisticamente nella misura di meno di un terzo rispetto alla entita' dei residui esistenti.

Il totale di questi ultimi, infatti, sempre relativamente alla parte in conto capitale, e' aumentato nel 1984 del 39,2%, ad un tasso analogo a quello (39,4%) realizzatosi per gli impegni in competenza del 1983 rispetto al 1984.

L'indice di smaltimento dell'intera massa spendibile del conto capitale e' migliorato, passando dal 25,3% del 1983 all'attuale 29%, con un totale di 3.726 miliardi pagati a fronte di 7.635 miliardi di residui iniziali e 5.123 miliardi di stanziamenti.

L'indice di smaltimento dei residui in conto capitale e' aumentato rispetto al 1983 dal 34% al 39,7%, con una spesa di 3.029 miliardi a fronte di 7.635 miliardi di residui degli

anni precedenti, mentre i pagamenti in conto competenza, pari a 696 miliardi a fronte di 5.213 miliardi di stanziamenti, hanno inciso per una percentuale di appena il 13.4%, superiore tuttavia al 10,8% del 1983.

Le autorizzazioni definitive di cassa delle spese in conto capitale risultano utilizzate per l'84,9%, a fronte del 50,9% del 1983, mentre la massa dei residui del Titolo II e' lievitata a 9.098 miliardi dai precedenti 7.635.

I residui passivi della intera gestione aziendale hanno raggiunto i 9.458 miliardi rispetto agli 8.186 miliardi registrati nel 1983.

Quanto al dato globale della gestione principale, si rileva infine che i 21.333 miliardi degli stanziamenti di competenza sono stati utilizzati al 97,1% (per 20.706 miliardi), mentre i 20.758 miliardi della cassa sono stati impiegati per il 93,6% (19.432 miliardi). Nel 1983 le rispettive percentuali erano state del 96,2 e 81,2%.

Anche se nel complesso le autorizzazioni di cassa non risultano essere state interamente utilizzate, si sono riscontrate su singoli capitoli, in particolare riguardanti rimborso prestiti o spese per interessi, eccedenze di spesa da sanare legislativamente.

Difformemente da quanto rilevato nella precedente occasione, va peraltro osservato che tali eccedenze debbono es-

sere imputate ad occorrenze sopravvenute successivamente all'approvazione della legge di assestamento del bilancio o a imprecisione di valutazioni in quella sede effettuate, essendo stati gli stanziamenti, nella prevalente parte dei casi, già oggetto di modifica nelle previsioni sia della competenza che della cassa.

2. - Organizzazione dei servizi e personale

Quanto all'organizzazione interna della Azienda non risultano intervenute nel 1984 ulteriori modifiche, dopo le innovazioni introdotte nel 1981 attraverso l'emanazione di due provvedimenti legislativi. Con il primo (legge 6 ottobre 1981, n.564) e' stato prevista, per il personale delle prime sei categorie all'epoca esistenti, l'iscrizione in ruoli compartimentali distinti per servizi, mentre con il secondo (legge 12 febbraio 1981, n.17), si e' ampliata la struttura organizzativa dell'Azienda con la previsione di cinque Unita' Speciali, per la realizzazione delle opere di potenziamento e ammodernamento delle linee e degli impianti che nella medesima legge venivano previste, e con la creazione di altre strutture centrali (8).

L'attivita' delle ricordate Unita' Speciali e'avviata a regime, come testimoniano gli stessi ingenti volumi di spesa

(8) Trattasi in particolare dell'istituzione del Centro elettronico unificato (CEU) e del Settore autonomo della navigazione.

gestiti dalle suddette Unita' per la realizzazione delle opere in corso, affidate, come e' noto, prevalentemente in concessione, in osservanza di un prestabilito programma in via di esecuzione. Un ulteriore effetto dell'inserimento delle suddette Unita' nel tessuto organizzativo aziendale e' consistito nella istituzionalizzazione della tendenza al decentramento delle attivita' da svolgere, sia radicando i centri esecutivi in zone baricentriche rispetto alle opere da realizzare ed ai soggetti, quali le Regioni, piu' interessati alle stesse, sia rendendo autonoma, con le indispensabili cautele di raccordo, l'azione dei nuovi organismi da quella dei tradizionali servizi nei quali si e' articolata l'Azienda ferroviaria.

E' proseguito il decentramento funzionale della gestione del personale che, introdotto dalla richiamata legge n.564 del 1981, aveva previsto la ripartizione tra i Compartimenti, i Servizi e le Unita' equiparate delle dotazioni organiche a suo tempo stabilite dalla legge n.42 del 1979. Nel corso del 1984, secondo quanto fatto presente dall'Azienda, e' stato cosi' completato il decentramento organizzativo disposto da tale ultima legge relativamente alla gestione compartimentale dei pubblici concorsi fino alla IV categoria del personale, e perfezionata, in applicazione della successiva legge n.564, la istituzione dei ruoli organici periferici per tutte le

categorie del personale ferroviario, fatta eccezione per il profilo di Ispettore.

Sempre in applicazione della medesima legge sono anche stati espletati gli accertamenti professionali per il passaggio tra categorie, sostitutivi delle forme di avanzamento in precedenza previste dallo stato giuridico del personale ferroviario.

In relazione a tale attività - che rafforza il rilievo sull'impegno richiesto in ambito aziendale dalla gestione del personale, con conseguente sottrazione di cospicue risorse in settori più direttamente operativi - sono peraltro da segnalare ritardi e disfunzioni che rallentano il sollecito svolgimento dei numerosi adempimenti volti a definire le sistemazioni previste da provvedimenti normativi che si sono susseguiti a brevi cadenze.

Risulta infatti, circa la istituzione dei ruoli periferici, che su 15 compartimenti interessati solo tre abbiano adempiuto a tale incombenza (senza contare le Unità Speciali), conseguentemente procedendo alla loro pubblicazione. Sempre da notizie aziendali si è appreso che il ritardo verificatosi nella pubblicazione dei ruoli dei restanti compartimenti sarebbe imputabile a lentezze nella predisposizione dei programmati servizi di automazione, dei quali si è intrapresa la utilizzazione per la gestione del personale nelle sedi periferiche.

Va poi ribadito, per quanto concerne gli aspetti del controllo esercitato dalla Corte, che l'ingente mole di provvedimenti relativi al personale, provenienti da una pluralità di centri periferici, ha accentuato le difficoltà ripetutamente segnalate in ordine, in primo luogo, al difetto di norme regolamentari sul controllo, cui vanno ad aggiungersi la mancanza di ruoli organici per la maggior parte del personale, il mancato aggiornamento di quelli esistenti, il ritardo nell'invio degli atti e nel conseguente esame ed infine le trasposizioni verificatesi in serie concatenate di atti da sottoporre a controllo, tali da alterare il nesso di consequenzialità secondo il quale dovevano essere presentati.

