MINISTERO DEI TRASPORTI

AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO

A. SPESE

1. Premessa.

All'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è affidata la produzione del servizio ferroviario che viene venduto ai prezzi fissati dalla pubblica Autorità.

Caratteristica della produzione di tale servizio è l'alta incidenza di costi connessi per i quali la produzione di un servizio (viaggiatori) anzichè di un altro (merci) dipende da molteplici fattori.

Un altro compito dell'Azienda FS è quello di provvedere all'ammodernamento e potenziamento del patrimonio ad essa affidato mediante l'attuazione di una serie di piani poliennali di investimento i cui oneri sono totalmente a carico della collettività.

Tenuto conto di quanto sopra, la presente relazione non considera l'eterogeneità dei servizi offerti, ma si sofferma soprattutto sulla ripartizione per categorie omogenee dei destinatari delle erogazioni finanziarie dell'Azienda FS.

2. Analisi amministrativa.

Qui di seguito sono analizzati, categoria per categoria, i dati di spesa del Rendiconto 1983. I dati riguardanti le somme impegnate, le somme pagate in conto competenza e in conto residui e i residui al 31 dicembre 1983 figurano nell'allegato 1.

Nell'analisi che segue, quindi, tali elementi non saranno ripetuti, ma l'accento sarà posto, per le spese correnti, sulla ripartizione per categorie omogenee dei destinatari delle somme erogate dall'Azienda.

Per le spese in conto capitale, invece, sarà esposto il significato economico dei dati riguardanti gli investimenti finanziari con risorse accantonate dall'Azienda e la situazione degli investimenti previsti dai piani stabiliti con leggi, e di quelli finanziati con sovvenzioni straordinarie del Tesoro.

2.1. *Spese correnti.*

2.1.1. *Spese di personale (categoria I).*

La spesa di milioni 5.478.785,7 concernente questa categoria, è così ripartita:

	(milioni di lire)
a) competenze al personale di ruolo dell'Azienda, escluso quello delle Officine le cui spese figurano nella apposita Gestione speciale e autonoma:	
— stipendi, assegni fissi e competenze accessorie .	3.760.498,2
b) indennità e contributi sociali riguardanti il personale di ruolo, compreso quello delle Officine:	
— premi eccezionali	152.000,0
— oneri a carico dell'Azienda per indennità e rendite a seguito di infortuni	27.500,0
— oneri per contributi ai Fondi Pensioni . . .	1.044.139,0
— oneri per contributi all'OPAFS e all'ENPAS . .	421.759,7
— oneri per particolari trattamenti di quiescenza e previdenza	16.000,0
Totale *b*) . . .	1.661.398,7
c) personale non di ruolo:	
— retribuzioni agli incaricati dei servizi diversi . .	35.724,1
— contributi all'ENPAS, all'INA e all'INPS per detto personale	7.902,8
— assegni vitalizi e indennità una tantum per gli assuntori cessati dal servizio	7.110,0
— contributi all'ENPAS per l'assistenza sanitaria degli assuntori cessati dal servizio	398,2
Totale *c*) . . .	51.135,1
d) personale estraneo all'Amministrazione:	
— compensi al personale del genio ferrovieri, ai Commissariati compartimentali di PS, al Corpo di polizia ferroviaria e al personale di altre Amministrazioni dello Stato	5.753,7

Le spese di cui al punto *a*) non si riferiscono al personale delle Officine. Le competenze di questo personale figurano nella gestione delle « Officine » e, come sarà precisato a suo tempo, la maggior parte

di esse affluisce al capitolo delle « Manutenzioni » della parte corrente del bilancio e, in particolare, alle manutenzioni del materiale rotabile.

Nel 1983 la consistenza media del personale « pagato » è stata di n. 220.720 agenti, di cui 24.894 remunerati a carico della Gestione delle « Officine ». La spesa media per agente di ruolo (compreso il personale delle Officine) è risultata di milioni 26,5, compresi gli oneri riflessi evidenziati in questa categoria di spesa.

2.1.2. *Acquisto di beni e servizi (categoria III).*

La spesa di milioni 2.603.312,7, riguardante questa categoria è così ripartita:

	(mil.ni di lire)
— combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e per le navi traghetto	163.000,0
— forniture, servizi appaltati e compensi per prestazioni e servizi vari	1.056.740,0
— forniture e servizi appaltati concernenti il personale (dormitori, mense, asili nido, vestiario uniforme, istruzione tecnico-professionale, mezzi di protezione anti infortuni)	91.815,1
— imposte sui fabbricati, spese di stipulazione degli atti, concorso alle spese della Corte dei Conti, IVA non deducibile	58.052,6
— manutenzione delle linee, dei fabbricati, degli altri impianti fissi e del materiale	1.233.705,0
Totale . . .	2.603.312,7

Si è già precisato (vedasi punto 2.1.1.) che sulla « Manutenzione del materiale rotabile » si ripercuotono le spese di personale, le spese di materie che le officine incontrano per l'esecuzione dei lavori e per la somministrazione di pezzi di ricambio nonchè una quota delle spese generali di officina.

2.1.3. *Trasferimenti (categoria IV).*

La spesa di milioni 26.810,6, risulta così ripartita:

a) Trasferimenti concernenti l'utenza:

	(mil.ni di lire)
— indennizzi per danni, avarie, ritardate consegne e ammanchi, nonchè perdite per mancata corresponsione di tasse di trasporto	17.600,7

b) Trasferimenti attinenti alla gestione del personale:	(mil.ni di lire)
— contributo al Dopolavoro Ferroviario . . .	190,8
— provvidenze in favore del personale in servizio, di quello cessato dal servizio e delle loro famiglie . . .	1.317,2
— versamento all'OPAFS di parte dei proventi per canoni di concessione di rivendite di tabacchi e di libri e giornali, nonchè dei proventi della pubblicità negli impianti ferroviari e sui treni	2.528,9
— concorso nelle spese di amministrazione dell'OPAFS	2.212,0
— rimborso all'OPAFS delle spese di riliquidazione delle indennità di buonuscita	2.300,0
Totale *b*) . . .	8.548,9

c) Trasferimenti in favore di imprese, Enti e associazioni:	
— quote associative a organismi ferroviari e contributi a Enti vari	611,0
— contributi in conto interessi sui mutui contratti dalle piccole e medie aziende per la costruzione e l'ampliamento di raccordi ferroviari	50,0
Totale *c*) . . .	661,0

Risulta evidente che l'importo di gran lunga più importante dei trasferimenti in parte corrente concerne gli indennizzi all'utenze.

2.1.4. *Interessi* (*categoria V*).

La spesa di milioni 977.721,5, risulta così ripartita:

a) interessi per mutui e prestiti destinati al finanziamento di spese in conto capitale:	(mil.ni di lire)
— per somme fornite dal Tesoro	140,3
— per mutui C.C.O.P.	35.886,7
— per mutui e prestiti obbligazionari sul mercato interno	371.627,1
— per mutui e prestiti obbligazionari sul mercato internazionale e con organizzazioni estere	494.087,2
Totale *a*) . . .	901.741,3

b) interessi per mutui, prestiti e anticipazioni destinati alla copertura dei disavanzi:

	(milioni di lire)
— per anticipazioni del Tesoro	11.292,7
— per anticipazioni della Cassa Depositi e Prestiti	9.934,3
— per prestiti obbligazionari	51.195,0
Totale *b*) . . .	72.422,0

c) interessi sui prestiti a breve, spese e commissioni bancarie 3.558,2

2.1.5. *Poste correttive e compensative delle entrate* (*categoria VI*).

Dei 191.245,4 milioni pagati nel 1983, milioni 189.350,9 riguardano l'imposta sul valore aggiunto a carico dell'Azienda, sui prodotti. Trattasi di imposta non recuperata a carico degli utenti, e sostenuta, quindi, per intero dall'Azienda.

I restanti 1.894,5 milioni, si riferiscono alla restituzione delle multe inflitte.

2.1.6. *Ammortamenti, rinnovamenti e migliorie* (*categoria VII*).

Le somme evidenziate in questa categoria hanno lo scopo di dare un significato economico ai risultati differenziali fra le entrate e le spese correnti. Una parte di tali somme, quella destinata ai rinnovamenti, costituisce una vera e propria fonte di finanziamento delle spese per i rinnovamenti, mentre l'altra parte costituisce una posta meramente figurativa ai fini, appunto, della determinazione del risultato economico della parte corrente del bilancio.

Nel dettaglio, l'importo di 1.874.568 milioni è così ripartito:

	(mil.ni di lire)
a) assegnazione per il rinnovamento delle linee e rispettive pertinenze, dei fabbricati e degli altri impianti fissi, del materiale rotabile, ecc.	740.000,0
b) ammortamento dei beni patrimoniali al netto dell'assegnazione per i rinnovamenti	1.134.568,0
Totale . . .	1.874.568,0

L'assegnazione di cui al punto *a*) affluisce all'apposito capitolo delle entrate in conto capitale, costituendo il contributo dell'esercizio (parte corrente del bilancio) alle spese per i rinnovamenti.

La posta di cui al punto *b*) ha solo carattere figurativo. Essa è bilanciata da una contabilizzazione di pari importo alle entrate in conto capitale. La sua funzione è quella di porre in evidenza le maggiori risorse che sarebbe stato necessario accantonare, per assicurare le disponibilità adeguate per procedere alla sostituzione o al rifacimento dei beni patrimoniali (ammortamento delle immobilizzazioni calcolato sul valore di riacquisto).

2.1.7. *Somme non attribuibili (categoria VIII).*

Si tratta di spese di varia natura e di scarsa rilevanza (9.097,7 milioni) non attribuibili alle funzioni economiche del bilancio, ma legate alla gestione del servizio ferroviario quali: spese giudiziarie e contenziose, cali, ammanchi, ecc.

2.2. *Spese in conto capitale.*

2.2.1. *Costituzione di capitale fissi (categoria IX).*

Come già accennato, le spese in conto capitale sono classificate in base alle fonti di finanziamento, evidenziando lo stato di avanzamento dei lavori sia in conto di piani poliennali previsti dalla legge sia in conto dei lavori speciali finanziati con apposite sovvenzioni del Tesoro. D'altra parte i beneficiari delle erogazioni dell'Azienda per investimenti sono costituiti, in massima parte, da aziende private.

Dal punto di vista della fonte di finanziamento, le spese di investimento si distinguono in tre gruppi:

a) spese per rinnovamenti e migliorie finanziate con assegnazioni a carico delle spese correnti, della gestione delle officine e con i ricavi, rimborsi e concorsi;

b) spese per investimenti effettuati in attuazione di leggi, che prevedono, per il finanziamento, il ricorso al mercato finanziario interno ed estero;

c) spese di natura patrimoniale autorizzate da specifiche leggi il cui finanziamento è assicurato con sovvenzioni del Tesoro.

Le principali voci di spesa di cui ai punti *b*) e *c*) saranno oggetto di dettagliato esame nell'allegato 4 alla presente relazione. Tuttavia, è opportuno precisare che le leggi che autorizzano l'Azienda FS a dare corso ai piani poliennali, prevedono il rimborso da parte del Ministero del Tesoro delle quote « capitale » riguardanti i prestiti contratti. Con legge n. 17 del 1981, è stato, inoltre, disposto che il Tesoro deve provvedere al rimborso anche delle quote interessi dei prestiti destinati al finanziamento degli investimenti autorizzati.

Circa gli investimenti di cui al punto *a)*, si precisa che essi sono finanziati con risorse attinte alla gestione aziendale. L'importo di milioni 861.418,8 risulta finanziato come segue:

	(mil.ni di lire)
— con assegnazione a carico delle spese correnti (vedasi precedente punto 2.1.6.)	740.000,0
— con i ricavi per vendita di beni patrimoniali e del valore di beni utilizzabili provenienti dalle demolizioni	27.422,4
— con assegnazione a carico della Gestione delle Officine	87.000,0
— con rimborsi e concorsi nelle spese patrimoniali .	6.996,4
Totale . . .	861.418,8

Nessun pagamento è stato effettuato nel 1983 in conto degli importi suddetti, mentre i pagamenti effettuati in conto dei residui di precedenti esercizi, sono ammontati a 447.691,3 milioni. Al 31 dicembre 1983 risultavano al capitolo dei rinnovamenti residui per 1.918.702,1 milioni.

Si rammenta al riguardo, che la legge ferroviaria ha provvidamente disposto, al fine di assicurare con le risorse normali dell'esercizio, la piena conservazione delle attività patrimoniali, che la parte non erogata degli stanziamenti in linea preventiva assegnata per i rinnovamenti sia, alla chiusura dell'esercizio, mantenuta fra i residui passivi.

In tal modo il capitolo dei rinnovamenti si trasforma in un « fondo di riserva » al quale affluiscono, esercizio per esercizio, le disponibilità residue, quali si hanno fra le somme preventivate e quelle impegnate o erogate.

La situazione di detto fondo che possiamo definire « Fondo rinnovamenti » al 31 dicembre 1983 è la seguente:

	(mil.ni di lire)
— consistenza del fondo all'inizio dell'anno (residui iniziali)	1.504.974,6
— accantonamento dell'anno	861.418,8
sub totale (massa spendibile)	2.366.393,4
— prelevamenti dal fondo nel corso dell'anno (pagamenti in conto residui)	—447.691,3
— consistenza del fondo alla fine dell'anno (residui finali)	1.918.702,1

2.2.2. *Partecipazioni azionarie e conferimenti (categoria XI).*

La spesa di 28.000 milioni è finanziata a carico dell'esercizio.

I pagamenti, sia in conto residui sia in conto competenza sono ammontati, nel complesso, a milioni 17.559,3 così suddivisi:

	(mil.ni di lire)
— per l'acquisto azioni della Società SIGMA S.p.A., CE.PI.M. S.p.A., della Banca Nazionale del Lavoro e della Banca Nazionale delle Comunicazioni	3.362,0
— per il reintegro del capitale delle Società CIT e INT	14.197,3
Totale . . .	17.559,3

B. ENTRATE

1. PREMESSA

Anche per le entrate, l'esame non riguarda i servizi offerti all'utenza, ma evidenzia, in analogia a quanto fatto per le spese, le entrate secondo la loro provenienza.

2. ANALISI AMMINISTRATIVA.

2.1. *Entrate correnti.*

2.1.1. *Vendita di beni e servizi (categoria I).*

Le entrate accertate, nel 1983, sono state di milioni 5.314.347,3 di cui milioni 4.556.721,5 riscosse nel corso dell'esercizio. Le riscossioni in conto residui degli anni precedenti sono ammontate a 8.178,5 milioni; al 31 dicembre 1983 restavano da riscuotere 757.625,8 milioni. Le entrate di questa categoria possono così raggrupparsi:

	(mil.ni di lire)
a) prodotti del traffico, prodotti accessori, recuperi e altre entrate connesse con l'esercizio ferroviario . . .	2.456.262,1
b) rimborsi e aiuti per obblighi di servizio pubblico	2.858.085,2
Totale . . .	5.314.347,3

La parte preponderante delle entrate del gruppo *a*) è costituita dai prodotti del traffico propriamente detti che, da soli, ammontano a 2.169.149,7 milioni.

In termini quantitativi, il traffico viaggiatori ha fatto registrare 37.471 milioni di viaggiatori/Km, con una diminuzione del 5,24 per cento rispetto all'anno precedente ed il traffico merci ha fatto registrare 16.736 milioni di tonnellate/Km, con una diminuzione dello 0,99 per cento, rispetto al 1982.

Per quanto riguarda la politica tariffaria, nel 1983 si è avuto un aumento tariffario del 20 per cento, a decorrere dal 1° maggio.

I rimborsi e gli aiuti per obblighi di servizio pubblico, sono inclusi in questa categoria in quanto vengono considerati come integrazione dei prodotti del traffico. I rimborsi per il 1983 sono stati i seguenti:

	(mil.ni di lire)
— rimborsi del Tesoro per obblighi tariffari e di esercizio, in applicazione del Regolamento (CEE) n. 1191 del 1969	2.561.923,5
— aiuti del Tesoro per obblighi tariffari ai sensi del Regolamento (CEE) n. 1107 del 1970 (mancato adeguamento delle tariffe)	222.000,0
— somme versate dall'Amministrazione delle Poste a titolo di rimborso dei costi sostenuti dall'Azienda per il trasporto degli effetti postali (Regolamento CEE n. 1191 del 1969 e Decreto del Presidente della Repubblica n. 1223 del 1969)	74.161,7
Totale . . .	2.858.085,2

2.1.2. *Trasferimenti.*

A parte l'introito per multe di varia natura inflitte (milioni 17.259,6 accertati e versati), il resto delle entrate evidenziate in questa categoria riguarda sovvenzioni del Tesoro in attenuazione di specifiche spese. Queste compensazioni (per un totale di 1.261.843,6 milioni in termini di accertamenti e 1.122.534,3 milioni in termini di riscossioni) sono così raggruppate:

	(mil.ni di lire)
— compensazioni del Tesoro per « normalizzazione dei conti » (Regolamento CEE n. 1192 del 1969) . . .	471.415,6
— sovvenzioni per oneri di personale	322.327,9
— rimborso del Tesoro degli interessi sui mutui contratti per il finanziamento del programma integrativo Legge 17 del 1981	468.100,1
Totale . . .	1.261.843,6

Le compensazioni per « normalizzazione dei conti » sono accordate per oneri che l'Azienda non sosterrebbe qualora fosse assoggettata agli stessi regimi legislativi delle altre imprese di trasporto. Tali « oneri anormali » riguardano:

— gli assegni familiari;

— le pensioni;

— gli oneri per passaggi a livello;

— gli oneri per particolari trattamenti al personale mutilato e invalido di guerra ed ex combattente;

— gli oneri derivanti da condizioni imposte per contratti pubblici di opere e forniture;

— oneri finanziari dovuti alla mancata normalizzazione dei conti nel passato.

Come per il 1982 fra le sovvenzioni per oneri di personale, si trovano 2.300 milioni per il rimborso all'OPAFS dei maggiori oneri per la riliquidazione delle buonuscite, che trova una imputazione di pari importo nella categoria IV di spesa (vedasi punto 2.1.3. della sezione spese).

2.1.3. *Redditi (categoria III).*

L'importo di milioni 91.141,5 riguarda:

	(milioni di lire)
— fitti attivi e canoni diversi	33.757,2
— dividendi derivanti da partecipazioni azionarie .	1.166,8
— interessi attivi	56.217,5
Totale . . .	91.141,5

2.1.4. *Somme non attribuibili (categoria V).*

Si tratta di partite di varia natura riguardanti l'esercizio ferroviario puali eccedenze, rivalutazioni e utili diversi delle scorte di magazzino, ricuperi di danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori che nel complesso ammontano a milioni 53.237,1.