A risolvere problemi organizzativi, originati da difficoltà interpretative emergenti in materia di personale, non sembra siano state sufficienti neppure disposizioni di legge emanate nell'intento di chiarire ambiti di incertezza evidenziatisi in sede applicativa.

A tale riguardo, sebbene la legge 10 luglio 1984, n.292 (che ha dettato nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale) abbia inteso chiarire con l'articolo 11 le modalità di conferimento della promozione a primo dirigente - previste comunque nella forma dello scrutinio dal terzo comma dell'articolo 19 della legge n.17 del 1981, senza peraltro specificare la data di decorrenza - ,

l'Azienda non risulta avere dato applicazione alla suddetta norma interpretativa.

I conferimenti di posti nella qualifica di dirigente superiore risultano fermi al 1981, per la attestata difficoltà di allegare agli atti della procedura concorsuale titoli e documenti riguardanti i candidati, in possesso di commissioni esaminatrici di concorsi successivi.

Ha trovato attuazione, nel 1984, un articolato programma per la sistemazione ed il reinserimento dei non idonei nel processo produttivo dell'Azienda, cui si è dato corso in base all'articolo 9 della legge n.564 del 1981, disponendo in via definitiva la destinazione a profili professionali dell'esercizio di coloro che fossero in possesso della relativa prescritta idoneità, previo conseguimento delle eventuali abilitazioni obbligatorie.

Ricorrente aspetto dell'organizzazione dell'Azienda è quello della messa a disposizione del proprio personale di alloggi da utilizzare e del conseguente incremento del patrimonio abitativo, il cui potenziamento è stato direttamente previsto dalla legge n.17 del 1981. In forza di quest'ultima legge nel 1984 l'Azienda ha acquistato o costruito oltre 330 unità abitative, per una spesa totale di circa 26 miliardi.

Non risulta invece attuato il piano di recupero delle circa 2.000 unità abitative costituite dalle case cantoniere in disuso, né che siano stati recuperati i circa 2.000

alloggi occupati abusivamente (per i quali sono in corso le procedure di legge), ne' i circa i 4.600 utilizzati da ferrovieri in pensione.

Specifica notazione va riservata infine alla legge 10 luglio 1984, n.292, che ulteriormente disponendo in materia di assetto giuridico ed economico del personale, per la complessita' delle sue previsioni, e' destinata ad incidere nuovamente e profondamente nel tessuto organizzativo dell'Azienda.

Tale normativa, inoltre, intervenendo in tempi relativamente prossimi alla riforma aziendale, trovera' applicazione nei confronti del personale interessato in un contesto istituzionale diverso da quello per il quale era stata concepita, ancora ispirato allo status di pubblici impiegati rivestito dai dipendenti.

Con essa tra l'altro, elevato da 7 a 9 il numero delle categorie di personale, si sono introdotti nuovi criteri per il conferimento delle funzioni della categoria superiore e, risolvendo una discussa questione in tema di riammissione in servizio di appartenenti alle prime tre categorie, si e' stabilito che per la determinazione dei posti disponibili dovesse tenersi conto dell'organico complessivo del personale delle Ferrovie, nonche' del quantitativo di oltre organico di cui alla legge n.880 del 1971.

Con tale legge, oltre a provvedersi come già detto in ordine alla decorrenza delle promozioni a primo dirigente, è stata ripristinata la presenza dei rappresentanti del personale nel Consiglio di disciplina, già soppressa con l'articolo 3 della legge 8 agosto 1980, n.437.

La legge stessa, inoltre, introduce meccanismi di valorizzazione delle professionalità acquisite e amplia le aree operative della professione ferroviaria per valutare in misura più larga il grado di inserimento degli operatori nel processo produttivo dell'Azienda.

In dipendenza della previsione della valutazione di stadi operativi gradualmente e del diverso assetto risultante dalla nuova classificazione, le dotazioni organiche di talune categorie sono comprensive dei posti di pianta di categorie inferiori relativi alla medesima declaratoria e, conseguentemente, vengono previsti passaggi da una categoria all'altra sia per anzianità che per accertamento professionale, individuandosi sistemi di passaggio in categorie costituenti posizioni terminali o di ulteriore progressione verso una successiva categoria.

Sempre in raccordo con le disposizioni della legge 6 febbraio 1979, n.42, vengono ridisciplinate e adattate alla nuova normativa - anche con riguardo al trattamento economico - le utilizzazioni di personale tipiche del settore ferroviario in mansioni di profilo professionale omogeneo di cate-

ria superiore a quello rivestito all'atto dell'incarico.

Non trascura infine il provvedimento la considerazione di aspetti organizzativi coesistenziali alla vita aziendale, come la previsione di servizi di mensa sostitutivi, dove essi non possano essere istituiti o risultino inagibili, mediante convenzione con esercizi operanti nelle vicinanze degli impianti ferroviari.

La consistenza del personale ferroviario al 31 dicembre 1984, secondo dati ufficiosi forniti dall'Azienda, e' stata di 215.796 unita', su una pianta organica di 218.274 fissata dalla legge n.42 del 1979.

A tale consistenza, che non comprende 722 dirigenti(9), devono ancora aggiungersi 11.926 unita' dell'oltre organico, previsto dall'articolo 1 della legge n.880 del 1971, personale prevalentemente utilizzato nei vari profili professionali della III e IV categoria.

Si e' avvalsa inoltre l'Azienda di piu' di 2.700 unita' incaricate di servizi sulle navi traghetto (473) o in assun-

(9) Di essi 57 sono dirigenti generali (46 in pianta e 11 collocati fuori ruolo o in soprannumero).

245 sono i dirigenti superiori su una pianta di 251 : 94 del ruolo altre specializzazioni (di cui 9 fuori ruolo), 142 del ruolo ingegneri e architetti (di cui 5 fuori ruolo) e 9 del ruolo medici.

I primi dirigenti sono 420 su una pianta di 383 : 205 del ruolo altre specializzazioni (di cui 16 fuori ruolo), 199 del ruolo ingegneri ed architetti e 16 del ruolo medici.

torie non classificate (2.264) unita' (10).

Di circa 14.500 e' stato il numero dei dipendenti di ditte appaltatrici di servizi.

Ammontano a 149 le unita' distaccate presso altre amministrazioni o enti.

Sempre sulla base di dati aziendali, l'attivita' di reclutamento, sulla quale continuano ad influire le disposizioni limitative annualmente recate dalla legge finanziaria, ha riguardato assunzioni per 3.723 unita' (11) a fronte delle quali 6.915 hanno lasciato il servizio.

Accresciuta risulta la spesa per istruzione, aggiornamento, perfezionamento o per il conseguimento di abilitazioni del personale, salita nel 1984 da 2,8 a 4,1 miliardi.

In campo assistenziale la spesa relativa ai servizi sociali dell'Azienda, quali refettori, mense, dormitori ed asili nido e' passata da 67,8 a 73,3 miliardi (12), mentre ridotta rispetto al precedente dato e' stata la spesa in applicazione della legge n.17 del 1981 per l'acquisto di alloggi (333 unita' per 26 miliardi nel 1984 - 1.014

(10) La scelta degli incaricati di servizi da parte dell'Azienda, sia per la mancanza di una normativa precisa, sia per il difetto di qualsiasi organico sembra potersi prestare a scelte di comodo o ad assunzioni anche esuberanti rispetto alle esigenze, non sempre rilevabili a stregua di legittimita'.

(11) Di cui 74 per gli uffici, 3.637 per l'esercizio e 12 per le navi traghetto.

(12) Capitolo 210.

abitazioni per 64,1 miliardi nel 1983).

Relativamente al premio di produzione di cui alla legge n.448 del 1978, il cui metodo di calcolo per il 1979 era stato dichiarato illegittimo dalla Corte (13), non risulta che sia intervenuto un adeguamento dell'Amministrazione al disposto della deliberazione, ne' e' proseguito l'iter dell'iniziativa tendente a sanare legislativamente la questione.

Peraltro il compenso in questione, che l'Azienda corrisponde in assenza di provvedimenti formali, continua ad essere erogato, ormai da anni, in misura determinata ai valori del 1981, evitandosi in tal modo ulteriori interventi della Corte in proposito.

Nell'esercizio infatti, gli impegni hanno esaurito totalmente la disponibilita' del capitolo fissata in 171 miliardi con una riduzione di 2,4 miliardi rispetto al 1983, e con pagamenti per circa 168 miliardi. A tali somme sono da aggiungere i 21,5 miliardi di spesa per il personale delle officine, ridottasi anch'essa di circa un miliardo, ed una quota della spesa gravante sul capitolo relativo alle retribuzioni degli incaricati dei servizi diversi (capitolo 110), alla cui quantificazione non si e' in grado di pervenire per la promiscuita' delle voci di spesa.

(13) Deliberazione della Sezione del controllo n.1162 del 1981.

Leggermente diminuite sono le somme per la corrispondenza del premio industriale (capitolo 115) con 129,5 miliardi di spesa nel 1984 rispetto ai 131 del precedente anno. Per il personale delle officine la spesa e' stata di 16,3 miliardi.

Un aumento hanno invece segnato (da 140,9 a 146,3 miliardi) le erogazioni per i premi eccezionali al personale, voce relativamente alla quale gli impegni hanno utilizzato l'intera disponibilita' della competenza per 155,1 miliardi.

Eguale in aumento si segnalano le spese del capitolo 116 relativo alle indennita' e competenze diverse al personale ferroviario, salite da 191,5 a 203, miliardi.

Incrementi infine si sono verificati nelle spese per compensi di lavoro straordinario o a cottimo e per le indennita' di missione corrisposte al personale.

I pagamenti infatti si sono quantificati in 129,8 miliardi rispetto ai 122,8 dell'anno precedente per gli straordinari e, per le missioni, in 63,8 contro i 56,8 miliardi del 1983.

Quanto all'equo indennizzo, che e' stato introdotto dalla legge n.564 del 1981 anche per i dipendenti ferroviari, risulta che nel 1984 sono stati emanati dall'Azienda 296 provvedimenti concessivi (ivi compresi quelli di revisione o di riforma) oltre a 271 delibere di definizione di congrua-

glio, per una spesa totale di 2,6 miliardi, pari a quella del precedente esercizio.

Nel settore pensionistico sono pervenuti 12.884 provvedimenti, per 441 dei quali sono ancora in corso adempimenti istruttori.

3. - Attivita' contrattuale

Circa l'attualita' e la completezza delle osservazioni della Corte in materia occorre, come gia' avvenuto in altre occasioni, sottolineare la particolare laboriosita' della attivita' di controllo, derivante anche dalla natura successiva di esso, che si manifesta nella indisponibilita' di dati completi riguardanti i fenomeni gestori e nella impossibilita' di intervenire tempestivamente nei riguardi di atti presentati con notevoli e ricorrenti ritardi.

Di cio' sono conseguenza, sia la necessita' di ricorrere ad elaborazioni di prevalente fonte aziendale riguardanti dati ed elementi che, per essere attuali nel momento in cui si riferisce, spesso riguardano atti non sottoposti ancora a controllo, sia la impossibilita' di evidenziare illegittimita' reiterantesi in atti di analoga natura prima ancora di poter essere accertate.

Come riferito nella precedente relazione, in molteplici settori di rilevanza aziendale si era provveduto da parte dell'amministrazione, ad impartire disposizioni con circolari

interne intese, sia ad ottenere con maggiore sollecitudine l'invio alla Corte di atti approvativi di contratti, sia a puntualizzare aspetti tecnici procedurali ai quali gli atti da emanare avrebbero dovuto conformarsi. In merito si e' riscontrata l'avvenuta applicazione delle disposizioni emanate anche se, per le sfasature temporali conseguenti alle modalita' del controllo, gli atti esaminati hanno riguardato prevalentemente fattispecie anteriori alla emanazione delle suddette circolari (14).

E' comunque nota l'ampia rilevanza che il fenomeno contrattuale riveste in un'Azienda delle dimensioni di quella ferroviaria, sia per le problematiche che dallo svolgimento di tali attivita' possono profilarsi, sia per l'ampiezza delle manifestazioni gestorie, sia per la posizione che l'impresa assume in un settore nel quale, ponendosi praticamente nella veste di unico operatore, diviene fattore di propulsione e di condizionamento di specifici ambiti produttivi che da essa stessa prevalentemente dipendono.

In questa ottica il Consiglio di amministrazione - come si palesa dai verbali delle sue riunioni - risulta essersi orientato, al fine del conseguimento di precipui obiettivi di natura economico aziendale, nel senso di promuovere la parte-

(14) Si fa particolare richiamo a circolari contenenti disposizioni in materia contrattuale di "esecuzione in pendenza", nonche' in materia contabile.

cipazione alle gare, non solo di ditte sperimentate già operanti nel settore, ma anche di imprese che si intendeva attirare nell'area interessata dalle produzioni ferroviarie per favorire la concorrenza nel settore.

Accanto a tale tipo di motivazioni, in taluni casi ne sono però affiorate altre di natura più spiccatamente sociale, destinate a manifestarsi in circostanze come quella in cui una commessa aziendale avrebbe potuto, ancor prima che soddisfare un immediato interesse interno, risolvere od arginare situazioni occupazionali presenti nelle imprese produttrici (15).