2.2. *Entrate in conto capitale.*

2.2.1. *Vendita di beni patrimoniali (categoria VI).*

Come si è detto ai punti 2.2.1. e 2.2.2. della sezione « spese », i ricavi dalla vendita di beni patrimoniali sono destinati al rinnovo e alle migliorie dei beni patrimoniali.

In puesta categoria si sono avute entrate per 27.422,4 milioni.

2.2.2. *Ammortamenti, rinnovamenti e migliorie (categoria VII).*

Trattasi delle somme poste a carico della parte corrente del bilancio e della gestione delle officine destinate all'ammortamento dei beni patrimoniali e, quindi, a finanziare le corrispondenti spese iscritte nella parte in conto capitale.

2.2.3. *Trasferimenti (categoria VIII).*

Detta categoria riguarda, com'è noto, le somme che l'Azienda acquisisce senza controprestazione ma, a differenza di quelle di parte corrente, sono destinate a finalità d'investimento.

La situazione di questa categoria di entrata al 31 dicembre 1983, era la seguente:

	(milioni di lire)
— somme riscosse in conto competenza . . .	1.951.092,8
— somme rimaste da riscuotere	294.639,5
Totale . . .	2.245.732,3

Si precisa, inoltre, che in conto dei residui degli anni precedenti sono stati riscossi milioni 31.720,5, per cui le riscossioni complessive sono ammontate a milioni 1.982.813,3. La predetta somma di milioni 2.245.732,3 risulta così suddivisa:

	(milioni di lire)
a) rimborsi e concorsi nelle spese patrimoniali . .	6.996,4
b) rimborso dal Ministero del Tesoro delle quote di capitale comprese nelle rate di ammortamento di prestiti contratti per il finanziamento di investimenti	446.598,9
c) sovvenzioni straordinarie del Tesoro per specifici lavori patrimoniali	361.000,0
d) somme anticipate dal Tesoro a titolo di compensazione finanziaria dei maggiori oneri di infrastruttura (Reg. CEE 1107 del 1970)	1.431.137,0
Totale . . .	2.245.732,3

I rimborsi e concorsi di cui al punto *a*), come si è detto nella parte « spesa », sono destinati a finanziare i rinnovamenti patrimoniali (vedasi punto 2.2.1. della parte « spese »). I rimborsi di cui al punto *b*) compensano le spese sostenute dall'Azienda per il « rimborso dei prestiti », da essa contratti per investimenti. Le sovvenzioni di cui al punto *c*) finanziano determinati lavori patrimoniali, il cui onere è stato assunto dallo Stato. Le somme anticipate dal Tesoro di cui al punto *d*) coprono i maggiori oneri di infrastruttura che le Ferrovie sostengono in rapporto alle altre imprese di trasporto.

C) GESTIONI SPECIALI

1. PREMESSA.

Alle spese e alle entrate correnti e in conto capitale che riguardano direttamente l'esercizio ed il patrimonio dell'Azienda FS sono connesse diverse altre gestioni che interessano indirettamente il servizio ferroviario ed il personale dell'Azienda.

Queste gestioni hanno un proprio ordinamento e una contabilità autonoma, in relazione alla rispettiva specifica funzione, pur rimanendo sempre inquadrate nel complesso delle attività dell'Azienda ferroviaria.

Tali gestioni sono, quindi, finanziariamente e contabilmente indipendenti dall'esercizio ferroviario propriamente detto, che si compendia nella gestione delle entrate e delle spese correnti e in conto capitale

Si tratta, perciò, di una ripartizione, amministrativa e finanziaria, di alcune specifiche attività interne dell'Azienda, che per la loro particolare funzione è opportuno tenere separate dall'esercizio ferroviario propriamente detto, con spese ed entrate nettamente distinte da quelle correnti e in conto capitale.

Le gestioni speciali ed autonome non hanno una personalità giuridica propria essendo soltanto delle ripartizioni interne dell'attività dell'Azienda ferroviaria.

Premesso quanto sopra, si è ritenuto di dover trattare separatamente nella presente relazione, le gestioni speciali al fine di porre in evidenza la funzione di ogni gestione e il significato economico-amministrativo delle rispettive risultanze.

Le cifre significative riguardanti dette gestioni figurano nell'allegato 3, nel quale, oltre alle cifre esposte in relazione sono riportati i residui al 31 dicembre 1982, non riassorbiti nel corso del 1983.

In appresso si illustrerà brevemente la funzione di ciascuna delle quattro gestioni più importanti (Magazzini, Officine, Fondo Pensioni e Operazioni per conto di terzi). Sarà illustrato altresì il significato delle risultanze esposte e sarà fatto cenno ai collegamenti fra tali gestioni ed il bilancio aziendale.

Per le restanti gestioni, istituite in funzione di apposite leggi, sarà fatto un breve cenno illustrativo.

2. GESTIONE DEI MAGAZZINI.

Funzione principale della « Gestione dei Magazzini » è quella di porre in evidenza la consistenza delle scorte ed i movimenti delle stesse nel corso dell'esercizio.

Inoltre, poichè una parte considerevole delle scorte (pezzi di ricambio) può essere utilizzata sia per lavori di parte corrente (per

esempio manutenzioni) sia per lavori in conto capitale (per esempio rinnovi), l'esistenza della gestione in parola permette di imputare le spese ai capitoli di definitivo esito all'atto della utilizzazione delle materie e dei materiali, anzichè all'atto del loro acquisto.

Le spese della gestione sono costituite dagli acquisti effettuati nel corso dell'esercizio, dai versamenti a magazzino di materie lavorate e di materie esuberanti e fuori uso eseguiti dai vari impianti.

La posta più importante delle entrate è invece costituita dal valore di scarico dai magazzini delle materie e dei materiali forniti, per l'impiego, alle varie unità amministrative dell'Azienda.

La differenza tra gli acquisti operati nell'esercizio e le forniture ai Servizi costituisce un approvvigionamento anticipato per conto dei Servizi stessi, ossia un credito da registrare in entrata della gestione dei magazzini quale somma da realizzare negli esercizi successivi.

Nel caso che la consistenza effettiva delle scorte superi l'ammontare del fondo di dotazione, come avviene nell'Azienda FS, appare evidente che la differenza costituisce un'anticipazione di cassa dell'Azienda medesima.

La situazione delle scorte al 31 dicembre 1983 era la seguente:

	(milioni di lire)
— somme anticipate dall'Azienda per acquisto scorte	1.669.780,8
— ammontare del fondo di dotazione	35.484,7
— ammontare del fondo di rivalutazione . . .	11.000,0
Totale . . .	1.716.265,5

Per quanto riguarda i collegamenti con il bilancio, va precisato che il valore delle materie riversate a magazzino, compreso tra le spese della gestione, trova contropartita nelle entrate correnti, nelle entrate in conto capitale e nelle entrate della gestione delle Officine. Per contro le entrate della gestione trovano contropartita nelle spese correnti, nelle spese in conto capitale e nelle spese della gestione delle Officine.

3. Gestione delle Officine.

Funzione della « Gestione Speciale delle Officine » è quella di consentire l'individuazione del costo globale di attività strettamente connesse con il servizio ferroviario propriamente detto, quali la manutenzione e la riparazione del materiale rotabile. Tale individuazione si rende necessaria sia ai fini dell'imputazione del costo all'apposito capitolo delle manutenzioni della parte corrente, sia per consentire un più efficace controllo economico-amministrativo delle prestazioni effettuate da un'unità amministrativa anche per conto di altre (Tipolitografiche, servizi di automezzi).

Le spese di gestione riguardano il personale (oneri riflessi esclusi), le forniture ed i servizi appaltati, la manutenzione ed il rinnovamento del materiale delle officine.

Le entrate della gestione riguardano essenzialmente i corrispettivi per le prestazioni eseguite e trovano contropartita, per la maggior parte, nelle spese correnti (manutenzioni, forniture), nelle spese in conto capitale (migliorie al materiale rotabile), nelle spese dei magazzini (riparazione di materiale di scorta) e nelle prestazioni per conto di terzi.

La differenza fra le spese e le entrate costituisce l'ammontare dei lavori in corso presso le officine alla chiusura dell'esercizio.

La maggior parte dei collegamenti di questa gestione con il bilancio aziendale è stata già illustrata in precedenza. Occorre aggiungere che le forniture, costituenti spese della gestione, trovano contropartita fra le entrate della gestione dei magazzini, mentre la spesa per il rinnovamento delle attrezzature costituisce il contributo della gestione « officine » al rinnovamento del patrimonio aziendale.

4. Gestione del Fondo Pensioni per il personale ferroviario.

Lo scopo di detta gestione è quello di porre a raffronto le spese per le pensioni al personale con le entrate che, per legge, sono destinate a finanziarle.

Le spese della gestione sono costituite essenzialmente dalle pensioni pagate e dal contributo all'ENPAS per l'assistenza medica ai pensionati. Le entrate invece sono costituite:

— dalle ritenute per pensioni al personale in servizio;

— dal contributo dell'Azienda pari a 5,5 volte le ritenute;

— da entrate varie (interessi, trasferimenti da altri fondi, ecc.);

— dal contributo del Tesoro a pareggio del disavanzo della gestione;

— dalla sovvenzione straordinaria del Tesoro a rimborso dei maggiori oneri sostenuti dal Fondo pensioni per gli aumenti dell'indennità integrativa speciale al personale in quiescenza.

Il collegamento più importante fra tale gestione ed il bilancio aziendale è costituito dal contributo dell'Azienda. Lo stesso importo risulta tra le entrate della gestione e, nel contempo, tra le « spese correnti » (categoria I: spese di personale).

5. Operazioni per conto di terzi e gestione dei mandati di anticipazione.

I conti che riguardano i rapporti dell'Azienda FS con i terzi ed il proprio personale sono regolati in questa gestione e tenuti singolarmente in evidenza in apposite scritture ausiliarie.

Le entrate e le spese che costituiscono la materia di questi conti, si concretano in operazioni di accreditamento (entrate) e di addebitamento (spese), il cui saldo esprime il debito, o il credito dell'Azienda verso l'intestatario del conto.

Le gestioni che fanno capo alle « Operazioni per conto di terzi, ecc. » sono molteplici e possono così riassumersi nelle seguenti categorie:

1) operazioni attinenti ai trasporti

2) operazioni attinenti al personale;

3) lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati;

4) gestione dei mandati di anticipazione.

Appartengono alla prima categoria i conti regolati dalla Divisione Contabilità Prodotti del Servizio Ragioneria che riguardano i versamenti e i rimborsi dei depositi a garanzia per richieste di vagoni e per affrancazoni di tasse di porto e di dogana, le riscossioni e i pagamenti degli assegni sulle merci, le tasse di porto accantonate e rimborsate in base a convenzioni stipulate con gli utenti, la riscossione dagli utenti ed il versamento ai vettori delle tasse di presa e consegna a domicilio, tutte le partite di debito (spesa) e di credito (entrata) delle Ferrovie corrispondenti e in servizio cumulativo, riguardanti la ripartizione dei prodotti e la liquidazione delle reciproche prestazioni ed ogni altra operazione attinente ai prodotti del traffico che dia luogo ad un accertamento di entrata e di spesa indipendentemente dalla regolazione definitiva in sede di riscossione e pagamento.

Al 31 dicembre 1983, risultavano, per questa categoria, residui passivi per milioni 11.783,2 e residui attivi per milioni 9.285,2.

Appartengono alla II categoria « Operazioni attinenti al personale » i conti del personale per le operazioni riguardanti le « *anticipazioni e addebiti* » (forniture al personale con pagamento rateale, di carbone, traverse, tessuti, ecc., anticipazione sugli stipendi e sulle indennità di trasferta, ecc.); i « *sequestri e cessioni* » (cessioni di stipendio, pignoramenti, ecc.); la gestione del Fondo del Dopolavoro Ferroviario, la gestione dei pagamenti e delle riscossioni per conto dell'Opera di previdenza; le ritenute effettuate al personale per imposta sul reddito delle persone fisiche ed al corrispondente versamento, i rapporti con gli Istituti previdenziali e assistenziali, ecc.

Al 31 dicembre 1983, risultavano, per questa categoria, residui passivi per milioni 174.678,4, dei quali il 37 per cento era costituito dalle somme da versare all'Erario per l'imposta sulle persone fisiche ritenuta al personale, il 33 per cento era costituito dalle somme da versare all'ENPAS ed il 25 per cento dalle somme da versare all'OPAFS.

A fronte di detti residui passivi risultavano residui attivi per milioni 86.515,6.

Appartengono alla III categoria i conti dei Ministeri riguardanti i trasporti in conto corrente, i lavori e prestazioni varie, il conto del Ministero delle Finanze per la gestione dell'imposta sul valore ag-

giunto, il conto del Ministero del tesoro per i pagamenti eseguiti dal « Contabile del Portafoglio » per conto dell'Azienda FS e i corrispondenti rimborsi ed, infine i cosiddetti conti « Debitori e creditori diversi ».

Questi ultimi riguardano principalmente:

— le ritenute sui pagamenti a terzi per lavori e forniture a garanzia degli adempimenti contrattuali;

— le prestazioni e i lavori eseguiti dall'Azienda per conto dei terzi (riparazione di carri privati, impianti di raccordi lavori e prestazioni a rimborso di spesa);

— l'accertamento delle somme già impegnate la cui liquidazione è in corso alla fine dell'esercizio.

Al 31 dicembre 1983, risultavano, per questa categoria, residui passivi per milioni 623.618,7, dei quali l'80 per cento circa era costituito dalle spese in corso di liquidazione alla chiusura dell'esercizio e un altro 14 per cento circa dai rimborsi delle ritenute a garanzia da eseguire sui corrispettivi delle forniture, dei lavori e dei servizi appaltati.

A fronte di detti residui passivi, risultavano residui attivi per milioni 753.718, dei quali il 45 per cento circa era costituito dall'eccedenza dell'IVA pagata rispetto a quella riscossa, al cui rimborso dovrebbe provvedere il Ministero delle finanze ed il 27 per cento circa dagli accrediti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni.

La quarta categoria è costituita dalla « gestione dei mandati di anticipazione ».

Nei multiformi rapporti che l'Azienda FS intrattiene con i terzi, si presentano casi per i quali è indispensabile il pagamento in contanti ed è, pertanto, impossibile il ricorso all'ordine di pagamento da estinguere a mezzo Banca. Non si tratta ovviamente dei piccoli acquisti diretti e delle piccole spese d'ufficio, per i quali si ricorre ai fondi scorta, ma di pagamenti di notevole entità che, per la loro natura o per la natura dell'Ente creditore non possono assolversi che in contanti.

Si tratta in genere di indennità di esproprio, di tasse per la circolazione dei veicoli e per il rinnovo delle patenti di guida, delle spese portuali e di quelle per l'acquisto di prodotti petroliferi.

In tali casi, si ricorre al mandato di anticipazione, autorizzato con decreto ministeriale che dà la facoltà al funzionario incaricato di effettuare la spesa, di prelevare in Banca un determinato importo da erogare secondo le necessità.

A fine esercizio, i funzionari autorizzati ad effettuare pagamenti in contanti sono tenuti a riversare all'Azienda la parte non spesa delle somme messe a loro disposizione. Di conseguenza, la condizione « normale » di questa categoria della gestione speciale in parola è l'assenza di residui.

*
* *

Altre gestioni speciali.

Le altre gestioni speciali sono le seguenti:

— Gestione Viveri « La Provvida »;

— Gestione delle case economiche per i ferrovieri;

— Gestione dei mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale;

— Gestione del Fondo destinato al programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri.

Esse riguardano, per la maggior parte, provvidenze a favore del personale dell'Azienda ferroviaria tendenti a facilitare l'acquisto e la costruzione di alloggi per il personale stesso. Trattasi di gestioni di limitata entità, destinate gradualmente ad essere eliminate con la cessazione degli effetti delle leggi che avevano determinato l'istituzione delle gestioni.

Nell'esercizio 1983 è stata soppressa la « Gestione costruzioni alloggi popolari con il reimpiego di somme ricavate dalle alienazione di altri alloggi ».

Circa la Gestione Viveri La Provvida trattasi di gestione stralcio, in quanto la gestione stessa è stata soppressa.

ALLEGATO N. 1

AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO

(Dati espressi in milioni di lire)

	Previsioni iniziali	Previsioni definitive	Accertati	Pagamenti competenza	Pagamenti residui	Residui finali
Categoria 1	5.302.722,0	5.517.539,0	5.478.785,7	5.167.954,2	102.745,5	321.401,6
Categoria 3	2.552.457,0	2.666.958,4	2.603.312,7	2.476.104,8	140.686,4	171.067,2
Categoria 4	24.411,2	28.460.9	26.810,5	25.375,6	6.760,8	2.034,9
Categoria 5	1.353.567,8	1.217.576,7	977.721,5	922.159,4	84,426,9	55.562,1
Categoria 6	172.055,0	210.216,2	191.245,4	191.245,5	—	—
Categoria 7	2.074.568,0	1.874.568,0	1.874.568,0	1.874.568,0	—	—
Categoria 8	4.760,0	9.860,0	9.097,7	9.907,7	—	—
Titolo I	11.484.541,0	11.525.179,2	11.161.541,5	10.666.505,2	334.619,6	550.065,8
Categoria 9	3.550.000,0	3.930.990,1	3.692.403,9	427.716,5	2.229.132,7	7.606.790,5
Categoria 11	28.000,0	28.000,0	28.000,0	253,3	17.306,1	27.746,7
Categoria 13	100,0	100,0	95,0	—	—	50,0
Categoria 16	—	—	—	—	—	54,0
Titolo II	3.578.100,0	3.959.090,1	3.720.503,9	427.969,8	2.246.438,8	7.635.091,2
Titolo IV	574.033,4	584.661,0	582.431,2	582.018,6	—	412,6
Titolo V	9.422.861,5	14.588.652,7	14.340.840,7	12.080.610,3	2.348.985,3	2.410.996,3
Totale	25.059.535,9	30.657.583,0	29.805.317,3	23.757.103,9	4.930.043,7	10.596.565,9

ALLEGATO N. 2

AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONSUNTIVO 1983
RISULTATI DIFFERENZIALI

(milioni di lire)

	Competenza (accert. e impegni)	Cassa (incassi e pagam.)
1. — Avanzo (+) e disavanzo (—) corrente (Risparmio pubblico)	— 4.423.712,5	— 5.152.052,4
2. — Avanzo (+) o disavanzo (—) Operazioni finali (Saldo netto da finanziaria)	— 3.909.493,7	— 3.854.657,3
3. — Avanzo (+) o disavanzo (—) Operazioni finali al netto delle partite finanziarie (Indebitamento netto)	— 3.881.398,7	— 3.837.098,0
4. — Ricorso al mercato	2.469.990,1	4.332.183,2

(1) Titolo I entrata meno titolo I spesa.
(2) Titolo I e II entrata meno titoli I e II spesa.
(3) Titolo I e II entrata, al netto delle categorie IX e X, meno titoli I e II spesa, al netto delle categorie XI, XII e XIII.
(4) Accensione prestiti - § 1 « Disavanzo ».