In materia di prezzi, invece, nell'esame di singoli contratti, si sono constatate difficoltà di determinazione, originate sia dalla ricorrente situazione monopolistica o oligopolistica di uno dei contraenti, sia dalla prassi di

(15) In un contratto per fornitura di vestiario, una volta individuato il migliore offerente, si intendeva affidare la commessa ad una ditta che, pur avendo avanzato un'offerta ad un prezzo superiore a quello di altra concorrente, risultava avere i propri dipendenti da lungo tempo in cassa integrazione.

Il contratto è stato infine definito al prezzo più vantaggioso, ma con mandato alla Amministrazione di disdettarlo alla prima scadenza per soddisfare l'interesse sociale per l'aggiudicazione al concorrente momentaneamente non preferito.

La questione è stata esaminata dal Consiglio di amministrazione dell'Azienda nelle adunanze n.25 del 15 luglio 1980 e n.26 del 22 luglio 1980.

Sono in corso attività istruttorie per accertare, se, successivamente, tale disdetta sia intervenuta ed eventualmente con quale motivazione.

prevedere quale prezzo base quello ottenuto in precedenti contratti, per di piu' sottoposto a revisione, con poco attendibili metodi di valutazione: sintomo quest'ultimo di una carente analisi dei costi e conseguentemente di una non congrua determinazione dei prezzi.

In alcuni casi si e' verificato che imprese non invitate a licitazioni private siano state ammesse alle successive trattative private ed in un caso che una ditta, esclusa per precedenti inadempienze, sia stata ammessa ad una successiva trattativa privata risultando infine affidataria della commessa.

Sul piano della consistenza delle attivita' svolte, dai dati fatti conoscere dalla amministrazione emerge che la spesa contrattuale complessiva si e' fissata nel valore di 4.234 miliardi, con una incidenza degli oneri di investimento di 2.501 miliardi (pari a 59,1%). Questi ultimi hanno avuto un decremento di 2.396 miliardi (pari al 51,1%) rispetto ai 4.897 del precedente anno. Sul totale, la spesa in conto capitale scende da circa i tre quarti del precedente anno ai tre quinti dell'attuale. Sempre sul complessivo la spesa corrente sale, sia in termini assoluti, da 1.608 a 1.733 miliardi, che percentuali dal 24,7 al 40,9%.

Anche il dato di composizione della spesa contrattuale e' mutato, in particolare essendo diminuito da 2.627,1 a 337,7 miliardi l'ammontare della voce "lavori" delle cinque

unita' speciali imputabile alla parte conto capitale. A determinare tale differenza ha contribuito, peraltro, l'azzeramento del dato relativo alle concessioni di lavori, sistema cui nel precedente esercizio le stesse unita' speciali erano ricorse in applicazione della legge n.17 del 1981, in base ad un programma predeterminato di lavori da effettuare secondo la modalita' considerata.

Nel corso del 1984 tale programma non ha subito ulteriori dilatazioni e si e' pertanto proceduto alla effettuazione dei lavori originariamente previsti.

Pur al netto della voce concessioni, la spesa contrattuale complessiva risulta comunque nell'anno salita da 3.878 a 4.234 miliardi, con un aumento del 9,1%.

Sul totale generale le spese imputabili alle unita' speciali, con esclusione delle concessioni affidate nel precedente esercizio, sono state di circa 350 miliardi, dato che testimonia l'avvenuto avvio a funzionamento di tali organismi anche quando, per l'utilizzazione delle disponibilita', si proceda secondo i tradizionali sistemi di aggiudicazione.

Nell'ambito dell'analisi delle spese si rileva che la quota prevalente di queste e' stata assorbita dai contratti di pubbliche forniture; che la voce lavori ha, in attesa del gia' previsto ampliamento dei relativi programmi, registrato una diminuzione percentuale; che la spesa per servizi, pur

umentata in percentuale dal 9,5 al 12%, risulta diminuita in termini assoluti da 618 a 510 miliardi.

Sul totale di una spesa di 2.395 miliardi per forniture, 1.296 riguardano il servizio approvvigionamenti e 980 il servizio materiale e trazione.

Le forniture di parte corrente del servizio approvvigionamenti sono state di 748,8 miliardi, con un aumento del 50% circa rispetto al precedente esercizio, quelle in conto capitale hanno raggiunto i 547 miliardi con un incremento meno accentuato (20% circa) rispetto allo scorso anno.

Quanto alle spese del servizio materiale e trazione sono state al 98% concentrate nella parte in conto capitale, per utilizzazioni incentrate nell'acquisto o rinnovo del materiale rotabile.

Le spese per "lavori" sono state per lo più eseguite dai servizi lavori e impianti elettrici.

Nel comparto delle spese per servizi, sempre maggiore prevalenza assume sul totale l'onere per la manutenzione del materiale rotabile, asceso al valore di 226 miliardi e gravante sul servizio materiale e trazione, mentre un ancor più notevole incremento percentuale sul totale è ascrivibile all'attività del servizio commerciale, parzialmente indirizzata all'apprestamento di servizi accessori.

Relativamente alla scelta dei contraenti la licitazione privata ha continuato ad essere il sistema prevalente per le

spese in conto capitale, con 1.193,2 miliardi rispetto ai 573,5 miliardi riguardanti i contratti per i quali si sono seguite le forme della trattativa privata.

Per contro, nell'ambito delle spese di parte corrente prevale la trattativa privata, sistema che da solo assorbe il 70% del totale di un comparto nel quale una quota del 13% e' costituita dall'esecuzione in economia di lavori e servizi (131 miliardi), con prevalente ricorso ai cottimi fiduciari.

Va precisato comunque che nelle percentuali sopraindicate non incidono le spese del servizio approvvigionamenti, pari rispettivamente a 547 e 748 miliardi per la parte in conto capitale e per quella corrente, per le quali i dati forniti dall'Azienda non consentono una appropriata disaggregazione.

Il sistema dell'asta pubblica ha segnalato una marginale utilizzazione, essendosi ulteriormente ridotto da 34 miliardi nel 1983 ai 2,5 miliardi attuali.

Nel 1984 non risulta essere pervenuta a conclusione la procedura - di cui si era data notizia nella precedente relazione - per l'emanazione del regolamento per la disciplina dei servizi ad economia.

Accennando infine ai programmi in corso di realizzazione da parte dell'azienda, che traggono origine da un'ingente disponibilita' di risorse nel corso del tempo stanziata da

una serie di interventi legislativi di investimento, va premesso che un quadro piu' preciso puo' essere ricavato dalla lettura di una serie di elementi, tratti sia da dati strettamente aderenti al sistema contabile, come pure da valori tenuti presenti dalla amministrazione in determinate fasi delle procedure di programmazione e di spesa.