ALLEGATO N. 3

AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONTO CONSUNTIVO 1983
GESTIONI SPECIALI E AUTONOME

(milioni di lire)

Gestioni	Competenza			Cassa			Residui finali		
	Accert.	Impegni	Saldo	Incassi	Pagamenti	Saldo	Attivi	Passivi	Saldo
§ 1 - Magazzini	1.192.853,9	1.192.853,9	—	1.067.293,5	1.192.853,9	— 125.560,4	1.669.780,8	—	+ 1.669.780,8
§ 2 - G.V. « La Provvida »	—	—	—	—	—	—	2.121,3	—	+ 2.121,3
§ 3 - Officine	783.841,6	783.841,6	—	759.608,0	768.256,6	— 8.648,6	51.557,1	15.585,0	+ 35.972,1
§ 4 - Fondo Pensioni	1.822.875,1	1.822.875,1	—	1.800.468,4	2.140.374,4	— 339.906,0	66.093,1	1.425.678,3	— 1.359.585,2
§ 6 - Case economiche	443,3	443,3	—	443,3	380,0	+ 63,3	—	660,8	— 660,8
§ 7 - Mutui a cooperativa	324,0	324,0	—	438,2	347,2	+ 91,0	131,3	275,9	— 144,6
§ 9 - Operazioni per o/terzi	10.530.761,1	10.530.761,1	—	9.960.486,2	10.308.297,9	— 347.811,7	1.564.089,6	935.820,9	628.268,7
§ 10 - Progr. decenn. case	9.741,6	9.741,6	—	9.741,6	19.085,5	— 9.343,9	—	32.975,4	— 32.975,4
Totale	14.340.840,6	14.340.840,6	—	13.598.479,2	14.429.595,5	— 831.116,3	3.353.773,2	2.410.996,3	+ 942.776,9

ALLEGATO N. 4

STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI IN ESECUZIONE DEI PIANI POLIENNALI DI INVESTIMENTO ED IN APPLICAZIONE DI SPECIFICHE LEGGI RELATIVE A LAVORI IN CONTO PATRIMONIALE.

Legge 27 aprile 1962, n. 211 e successive modifiche ed integrazioni

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

Parte prima.

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

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

Con la legge 28 marzo 1968, n. 374 è stato autorizzato un secondo finanziamento stralcio di 100 miliardi di lire in conto della suindicata fase, con pagamenti ripartiti in tre esercizi finanziari 1969, 1970 e 1971.

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

Il Piano decennale 1962-72 venne impostato su tre ordini di interventi, precisamente:

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

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

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

Parte seconda.

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

I lavori risultano ultimati da tempo mentre al 31 dicembre 1983 *le spese consunte ammontano* a 1.478,98 miliardi di lire, pari al 98,59 per cento delle somme stanziate.

SCHERA CONTABILE

Capitolo 509. - Piano decennale F.S. (Leggi nn. 211 del 1962, 688 del 1967, 374/682 e 1089 del 1968)

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983, in conto del capitolo 509, erano state formulate in miliardi 6,0. I pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 1,57.

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

Per l'esercizio 1985, la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 5,0.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa, per l'esercizio 1983 questa è stata di miliardi 0,64 per il Nord-Italia e miliardi 0,93 per il Centro-Sud.

Legge 27 luglio 1967, n. 635 e successive modifiche ed integrazioni

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

Parte prima.

Con la legge 27 luglio 1967, n. 635 le Ferrovie dello Stato sono state autorizzate a spendere 5 miliardi di lire per la ricostruzione della ferrovia Torino-Cuneo-San Dalmazzo di Tenda-Breil sur Roya-

Ventimiglia, nelle tratte distrutte dagli eventi bellici, in territorio italiano e francese, con stanziamenti ripartiti nei tre esercizi finanziari 1966, 1967 e 1968.

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

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

Con la legge 25 gennaio 1979, n. 33 è stato disposto un ulteriore finanziamento di 16.000 milioni di lire, con ripartizione degli stanziamenti tra gli esercizi finanziari 1978 e 1979.

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

Parte seconda.

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

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

I lavori di ripristino della sede sono ultimati e la linea è stata aperta al traffico il 6 ottobre 1979.

I pagamenti effettuati ammontano a 30,36 miliardi di lire, pari all'87,50 per cento degli stanziamenti accordati.

SCHEDA CONTABILE

Capitolo 511. - Ripristino linea Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia (Leggi nn. 635 del 1967, 510 del 1971, 158 del 1975 e 33 del 1979)

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

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

Per l'esercizio 1985 non è previsto alcun pagamento.

Legge 25 ottobre 1968, n. 1089 e successive modificazioni e integrazioni

Conversione in legge con modificazioni del decreto legge 30 agosto 1968, n. 918 recante provvidenze creditizie, agevolazioni fiscali e sgravio di oneri sociali per favorire nuovi investimenti nei settori dell'industria, del commercio e dell'artigianato e nuove norme sui territori depressi del centro-nord, sulla ricerca scientifica e tecnologica e sulle ferrovie dello Stato.

Parte prima.

Con la legge del 25 ottobre 1968, n. 1089, l'Azienda F.S. è stata autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza di 200 miliardi di lire, per opere riguardanti la costruzione di nuovi collegamenti ferroviari, con pagamenti ripartiti tra gli esercizi finanziari dal 1969 al 1973.

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

Con la legge del 5 agosto 1975, n. 409 è stato concesso un finanziamento integrativo, con carattere di urgenza, di 200 miliardi di lire per la prosecuzione di lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze.

Parte seconda.

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

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

Alla data del 31 dicembre 1983 gli appalti sono stati totalmente affidati *ed i pagamenti effettuati* ammontano a 385,66 miliardi di lire, pari al 96,41 per cento degli stanziamenti accordati con i provvedimenti legislativi precedenti al Programma Integrativo.

SCHEDA CONTABILE

Capitolo 513. - Direttissima (Leggi 1089 del 1968 e 409 del 1975)

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 513 erano state formulate in miliardi 15,7 rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 1,41.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, non si prevedono pagamenti per primo semestre 1984.

L'autorizzazione di cassa per l'intero 1984 risulta pari a 3 miliardi.

Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 10,0.

Legge 9 marzo 1973 n. 52

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

Parte prima.

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

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

Più in dettaglio lo stanziamento di 400 miliardi autorizzato con la legge n. 52 del 1953 era destinato:

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

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

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

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

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

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

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

Parte seconda.

Non è stato possibile raggiungere completamente gli obiettivi previsti dal Piano in conseguenza del diminuito potere di acquisto della moneta, tant'è che buona parte dei provvedimenti originariamente contemplati a carico del Piano in questione si sono dovuti successivamente stralciare ed hanno trovato collaborazione nel successivo Programma di Interventi Straordinari di cui alla legge n. 377 del 1974 mentre col Finanziamento Integrativo (legge 503 del 1978) hanno trovato copertura le revisioni prezzi.

In atto l'attuazione del Programma è *completata per quanto attiene agli Interventi al Parco del materiale rotabile* per il complessivo importo di 133 miliardi di lire, mentre per quanto concerne il settore degli Impianti fissi, il relativo programma risulta già realizzato per circa il 99 per cento, *ed i pagamenti effettuati* ammontano a circa 372,03 miliardi di lire, pari al 93,0 per cento degli stanziamenti accordati.

SCHEDA CONTABILE

Capitolo 515. - Piano Ponte (Legge 52 del 1973)

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 515 erano state formulate in miliardi 15,0; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 6,60.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 3,8 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 19,0.

Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 8,0.

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

Legge 14 agosto 1974, n. 377

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

Parte prima.

Con la legge 14 agosto 1974, n. 377, l'Azienda F.S. è stata autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza di 2.000 miliardi di lire per interventi nel settore degli impianti fissi e del materiale rotabile, con pagamenti ripartiti nei vari esercizi finanziari dal 1975 al 1980.

Il finanziamento si prefiggeva l'obiettivo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

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

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

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

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

— l'adeguamento delle strutture interessate dal traffico internazionale;

— il riclassamento delle linee complementari;

— l'ammodernamento del parco del materiale rotabile;

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

— il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale;

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

Parte seconda.

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

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

In conseguenza di quanto sopra, già nel dicembre 1976, in occasione della presentazione al Parlamento, in osservanza del disposto dell'articolo 1 della stessa legge n. 377 del 1974, del progetto di « Piano Poliennale di sviluppo della rete F.S. », tale piano venne articolato in due distinte parti, di cui la prima, denominata « Programma Integrativo dei Piani precedenti », era appunto destinata ad assicurare completamento funzionale delle opere e forniture già contemplate dai precedenti programmi straordinari di intervento — e segnatamente dal

Programma di cui alla ripetuta legge n. 377 del 1974 — e non interamente realizzabili in conseguenza del diminuito potere della moneta.