Tale operazione si rende necessaria, in quanto la amministrazione procede alla realizzazione dei propri programmi attraverso una fase di "proposta" individuativa delle opere da eseguire e non contestuale alla successiva fase di assunzione degli impegni in senso proprio.

Sicche' i dati esposti nella nota preliminare allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per il 1985 vanno riconsiderati alla luce degli impegni effettivamente assunti, ed integrati con quelli concernenti i pagamenti avvenuti in corso di esercizio.

Valutando complessivamente gli interventi effettuati si osserva che, successivamente alla ricostruzione postbellica, - nell'attesa di un piano che potesse soddisfare integralmente le esigenze di rinnovo e potenziamento dell'azienda, la cui adozione e' peraltro stata preclusa dalla sua stessa entita' e dall'insostenibile onere che la sua realizzazione avrebbe comportato - sono intervenute con continuita', ed anche con ampio impegno di risorse, leggi di finanziamento di opere da eseguire. La scarsa capacita' di realizzazione,

imputabile a molteplici fattori e l'andamento generale della economia, hanno praticamente fatto sì che ogni successivo intervento abbia comportato l'esigenza del rifinanziamento dei programmi non realizzati, oltre alla previsione di nuovi programmi di potenziamento.

Dei piani tuttora in corso risulta in via di completamento il "programma di interventi straordinari" (PIS) di cui alla legge 14 agosto 1974 n.377, che aveva stanziato 2.000 miliardi per il periodo 1975-1980 da ripartire tra impianti fissi e parco del materiale rotabile. Alla data del 31 dicembre 1984 era da considerarsi ultimata la parte attinente agli interventi riguardanti il materiale rotabile, mentre nel settore degli impianti fissi le opere risultavano appaltate nella quasi totalità e realizzate per il 77%, secondo quanto fatto conoscere dall'amministrazione, con un aumento dell'8% nel corso dell'anno.

Puo' dirsi pertanto, che le proposte approvate abbiano assorbito la totalità delle somme stanziato, mentre risultano pagamenti in corso d'esercizio per 79 miliardi, tutti in conto residui, con un totale di spesa, (sul capitolo 516) di 1.692,3 miliardi pari all'84,%.

Con il programma integrativo previsto dalla legge 18 agosto 1978, n.503 sono stati stanziati 200 miliardi per gli impianti fissi di sicurezza e segnalamento, 65 per il comple-

tamento di tre nuove officine di grandi riparazioni da realizzare nelle regioni meridionali e 1.400 miliardi per il parco del materiale rotabile, tenuto anche conto dell'intento di alleviare una crisi congiunturale in atto nel settore di produzione interessato.

Al 31 dicembre 1984 il piano poteva considerarsi realizzato integralmente, almeno sotto il profilo della utilizzazione degli stanziamenti, non risultando però allestita una delle tre officine per grandi riparazioni a suo tempo programmate.

Il piano, che sembra peraltro avere avuto una più accelerata esecuzione nel settore del materiale rotabile, ha comportato una spesa complessiva di 1.574,1 miliardi, pari al 94,5% degli stanziamenti. Nell'esercizio la spesa relativa (capitolo 520) è stata di 87,2 miliardi in conto residui, con una diminuzione di questi ultimi alla somma di 90,9 miliardi.

Il programma integrativo di cui alla legge n.17 del 1981, originariamente dotato di mezzi per 12.450 miliardi, ha costituito - pur nella sua dichiarata non definitività, nell'attesa del piano poliennale per le ferrovie - il più recente provvedimento articolato di finanziamento.

Prevedendosi nello stesso la necessità di riferire annualmente sullo stato di attuazione dei progetti in occasione dell'esame del bilancio dell'azienda, viene contestual-

mente demandata al Ministro dei trasporti la possibilita' di rivalutazione delle occorrenze per il completamento del programma, da quantificare annualmente nella legge finanziaria.

E tale rivalutazione e' gia' intervenuta con la legge finanziaria 1983, che ha elevato di 6.400 miliardi il finanziamento del programma integrativo, e successivamente con l'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n.877 (finanziaria 1985) che ha rifinanziato il programma medesimo per ulteriori 15.900 miliardi, cosi' da quantificare gli stanziamenti nella somma complessiva di 34.750 miliardi.

Per quanto concerne l'utilizzazione di tali risorse nel 1984, dai dati comunicati risulta iniziato l'impiego dei 6.400 miliardi recati dalla legge finanziaria 1983. Mentre non si dispone di elementi aggiornati in ordine al volume delle proposte approvate, per quanto riguarda gli impegni assunti nel settore degli impianti fissi e navi traghetto (capitolo 526) risultano lavori per 12.111,3 miliardi, di cui 8.103,7 per la legge ordinaria e 4.008 per il rifinanziamento.

I pagamenti complessivi assommano a 5.623,3 miliardi e i pagamenti nell'anno a 1.856,4 miliardi, tutti in conto residui, essendo l'intera competenza di 2.450 miliardi andata a residui, portando il totale di questi ultimi a 4.847,8 miliardi.

Nel settore del parco del materiale rotabile (capitolo 527) si riscontrano affidamenti di forniture per un complessivo di 4.022 miliardi, di cui 3.000,3 e 1.021,7 rispettivamente per la legge ordinaria e quella di rifinanziamento.

Sono stati effettuati pagamenti complessivi per 2.471,1 miliardi, comprensivi delle anticipazioni di legge alle imprese, mentre i pagamenti intervenuti nel 1984 hanno toccato i 971,4 miliardi con una eccedenza di 171,4 miliardi sullo stanziamento di cassa.

Risultano essersi formati in corso di esercizio residui per 378,9 miliardi.

Cenno a parte merita infine, per la specificità delle finalità perseguite, l'attuazione del piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato che l'Azienda è stata autorizzata a predisporre con legge 10 maggio 1983, n.189.

Il piano prevede la costruzione di manufatti sostitutivi o la esecuzione di deviazioni stradali, o in caso di ineliminabilità delle strutture, il miglioramento delle loro condizioni di esercizio. Una percentuale del 40% dei lavori da eseguire è stata riservata alle regioni meridionali ed insulari.

A tale piano per gli anni 1983-1984 risultavano destinati stanziamenti nella misura di 150 miliardi per ciascuno esercizio: nel 1984 sono stati effettuati pagamenti per

14,4 miliardi a fronte di impegni assunti per 219,7 miliardi; i residui, ivi compresi quelli di stanziamento, sono ammontati a 285,6 miliardi.

Le difficoltà connesse al sia pur ristretto ambito dei contratti attivi riguardano la determinazione del prezzo e consistono nel valutare la congruità derivante dalla negoziazione.