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

Per quanto attiene al settore degli impianti fissi, al 31 dicembre 1983 le opere risultano appaltate per la quasi totalità dell'aliquota appaltabile, eseguite per il 71,5 per cento.

Nel complesso i pagamenti effettuati ammontano a 1.613,25 miliardi di lire pari all'80,66 per cento degli stanziamenti accordati.

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

— cause esterne all'azienda:

— difficoltà per l'acquisizione dei prescritti pareri di conformità agli strumenti urbanistici;

— difficoltà del rispetto dei termini temporali contrattuali da parte delle imprese appaltatrici;

— difficoltà nelle acquisizioni delle aree;

— motivi tecnici:

— interferenze con l'esercizio ferroviario;

— conseguenzialità spazio-temporale nella eseguibilità dei lavori.

SCHEDA CONTABILE.

Capitolo 516. - Programma di interventi straordinari (Legge 377 del 1974)

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 516 erano state formulate in miliardi 155,0; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 103,84.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 60,0 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 280,0.

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

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31 dicembre 1983, si allega un prospetto riportante la situazione delle proposte di spesa approvate a tale data, con l'indicazione dei compartimenti ferroviari e dei settori destinatari dell'investimento.

Nel 1983 la spesa consunta è stata di miliardi 70,47 al Nord, 33,37 al Centro-Sud per un totale di miliardi 103,84, di cui 3,44 per il materiale rotabile.

SITUAZIONE PROPOSTE APPROVATE AL 31 DICEMBRE 1983

(in milioni di lire)

Impianti fissi		Torino	Milano	Verona	Venezia	Trieste	Genova	Bologna	Firenze	Ancona Nord	Roma Nord	Rete Nord	Totali Centro Nord
	Spesa prevista (miliardi)	* (97,536) 96.4	* (97,240) 94,24	* (30) 31,0	31,0	* (74,715) 47,15	* (52,121) 49,85	* (83,1) 86,6	54,8	23,7	* (57,95) 60,41	* (150,402) 149,85	725,0
I - Sede, opere d'arte e manufatti della linea	11,0	600,1		300,0	200,0	450,0	150,0	1.000,0	200,0	700,0	400,0		4.000,1
II - Impianti d'armamento	15,1	1.300,0		1.800,0									3.100,0
III - Impianti di elettrificazione	72,0	4.800,0	7.200,0	13.000,0	1.300,0			19.334,8			600,0		46.934,8
IV - Raddoppi di linee	240,7	13.000,0				20.000,0	30.000,0	25.998,5	10.000,0	4.500,0			103.498,5
V - Quadruplicamenti di linee	158,0	21.000,0	37.213,0				9.000,0		15.000,0		10.521,,6	60.000,0	152.734,6
VI - Rettifiche di tracciato e nuove linee ferroviarie	10,0												
VII - Nodi ferroviari e stazioni	304,0	48.050,0	33.940,1	19.500,0	12.463,4	24.500,0	5.900,0	11.200,0	12.219,6	8.000,0	34.910,0		210.683,1
VIII - Impianti di segnalamento e sicurezza XV - Ripetizione segnalamento in macchina	87,5	4.136,0	6.299,7	2.000,1	1.699,9	700,0	5.072,2	15.485,6	7.000,0	500,0	3.539,1	1.552,3	47.984,9
IX - Telecomunicazioni	17,5											7.023,5	7.023,5
X - Impianti di illuminazione ed elettromeccanismi	p.m.												
XI - Impianti idrici e termici	p.m.												
XII - Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro	163,4			910,0				200,0	7.400,0	2.300,0		67.759,9	78.569,9
XIII - Impianti fissi della trazione	104,3	1.400,0	6.549,8	2.899,8			500,0	5.799,0		4.699,6	1.499,7	4.349,9	27.697,8
XIV - Passaggi a livello	50,0	4.000,0	5.000,0	1.500,0	3.000,0	1.500,0	1.500,0	4.000,0	2.900,0	3.000,0	2.000,0		28.400,0
XVI - Automatizzazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali	16,5											8.520,1	8.520,1
Totali « impianti fissi »	1.250,0	98.286,1	96.202,6	30.909,9	30.363,3	47.150,0	52.122,2	83.017,9	54.719,6	23.699,6	53.470,4	149.205,7	719.147,3

SITUAZIONE PROPOSTE APPROVATE AL 31 DICEMBRE 1983

(in milioni di lire)

Impianti fissi	Ancona Sud	Roma Sud	Napoli	Bari	Reggio Calabria	Palermo	Cagliari	Rete Sud	Totali Centro Sud	Totali Generali
	* (50,12) 50,75	* (12,9) 13,0	* (126,7) 124,34	* (63,03) 64,03	56,45	* (85,23) 84,62	* (20,036) 20,76	* (110,46) 111,05	525,0	1.250,0
I - Sede, opere d'arte e manufatti della linea	500,0			278,1	5.399,1	799,5			6.976,7	10.976,8
II - Impianti d'armamento		2.500,0	2.100,0		6.400,0		1.000,0		12.000,0	15.100,0
III - Impianti di elettrificazione		600,0	6.900,3	15.129,3	500,0	520,0			23.649,6	70.584,4
IV - Raddoppi di linee	30.000,0		31.686,0	10.000,0		60.371,0	4.200,0		136.257,0	239.755,5
V - Quadruplicamenti di linee										152.734,6
VI - Rettifiche di tracciato e nuove linee ferroviarie			10.000,0						10.000,0	10.000,0
VII - Nodi ferroviari e stazioni	15.650,0	3.963,5	30.799,1	12.600,0	8.699,8	9.400,0	11.950,0		93.062,4	302.995,5
VIII - Impianti di segnalamento e sicurezza XV - Ripetizione segnalamento in macchina	669,7	3.499,5	12.713,0	3.200,3	8.500,0	7.113,2	776,2	910,5	37.382,4	85.367,3
IX - Telecomunicazioni								9.893,4	9.893,4	16.916,9
X - Impianti di illuminazione ed elettromeccanismi										
XI - Impianti idrici e termici										
XII - Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro		600,0	1.240,0	7.898,0	4.300,0	520,0	496,0	68.318,5	83.372,5	161.942,4
XIII - Impianti fissi della trazione		200,0	22.599,2	10.190,7	20.250,0	400,0		22.549,9	76.189,8	103.887,6
XIV - Passaggi a livello	3.000,0	1.900,0	5.200,0	3.000,0	2.000,0	5.000,0	1.500,0		21.600,0	50.000,0
XVI - Automatizzazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali								7.587,9	7.587,9	16.108,0
Totali « impianti fissi »	49.819,7	13.263,0	123.237,6	62.296,4	56.048,9	84.123,7	19.922,2	109.260,2	517.971,7	1.236.369,0

SITUAZIONE PROPOSTE APPROVATE AL 31 DICEMBRE 1983

(in milioni di lire)

Parco	Spesa prevista (miliardi)		Totali Centro Nord
1 - Locomotive elettriche da treno . . .	171,0		113.998,0
2 - Locomotive diesel da treno	19,0		14.270,0
3 - Locomotive diesel da manovra . . .	13,5		5.547,0
4 - Automotori diesel da manovra . . .	4,3		5.354,0
5 - Automotrici termiche	17,0		20.183,0
6 - Complessi elettrici per pendolari . .	63,0		43.685,0
7 - Carrozze per pendolari	40,5		25.140,0
8 - Carrozze viaggiatori ordinarie . . .	106,0		82.120,0
9 - Carri merci	170,7		86.572,0
10 - Bagagliai	2,4		3.000,0
11 - Nave traghetto	12,0		
- Sperimentazione	17,0		11.020,0
- Apparecchiature	5,6		3.800,1
- Riserva	108,0		(56.520)
Totali « Parco » . . .	750,0		414.689,1
Totali generali . . .	2.000,0		1.133.836,4

Parco		Totali Centro Sud	Totali Generali
1 - Locomotive elettriche da treno . . .		82.500,0	196.498,0
2 - Locomotive diesel da treno		7.565,0	21.835,0
3 - Locomotive diesel da manovra . . .		10.766,0	16.313,0
4 - Automotori diesel da manovra . . .			5.354,0
5 - Automotrici termiche			20.183,0
6 - Complessi elettrici per pendolari . .		30.040,0	73.725,
7 - Carrozze per pendolari		26.952,0	52.092,0
8 - Carrozze viaggiatori ordinarie . . .		45.280,0	127.400,0
9 - Carri merci		110.428,0	197.000,0
10 - Bagagliai			3.000,0
11 - Nave traghetto		12.000,0	12.000,0
- Sperimentazione		7.980,0	19.000,0
- Apparecchiature		1.793,0	5.593,1
- Riserva		(51,480)	(108.000)
Totali « Parco » . . .		335.304,0	749.993,1
Totali generali . . .		853.275,7	1.987.112,1

Legge 9 agosto 1974, n. 369

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

Parte prima.

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

Parte seconda.

Nel corso del 1982 è stato completato l'allacciamento ferroviario della stazione di Pisa C.le con l'aeroporto, dopo l'ottenimento, a seguito di laboriose trattative, del benestare sul progetto da parte dei vari Enti interessati. Al 31 dicembre 1983 i lavori relativi al suaccennato collegamento risultano ultimati ed i *pagamenti effettuati* ammontano a 6,45 miliardi, pari all'80,66 per cento dello stanziamento accordato.

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

SCHEDA CONTABILE.

Capitolo 517. - Firenze-Pisa (Legge 369 del 1974)

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983 in conto del capitolo 517 erano state formulate in miliardi 4,8; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettuati sono risultati di miliardi 3,25.

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

Legge 8 agosto 1977, n. 546 e successive modificazioni

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

Parte prima.

Con la legge 546 del 1977, l'Azienda autonoma F.S. fu autorizzata ad assumere impegni di spesa per 150 miliardi di lire per l'ammoder-

namento ed il raddoppio del tratto Tarcento-Confine di Stato della linea ferroviaria Udine-Tarvisio, con pagamenti suddivisi in cinque anni dal 1978 al 1982.

Con la recente legge 11 novembre 1982, n. 828, sono stati presi altri provvedimenti per il completamento dell'opera di ricostruzione e di sviluppo delle zone della Regione Friuli-Venezia Giulia colpita dal terremoto del 1976, assegnando all'Azienda FS un ulteriore stanziamento di miliardi 300 per il periodo 1982-1985.

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

Parte seconda.

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

Principali cause di ritardo sono da attribuirsi alle difficoltà di prelievo degli inerti frapposte dalla Regione Friuli, alla realizzazione di una variante provvisoria sulla S.S. Pontebbana, per la quale è mancata la collaborazione degli Enti locali, nonchè alla necessità di apportare, in corso d'opera, una variante al tracciato originariamente previsto per limitare le sollecitazioni sul terreno, rivelatosi poco consistente.

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

I pagamenti effettuati fino al 31 dicembre 1983 ammontavano a 50,14 miliardi di lire, pari al 33,42 per cento circa dell'originario stanziamento accordato di 150 miliardi.

SCHEDA CONTABILE.

Capitolo 519. - Ricostruzione zone Friuli e Regione Veneto colpite dal terremoto del 1976 (Legge 546 del 1977)

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983, in conto del capitolo 519, erano state formulate in miliardi 40,0; i pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 35,64.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa del 1° semestre 1984 sarà di miliardi 36,0 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 80,0.

Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 35,0.

Legge 18 agosto 1978, n. 503

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

Parte prima.

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

Tale finanziamento è destinato, per legge, al proseguimento della azione intrapresa per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile, degli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento, nonchè per il completamento delle tre nuove Officine di Grande Riparazione del materiale rotabile già programmate a Saline di Reggio Calabria, San Nicola di Melfi e Nola.

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

Parte seconda.

Sono state affidate tutte le commesse per le forniture inerenti al potenziamento del Parco Materiale rotabile ed i lavori per due delle tre Officine G.R. (Saline di Reggio Calabria e San Nicola di Melfi), mentre l'attuazione del programma concernente gli impianti tecnologici è giunto ad oltre il *97 per cento come impegni* di spesa assunti contabilmente, mentre i lavori, appaltati al 94 per cento delle aliquote appaltabili, sono eseguiti al 62 per cento rispetto alle autorizzazioni di spesa approvate.

I pagamenti effettuati nel complesso ammontano a 1.486,87 miliardi di lire, pari all'89,34 per cento degli stanziamenti accordati.

SCHEDA CONTABILE.

Capitolo 520. - Finanziamento integrativo (Legge n. 503 del 1978)

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

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi la presumibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 50,0; a fronte di una previsione di cassa per l'esercizio 1984 di miliardi 100,0.

Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è nell'ordine di miliardi 78,0.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31 dicembre 1983, si allega un prospetto riportante la situazione delle proposte di spesa approvate a tale data con l'indicazione dei compartimenti ferroviari e dei settori destinatari dell'investimento.

Nel 1983 la spesa consunta è stata di miliardi 13,29 al Nord, 25,01 al Centro-Sud e 107,49 per il materiale rotabile.

Legge 12 febbraio 1981, n. 17

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

Parte prima.

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

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

— il finanziamento integrativo occorrente per le opere e le forniture già previste nei precedenti programmi di investimenti straordinari ferroviari;

— avvio a soluzione dei più impellenti problemi dell'esercizio ferroviario;

— superamento delle insufficienze strutturali, che limitano la integrazione fra le linee meridionali ed insulari e quelle del Centro-Nord;

— creazione di itinerari alternativi, riqualificazione organica delle trasversali appenniniche e recupero di efficienza sulla rete complementare e secondaria;

— esecuzione di opere necessarie per la tutela delle acque dall'inquinamento in base alle leggi 319 del 1976 e 650 del 1979;

SITUAZIONE PROPOSTE APPROVATE AL 31 DICEMBRE 1983

(in milioni di lire)

Impianti fissi	Progr. originario	Nuovo progr.	Torino	Milano	Verona	Venezia	Trieste	Genova	Bologna	Firenze	Ancona Nord	Roma Nord	Rete Nord	Totali Centro Nord
	miliardi		12,8	14,8	9,7	13,9	4,25	3,35	9,5	15,2	11,5	20,0	5,0	120,0
I - Sede, opere d'arte e manufatti della linea	p.m.	p.m.												
II - Impianti d'armamento	p.m.	p.m.												
III - Impianti di elettrificazione	p.m.	p.m.												
IV - Raddoppi di linee	p.m.	p.m.												
V - Quadruplicamenti di linee	p.m.	p.m.												
VI - Rettifiche di tracciato e nuove linee ferroviarie	p.m.	p.m.												
VII - Nodi ferroviari e stazioni	p.m.	p.m.												
VIII - Impianti di segnalamento e sicurezza XV - Ripetizione segnalamento in macchina	191,0	191,0	12.800	14.800	9.700	13.900	4.250	3.350	9.500	14.700	11.500	20.000		114.500
IX - Telecomunicazioni	p.m.	p.m.												
X - Impianti di illuminazione ed elettromeccanismi	p.m.	p.m.												
XI - Impianti idrici e termici	p.m.	p.m.												
XII - Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro	p.m.	p.m.												
XIII - Impianti fissi della trazione	65,0	65,0												
XIV - Passaggi a livello	9,0	9,0											5.000	5.000
XVI - Automatizzazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali	p.m.	p.m.												
Totali « impianti fissi »	265,0	265,0	12.800	14.800	9.700	13.900	4.250	3.350	9.500	14.700	11.500	20.000	5.000	119.500

SITUAZIONE PROPOSTE APPROVATE AL 31 DICEMBRE 1983

(in milioni di lire)

Impianti fissi	Ancona Sud	Roma Sud	Napoli	Bari	Reggio Calabria	Palermo	Cagliari	Rete Sud	Totali Centro Sud	Totali Generali
	6,0	—	25,9	10,6	8,1	16,4	9,0	69,0	145,0	265,0
I - Sede, opere d'arte e manufatti della linea										
II - Impianti d'armamento										
III - Impianti di elettrificazione										
IV - Raddoppi di linee										
V - Quadruplicamenti di linee										
VI - Rettifiche di tracciato e nuove linee ferroviarie										
VII - Nodi ferroviari e stazioni										
VIII - Impianti di segnalamento e sicurezza XV - Ripetizione segnalamento in macchina			17.900	18.600	8.100	16.400	9.000		70.000	184.500
IX - Telecomunicazioni										
X - Impianti di illuminazione ed elettromeccanismi										
XI - Impianti idrici e termici										
XII - Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro										
XIII - Impianti fissi della trazione								65.000	65.000	65.000
XIV - Passaggi a livello								4.000	4.000	9.000
XVI - Automatizzazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali										
Totali « impianti fissi »			17.900	18.600	8.100	16.400	9.000	69.000	139.000	258.500

SITUAZIONE PROPOSTE APPROVATE AL 31 DICEMBRE 1983

(in milioni di lire)

Parco	Progr. originario	Nuovo progr.		Totali Centro Nord
	miliardi			
« A » NUOVE COSTRUZIONI				
1 - Mezzi di trazione	356,0	336,5		183,912
2 - Materiali per servizio Viaggiatori . .	620,0	642,5		342.306
3 - Materiali per servizio merci	145,0	142,0		52.685
« B » RISERVE E SPERIMENTAZIONI				
4 - Maggiori oneri per revisione prezzi relativi agli ordinativi affidati in conto piano Ponte e P.I.S.	246,0	246,0		124.329
5 - Costruzione di rotabili sperimentali ed acquisizione di attrezzature speciali	33,0	33,0		33.000
Totali « Parco » . . .	1.400	1.400		736.232
Totali generali . . .	1.665	1.665		855.732

Parco		Totali Centro	Sud Totali Generali
« A » NUOVE COSTRUZIONI			
1 - Mezzi di trazione		150.373	334.285
2 - Materiali per servizio Viaggiatori . .		300.194	642.500
3 - Materiali per servizio merci		87.565	140.250
« B » RISERVE E SPERIMENTAZIONI			
4 - Maggiori oneri per revisione prezzi relativi agli ordinativi affidati in conto piano Ponte e P.I.S.		115.098	239.427
5 - Costruzione di rotabili sperimentali ed acquisizione di attrezzature speciali			33.000
Totali « Parco » . . .		653.230	1.389.462
Totali generali . . .		792.230	1.647.962

— potenziamento dei collegamenti con i porti e miglioramento delle linee ai valichi di confine onde definire le relazioni dell'intero bacino mediterraneo con il Nord Italia e l'Europa ed assicurare la razionalizzazione ed integrazione della rete nazionale al sistema ferroviario europeo;

— adeguamento del parco del materiale rotabile e degli impianti fissi, delle stazioni, delle navi traghetto, delle rampe di accesso e dei porti;

— avvio degli interventi più urgenti per la protezione della rete ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico per quanto di propria competenza e per il miglioramento o la soppressione dei passaggi a livello;

— realizzazione della elettrificazione della rete ferroviaria della Sardegna.