Non sempre è apparso che la gestione dell'entrata abbia mirato alla massimizzazione degli introiti ricavabili da tale tipo di operazioni.

Questi conseguono alla concessione in uso da parte dell'Azienda di locali, terreni e spazi per i quali spesso la determinazione dei canoni è risultata inadeguata. Parimenti insufficiente è apparsa la rideterminazione di canoni già in corso, quando la stessa non sia stata sottoposta al parere degli U.T.E., venendo viceversa collegata a valori percentuali delle tabelle ISTAT, ovviamente non tenenti conto della rendita di posizione talvolta goduta dagli immobili.

Intralci particolari sono poi emersi nella determinazione dei canoni relativi a locali destinati all'esercizio di attività commerciali, sia perché la possibilità di partecipare alle assegnazioni, in quali forme esse avvengano, risulta spesso insufficientemente pubblicizzata, sia perché il Consiglio di Stato ha ritenuto che il concessionario cessante

abbia titolo preferenziale per la continuazione del rapporto.

La tenuta' dei canoni, specie per i locali minori, viene inoltre influenzata da un troppo ristretto ragguglio percentuale sugli introiti dell'esercizio, stimati per di piu' solo in via di approssimazione.

In tema di spese di pubblicita' l'Azienda ha istituito dal 1984 uno specifico capitolo (n.221), in ottemperanza al disposto dell'articolo 13 della legge n.416 del 1981, destinato alle spese per l'incremento dei servizi ferroviari.

Con deliberazioni della Corte (Sezione del controllo n.1364 e 1363, entrambe del 15 luglio 1983) erano stati ritenuti illegittimi provvedimenti aziendali concernenti operazioni sul capitale della C.I.T e dell'I.N.T., sia perche' non era stato ritenuto ammissibile l'azionariato unico delle Ferrovie nelle societa' in questione, sia perche' non si era ritenuto che i fondi stanziati sul pertinente capitolo di bilancio potessero essere destinati al risanamento del cronico disavanzo delle predette societa'.

Nel 1984 e' pervenuto alla Corte un nuovo provvedimento con il quale, dalle Ferrovie dello Stato viene sottoscritto il 98% di nuove azioni, lasciando ad altro socio (Banca nazionale delle comunicazioni) una partecipazione minoritaria.

Per tale provvedimento sono in corso accertamenti istruttori.

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ANALISI DELLE ENTRATE DELL'AZIENDA FERROVIE DELLO STATO
(con percentuale di incidenza sul Totale)

DATI DI COMPETENZA (E CASSA)

(in miliardi)

VOCI	CARTOLI (da consuntivi anno al 1984)	1979	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%	1984	%
Proventi/neri dell'esercizio	100/101/103/104/106/106/107/109/114	1.316	20,9	1.554	20,2	1.643	14,0	1.850	13,0	2.311	14,9	2.535	12,2
		1.316	23,1	1.890	22,3	1.844	16,7	1.882	13,2	2.310	14,4	2.536	13,2
Compensazioni e aiuti per obblighi pubblicitari	102/112/113/149/546	1.222	19,4	1.647	21,4	2.851	24,3	4.518	31,3	4.760	30,8	5.840	28,2
		1.222	21,5	1.647	23,7	2.829	26,7	4.736	33,1	4.013	24,9	5.776	30,0
Ammortamenti, rinnovi, ecc.	511/512/513/514	711	11,3	914	10,6	1.730	14,8	2.114	14,6	1.962	12,7	3.177	15,3
		711	12,5	914	11,7	1.730	17,6	2.114	14,6	1.962	12,2	3.177	16,4
Proventi vari (redditi, recuperi e somme non attribuibili, ecc.)	109/110/111/115/116/144/161/182/193 202/203/204/205/206/207/601/631/647/661	164	2,6	220	2,9	201	1,7	414	2,9	337	2,2	1.566	7,6
		161	2,6	216	3,1	206	2,1	422	3,0	337	2,1	1.058	5,6
Mutuo per il finanziamento degli investimenti	612/613/615/616/617/618/619	930	14,8	965	12,8	2.550	21,7	2.395	16,6	2.470	16,0	3.899	18,3
		358	6,3	667	8,0	961	10,0	2.498	17,5	4.332	27,0	2.949	15,2
Disavanzo coperto con anticipazioni o con sovvenzioni tesoro	150/162/167/168/169/170/171/172 173/175/177/17 8/532/534/535/536/540/541 542/543/544/546/548/549/554/601	1.928	31,1	2.562	33,4	2.752	23,5	3.110	21,6	3.620	23,4	3.688	17,8
		1.928	33,9	2.181	31,0	2.641	26,9	2.650	18,6	3.148	19,5	3.716	29,2
Totale entrate		6.298	100,0	7.682	100,0	11.728	100,0	14.431	100,0	15.465	100,0	20.706	100,0
		5.666	100,0	6.936	100,0	9.831	100,0	14.300	100,0	16.100	100,0	19.228	100,0
(Disavanzo esposto in bilancio)	601	1.217	19,3	1.489	19,1	1.647	14,0	1.479	10,2	2.022	13,1	1.797	8,7
		1.240	21,8	1.472	21,2	1.313	13,4	944	6,6	1.947	12,1	2.082	10,8

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

AZIENDA FERROVIE DELLO STATO
INCIDENZA DEI PROVENTI DELL'ESERCIZIO E DELLE COMPENSAZIONI CEE
DATI DI COMPETENZA E DI CASSA)

(In miliardi)

	1980	1981	1982	1983	1984
A) Entrate	5.229	7.529	10.557	10.973	15.009
Finali	4.907	7.536	10.860	9.821	14.197
B) Proventi	1.554	1.643	1.880	2.311	2.535
Netto esercizio	1.550	1.644	1.882	2.310	2.536
C) B/A (%)	29,7	21,8	17,8	21,1	16,9
	31,6	21,8	17,3	23,5	17,9
D) Compensazione	1.647	2.851	4.518	4.760	5.840
Obblighi servizio pubblico	1.647	2.629	4.736	4.013	5.770
E) D/A (%)	31,5	37,9	42,8	41,2	38,9
	33,6	34,9	43,6	40,9	40,6

T/556

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(1) — Il prospetto che segue mostra, in miliardi di lire le spese di personale e le altre principali poste correnti dal 1980

	1980	1981	1982	1983	1984
Personale (categ. I)	3.231,5 (+33,7)	3.832,5 (+18,6)	5.170,1 (+34,90)	5.478,8 (+5,9)	5.754,0 (+5,0)
Acquisto beni e servizi (categ. III)	1.388,9 (+23,8)	1.799,3 (+29,5)	2.316,7 (+28,75)	2.603,3 (+12,4)	2.920,8 (+12,2)
Trasferimenti (categ. IV)	29,1 (+13,7)	33,9 (+16,5)	37,5 (+10,61)	26,8 (-28,5)	23,8 (-11,2)
Interessi (categ. V)	347,0 (+10,3)	528,4 (+52,3)	689,0 (+30,39)	977,7 (+41,9)	1.624,0 (+66,1)
Spese correnti (Totale generale)	5.891,3 (+26,3)	6.194,1 (+5,1)	8.213,3 (+32,59)	9.086,6 (+10,6)	10.322,6 (+13,6)

(2) — L'andamento invece delle spese in conto capitale e del rimborso prestiti, analogamente esposto, è il seguente:
(importo: in miliardi di lire)

	1980	1981	1982	1983	1984
Spese in conto capitale	1.445,9 (+10,5)	3.284,6 (+127,2)	3.507,8 (+6,79)	3.720,5 (+6,1)	5.188,7 (+39,5)
Rimborso prestiti	344,8 (+5,3)	436,6 (+26,6)	516,4 (+18,27)	582,4 (+12,8)	979,2 (+68,1)

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ATTIVITA' CONTRATTUALE AZIENDA F.S.
ESERCIZIO 1984
RIEPILOGO GENERALE

SERVIZI AZIENDA	LAVORI	SERVIZI	FORNITURE	TOTALE
S.AFF. GENERALI	34.751.300	-	924.286.400	959.037.700
S.COMMERCIALE	-	125.706.875.000	-	125.706.875.000
S.IMPIANTI EL.	275.163.800.000	183.600.000	62.215.200.000	337.562.600.000
S.MOVIMENTO	-	136.870.000.000	252.000.000	139.122.000.000
S.RAGIONERIA	-	11.552.335	335.000.000	346.552.335
S.LAVORI	501.004.000.000	2.244.000.000	21.380.000.000	524.628.000.000
S.SANITARIO	-	177.900.000	-	177.900.000
S.APPROV.TI	-	-	1.296.507.000.000	1.296.507.000.000
S.MAT. e TRAZIONE	203.207.432.000	226.253.341.000	980.762.381.000	1.410.223.154.000
S.PERSONALE	13.000.000	-	1.142.800.000	1.155.800.000
IST. SPERIMENTALE	-	11.565.000	7.864.320	19.429.320
SETT.NAVIGAZIONE	11.286.569.267	558.382.750	310.687.030	12.155.639.047
C.E.U.	-	11.886.858.774	24.219.833.244	36.106.692.018
1° UNITA' SPECIALE	252.083.000.000	4.010.000.000	700.000.000	256.793.000.000
2° " "	27.840.000.000	-	798.000.000	28.638.000.000
3° " "	1.614.077.279	187.654.426	3.184.251.662	4.985.983.367
4° " "	8.622.820.000	526.380.000	2.824.500.000	11.973.700.000
5° " "	47.775.337.000	115.970.000	18.732.000	47.910.039.000
TOTALE GENERALE	1.328.644.786.846	510.744.079.285	2.395.582.535.656	4.234.971.401.787

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

AGENZIA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO
ATTIVITA' CONTRATTUALE
RISERVOLO GENERALE ESERCIZIO 1984
SPESA DI PARTE CORRENTE

Servizi	Tentative privata			Concessioni o obblighi per l'esecuzione di lavori e servizi			Lavori e servizi in economia			Atti ricorrenza scimento del debito		
	Asta pubblica	Licitazione privata	Per discrezione di gare pubbliche	Per motivi di urgenza	Per natura delle prestazioni	Altri procedimenti concorsuali	Appalto concorso	A Enti ecclesiastici			A Amm. diretta	
								Importo (a)	Importo (b)			Importo (a)
	Importo	Importo	Importo (a)	Importo (b)	Importo (c)	Importo	Importo	Importo (a)	Importo (b)	Importo (a)	Importo (b)	Importo
S. AF. GEN.				198413000	561608700					960900000		
S. PERSONALE					188100000							
IST. SPER.					18428320							
S. BANTARO					177800000							
S. RAGIONERIA					34852338							
C.E.U.		2100347100			11304847314							
S. MOVIMENTO		61000000			138809000000							
S. IMP. EL.	472000000	18489500000	6898000	517600000	82789300000							
S. MAT. E TRAZ.	28008932000			22057848000	302634288000	28760813000	2830000000			46838700000	1578000000	
S. COMMERCIALE			146000000	5889000000	18511000000					27128734000	1109843000	
S. LAVORI	20600000000	74368000000		8280800	143710400					38484000000		
SIST. NAVIGAZIONE		18885000000			821000000					9747187247		
1° UNITA' SPEC.										37800000000		
3° UNITA' SPEC.										388184428		
4° UNITA' SPEC.										476090000		
5° UNITA' SPEC.										182883000		81800000
TOTALE GENERALE	2832000000123724279100		a+b+c	860986178688	28760813000	898838000	a+b+c=2630000000			a+b=131796041643		

ATTIVITA' CONTRATTUALE DEL SERVIZIO APPROVVIGIONAMENTI

PREVISIONI DI SPESA PER L'ESERCIZIO 1983 SPESA IMPEGNATA PER CONTRATTI STIPULATI

648.115.000.000 748.618.000.000

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ATTIVITA' CONTRATTUALE AZIENDA F.S.
ESERCIZIO 1984
SPESE DI PARTE CORRENTE

SERVIZI DELL'AZIENDA	LAVORI	SERVIZI	FORNITURE	TOTALE
S. AFF. GEN.	34.751.300	-	722.271.400	757.022.700
S. PERSONALE	13.000.000	-	1.134.000.000	1.147.000.000
IST. SPER.	-	11.565.000	7.864.320	19.429.320
S. SANITARIO	-	177.900.000	-	177.900.000
S. RAGIONERIA	-	11.552.335	335.000.000	346.552.335
C.E.U.	-	11.886.858.774	1.518.335.640	13.405.194.414
S. MOVIMENTO	-	138.870.000.000	-	138.870.000.000
S. IMP. EL.	72.873.100.000	183.600.000	60.875.200.000	133.931.900.000
S. APPROVV.TI	-	-	748.818.000.000	748.818.000.000
S. MAT. E TRAZ.	165.860.768.000	226.253.341.000	18.697.153.000	410.811.262.000
S. COMMERCIALE	-	125.706.875.000	-	125.706.875.000
S. LAVORI	127.658.000.000	2.244.000.000	12.655.000.000	142.557.000.000
SETT. NAVIGAZIONE	11.229.769.267	316.652.750	37.196.200	11.583.618.217
1° UNITA' SPECIALE	42.000.000	4.010.000.000	559.000.000	4.611.000.000
3° UNITA' SPECIALE	-	187.654.426	198.500.000	386.154.426
4° UNITA' SPECIALE	-	526.380.000	-	526.380.000
5° UNITA' SPECIALE	82.311.000	115.970.000	16.082.000	214.363.000
TOTALE GENERALE	377.793.699.567	510.502.349.285	845.573.602.560	1.733.869.651.412