Con la legge finanziaria 26 aprile 1983, n. 130, l'importo complessivo del Programma Integrativo è stato elevato di 6.400 miliardi di lire passando da 12.450 a 18.850 miliardi, di cui 13.550 miliardi per gli impianti fissi e miliardi 5.300 per il materiale rotabile.

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

— anno 1984 miliardi 950

— anno 1985 miliardi 1.150

— anno 1986 e succ. miliardi 4.300.

Parte seconda.

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

Per quanto attiene al settore del Parco Materiale Rotabile al 31 dicembre 1983 risultano impegnati 3.084 miliardi e 435 miliardi, rispettivamente per la legge originaria e per il rifinanziamento; affidate forniture per 3.519 miliardi; eseguiti lavori per 520 miliardi e effettuati pagamenti per 1.496 miliardi di lire, comprensivi delle anticipazioni di legge alle imprese.

Per il settore impianti fissi e Navi traghetto, alla stessa data, risultano impegnati 7.479 miliardi e 2.837 miliardi, sempre relativamente alla legge originaria e al rifinanziamento; appaltati lavori per 10.312 miliardi; eseguiti lavori per 1.067 miliardi ed effettuati pagamenti per 1.299,51 miliardi di lire comprensivi delle anticipazioni alle imprese.

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

SCHEDA CONTABILE.

Capitolo 526/527. - Programma Integrativo (Legge 17 del 1981)

Le previsioni di cassa per l'esercizio finanziario 1983, in conto dei capitoli 526/527, erano state formulate in miliardi 3.600; rispetto a tali previsioni i pagamenti effettivi sono risultati di miliardi 1.862,06.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la presumibile spesa del 1° semestre 1984 sarà di miliardi 1.860,0; a fronte di una previsione di cassa per l'esercizio 1984 di miliardi 2.800.

Per l'esercizio 1985 la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è dell'ordine di miliardi 5.000.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale della spesa a tutto il 31 dicembre 1983, si allega un prospetto riportante la situazione delle proposte di spesa approvate a tale data, con l'indicazione dei compartimenti ferroviari e dei settori destinatari dell'investimento.

Nel 1983 la spesa consunta è stata di miliardi 715,47 al Nord, 255,09 al Centro-Sud e 891,50 per il materiale rotabile.

Legge 22 dicembre 1980, n. 874

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

Parte prima.

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

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

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

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

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

— demolizione di fabbricati pericolanti e ripristino di altri lievemente danneggiati, nonchè sistemazione di fabbricati sia di servizio che per alloggi, ricadenti nella città di Napoli;

SITUAZIONE PROPOSTE APPROVATE AL 31 DICEMBRE 1983

(in milioni di lire)

Parco materiale rotabile	Programma originario	Rete Centro - Nord	Rete Centro - Sud	Intera Rete	Totali Generali
1. - Mezzi di trazione	1.040.000	443.277,6	591.615,9	—	1.034.893,5
2. - Materiali per servizio Viaggiatori (*)	1.476.000	661.095,0	591,852,0	—	1.252.947,0
3. - Materiali per servizio merci (*) . .	684.000	265.592,6	413.234,4	—	678.827,0
4. - Maggiori oneri per revisione prezzi relativi a precedenti forniture in corso	200.000	16.430,0	14,570,0	(*) 63.900	94.900,0
5. - Costruzione di rotabili sperimentali ed acquisizione di attrezzature speciali .	100.000	12.041,1	10.653,4	—	22.694,5
Totali « parco » . . .	3.500.000	1.398.436,3	1.621.925,7	63.900	3.084.262,0
* Rifinanziamento materale rotabile (Legge n. 130 del 26 aprile 1983) . . .	1.800.000	145.238,5	216.443,5	(**) 72.850	434.532,0

(*) Variazione compensativa al Decreto Ministeriale n. 2554 del 1983.

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

— consolidamento e rafforzamento di numerosi ponti;

— interventi di ripristino, consolidamento e rafforzamento di alcune gallerie;

— sistemazione di tratti di linea in trincea mediante costruzione di gabbionate o disgaggio massi pericolanti;

— ricostruzione di alcuni muri di contenimento gravemente danneggiati;

— inoltre per far fronte alle impellenti necessità di servizio e per l'alloggiamento provvisorio del personale rimasto senza tetto di cui è indispensabile la presenza nell'ambito degli impianti in esercizio, furono installati dei fabbricati previa realizzazione dei relativi sedimi.

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

Parte seconda.

Alla data del 31 dicembre 1983 sono state approvate proposte di spesa per 78 miliardi di lire ed eseguiti lavori per 77 miliardi.

SCHEDA CONTABILE.

Capitolo 528. - Spese ricostruzione per danni sisma novembre 1980 (Legge n. 874 del 1980)

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

Sulla base dei dati disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 2,5, a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 30,0.

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

Legge 7 agosto 1982, n. 526

Provvedimenti urgenti per lo sviluppo dell'economia.

Parte prima.

Con delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 12 novembre 1982, che approvava ai sensi dell'articolo 56 della legge 7 agosto 1982, n. 526, è stata autorizzata, tra l'altro,

l'ulteriore spesa di 151 miliardi, per il finanziamento dei lavori della linea Paola-Cosenza.

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

L'*iter* amministrativo per il trasferimento è stato completato con i decreti ministeriali del Ministro dei trasporti 16 giugno 1983, n. 7 e 1° febbraio 1984, n. 1.

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

1) il completamento e il pagamento della revisione prezzi di n. 4 appalti in corso, trasferiti dal Ministero dei lavori pubblici alla competenza delle FS, per un importo di 61.796 milioni di lire;

2) l'affidamento di nuovi appalti per un importo totale di 61.700 milioni, comprensivi della percentuale d'imprevisti ed accantonamenti per la revisione prezzi, necessari per il completamento delle opere civile e l'esecuzione degli impianti tecnologici di elettrificazione, d'armamento, di segnalamento e sicurezza, telegrafonici e del comando centralizzato del traffico;

3) la fornitura di materiali per un importo di 17.678 milioni di lire;

4) gli espropri, trasporti e spese generali per un ammontare di 9.826 milioni di lire.

Parte seconda.

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

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

a) per gli appalti trasferiti dal Ministero dei lavori pubblici: 31.000 milioni di lire;

b) per gli appalti affidati dalle ferrovie: 5.156 milioni di lire.

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

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

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

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

SCHEDA CONTABILE.

Capitolo 530. - Programma straordinario di interventi per il completamento della linea ferroviaria Paola-Cosenza (Legge n. 526 del 1982)

Le previsioni di cassa per l'esercizio 1983, in conto del capitolo 530, erano state formulate in miliardi 60,0. I pagamenti effettuati sono invece risultati di miliardi 27,99.

Sulla base dei dati contabili disponibili a tutt'oggi, la prevedibile spesa nel 1° semestre 1984 sarà di miliardi 28,0 a fronte di una previsione di cassa per l'intero esercizio 1984 di miliardi 60,0.

Per l'esercizio 1985, la spesa prevista in conto del capitolo in oggetto è di miliardi 60,0.

PROSPETTO RIASSUNTIVO DELLE LEGGI PLURIENNALI DI SPESA CHE NON HANNO AUTORIZZAZIONI DI COMPETENZA NEL BILANCIO 1985.

1) Legge 27 aprile 1962, n. 211 e successive modificazioni ed integrazioni

— Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato - (cap. 509)

2) Legge 27 luglio 1967, n. 635 e successive modificazioni ed integrazioni

— Autorizzazioni di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia - (Cap. 511)

3) Legge 25 ottobre 1968, n. 1089 e successive modificazioni ed integrazioni

— Conversione in legge con modificazioni del decreto legge 30 agosto 1968, n. 918 recante provvidenze creditizie, agevolazioni fiscali e sgravio di oneri sociali per favorire nuovi investimenti nel settore dell'industria, del commercio e dell'artigianato e nuove norme sui territori depressi del centro-nord, sulla ricerca scientifica e tecnologica e sulle ferrovie dello Stato - (cap. 513)

4) Legge 9 marzo 1973, n. 52

— Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle F.S. - (cap. 515)

5) Legge 14 agosto 1974, n. 377

— Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle F.S. - (cap. 516)

6) Legge 9 agosto 1974, n. 369

— Realizzazione di un collegamento ferroviario fra Firenze e l'aeroporto di Pisa - (cap. 517)

7) Legge 18 agosto 1978, n. 503

— Finanziamento integrativo di 1.665 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda F.S., per il completamento delle tre nuove Officine di Grande Riparazione programmate nel Mezzogiorno - (cap. 520)

8) Legge 22 dicembre 1980, n. 874

— Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980 e del febbraio 1981 - (cap.528)

9) Legge 7 agosto 1982, n. 526

— Provvedimenti urgenti per lo sviluppo dell'economia - (capitolo 530)

PAGINA BIANCA