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO
ATTIVITA' CONTRATTUALE
RISPILOGO GENERALE ESERCIZIO 1993
SPESA IN CONTO CAPITALE

Servizi	Trattativa privata				Concessioni o deleghe per l'esecuzione di lavori e servizi					Lavori e servizi in economia			Atti ricono- scimento del debito		
	Asta pubblica	Licitazione privata	Per discrezione di gare pubbliche	Per mezzi di urgenza	Per natura delle prestazioni	Appalto concorso	Altri procedimenti concorsuali	A		A	A	A	A	A	A
								Importo (a)	Importo (b)						
	Importo	Importo	Importo (a)	Importo (b)	Importo (c)	Importo	Importo	Importo (a)	Importo (b)	Importo (c)	Importo (d)	Importo (e)	Importo (f)	Importo (g)	Importo (h)
	202016000														
S. AF. GEN.				22701497804								88000000			
S. PERSONALE															
C.E.U.															
S. MOVIMENTO	2820000000		4074100000	35781800000	51000000	1992000000									
S. IMP. EL.	128938100000		14182842000	2681048000	268884297000	25328906000									
S. MAT. E TRAZ.	88908882000		3481000000	8085000000	1321000000	42886000000									
S. LAVORI	288219000000				185178160										
SET. NAVIGAZIONE	88800000				873000000	28486000000									
1° UNITA' SPEC.	23849000000		186880000000		708000000										
2° UNITA' SPEC.	14282000000		8514000000		2735608662	248943000									
3° UNITA' SPEC.	313008887														
4° UNITA' SPEC.	5120640000		2837760000	1901820000							10702840				
5° UNITA' SPEC.	47088826000														
TOTALE GENERALE	1183289956887		e+b+c	573486865426	88522848000	30447000000					e+b+c=10702840				e+b=67878377822

ATTIVITA' CONTRATTUALE DEL SERVIZIO APPROVVIGIONAMENTI

PREVISIONI DI SPESA PER L'ESERCIZIO 1993 SPESA IMPEGNATA PER CONTRATTI STIPULATI

782.533.000.000

847.889.000.000

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ATTIVITÀ CONTABILITATIVE AZIENDA F. S.
ESERCIZIO 1984
SPESE IN CONTO CAPITALE

SERVIZI DELL'AZIENDA	LAVORI	SERVIZI	FORNITURE	T O T A L E
S. AFF. GEN.	-	-	202.015.000	202.015.000
S. PERSONALE	-	-	8.800.000	8.800.000
C.E.U.	-	-	22.701.497.604	22.701.497.604
S. MOVIMENTO	-	-	252.000.000	252.000.000
S. IMP. EL.	202.290.700.000.	-	1.340.000.000	203.630.700.000
S. APPROVV. TI	-	-	547.689.000.000	547.689.000.000
S. MAT. E TRAZ.	37.346.664.000	-	962.065.228.000	999.411.892.000
S. LAVORI	373.346.000.000	-	8.725.000.000	382.071.000.000
SETT. NAVIGAZIONE	56.800.000	241.730.000	273.490.630	572.020.630
1° UNITA' SPEC.	252.041.000.000	-	141.000.000	252.182.000.000
2° UNITA' SPEC.	27.840.000.000	-	798.000.000	28.638.000.000
3° UNITA' SPEC.	1.614.077.279	-	2.985.751.662	4.599.828.941
4° UNITA' SPEC.	8.622.820.000	-	2.824.500.000	11.447.320.000
5° UNITA' SPEC.	47.693.026.000	-	2.650.000	47.695.676.000
TOTALE GENERALE	950.851.087.279	241.730.000	1.550.008.933.096	2.501.101.750.375

LEGISLATURA IX — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ESERCIZIO 1984
SPESE PLURIENNALI PER PIANI E PROGRAMMI (IN MILIONI)
AMMINISTRAZIONE FERROVIE DELLO STATO

(in milioni di lire)

(a) Piano e programma (1)	(b) capitolo (2)	(c) Totale degli stanziamenti (3)	(d) Totale dei pagamenti (3)	Residui a fine esercizio		(g) annotazioni
				(e) propri	(f) di stanziamento	
Piano decennale	509	1.500.000	1.479.130,3	20.869,7		
Cuneo-Breil-Ventimiglio	511	34.700	30.420,1	2.055,2	2.224,7	
Collegamento ferroviario Roma - Firenze	513	400.000	391.460,3	8.539,7		
Piano ponte	515	400.000	379.961,-	20.038,9		
P.I.S.	516	2.000.000	1.692.300,3	116.446,-	191.253,7	
Collegamento Firenze S.M.N.- Aeroporto	517	8.000	7.161,4	1.476,6		
P.I.S. 1965 allievi	520	1.665.000	1.574.105,-	38.957,4	51.937,6	
Programmi Integrativi	526	8.000.000	3.152.161,3	3.439.103,4	1.408.735,2	
L. 17/81 (12.450 allievi)	527	2.850.000	2.471.128,1	378.872,-		
Interventi urgenti pro terremoti L. 874/80	528	104.549,9	56.174,3	22.226,2	26.149,5	

(1) Indicazione somaria del piano e programma e riferimento alle fonti (legge, decreto ministeriale, delibera di capitolo ecc.)

(2) Indicare il numero assunto nell'ultimo esercizio del capitolo e dei capitoli (seco se "supplenti") relativi allo stesso programma.

(3) Somare gli stanziamenti iscritti in bilancio (nella col. c) e i pagamenti effettuati (nella col. d) per ciascun capitolo e per ciascun piano dal primo esercizio interessato dagli interventi all'esercizio in esame.

ESERCIZIO 1984

SPESA PER ALTRI INTERVENTI PLURIENNALI (IN MILIONI)

AMMINISTRAZIONE FERROVIE DELLO STATO

(in milioni di lire)

(a) CAPITOLO (1)	(b) TOTALE DEGLI STANZIAMENTI (2)	(c) TOTALE DEI PAGAMENTI (2)	RESIDUI A FINE ESERCIZIO		(f) ANNOTAZIONI
			(d) propri	(e) di stanziamento	
519	310.000	124.606,4	50.018,6	135.375,-	

(1) Indicare il numero del capitolo (anche se aggiunti) nell'ultimo esercizio e il parlante riferimento normativo.

(2) Somme di stanziamenti iscritti in bilancio (nella col. b) e i pagamenti effettuati (nella col. c) del primo esercizio interessato dagli interventi