

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TRABUCCHI e FORMICA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 GENNAIO 1970

#### Concessione di contributi alle aziende pubbliche di trasporto urbano

ONOREVOLI SENATORI. — Il Rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-1975 (Progetto 80) predisposto dal Ministero del bilancio e della programmazione economica, nel IV capitolo che tratta de « Le direttive per i progetti sociali », inizia il paragrafo relativo all'« Orientamento dello sviluppo urbano » con alcuni periodi che meritano di essere riportati integralmente:

« Lo sviluppo urbano sarà forse l'aspetto dominante degli anni settanta. In Italia, la evoluzione verso grandi aggregati metropolitani è cominciata in ritardo rispetto ad altri Paesi, ma sta procedendo con grande rapidità.

« È in corso un processo di gravitazione urbana verso un ristretto numero di aree. Questo processo tende a svuotare e a impoverire il tessuto cittadino e la vita economica e sociale di vaste zone, e a creare condizioni di sovraccarico e di congestione nelle aree di afflusso.

« Se si proiettano nel futuro le attuali tendenze, si può prevedere che nel 1980 il 37 per cento della popolazione italiana sarà concentrata in otto aree metropolitane (Milano, Napoli, Roma, Torino, Genova, Firenze, Palermo, Bologna), che rappresentano il 4 per cento della superficie; e che nel 2000 tale percentuale salirà al 45 per cento (tabella 1).

« È necessario contrastare questo movimento centripeto attraverso un'attività politica che si proponga di realizzare un nuovo tipo di civiltà urbana. Essa si fonderà su due premesse. La prima è il riconoscimento della necessità dell'evoluzione urbana verso dimensioni "metropolitane". Sol tanto a certe dimensioni è possibile infatti assicurare ai cittadini i beni e i servizi propri di una società evoluta. La seconda è l'esigenza che tale processo si verifichi in modo equilibrato, all'interno di ogni area urbanizzata e nei rapporti tra le varie aree ».

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 1

## TENDENZE DI AUMENTO DEMOGRAFICO DELLE AREE METROPOLITANE ATTUALI (a)

AREE METROPOLITANE	Numero dei comuni	Super- ficie (kmq)	Popolazione residente (migliaia)			Densità (ab/kmq)		
			1961	1981	2001	1961	1981	2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Milano .....	522	4.360	4.631	7.202	9.900	1.062	1.652	2.271
Napoli .....	151	2.007	3.254	4.190	4.970	1.621	2.047	2.476
Roma .....	10	1.770	2.337	3.972	5.750	1.320	2.244	3.249
Torino.....	34	730	1.308	2.247	3.250	1.792	3.078	4.452
Genova .....	27	715	1.050	1.381	1.720	1.469	1.931	2.406
Firenze .....	13	806	788	1.132	1.500	978	1.404	1.861
Palermo .....	4	195	637	817	1.000	3.252	4.190	5.129
Bologna .....	3	203	476	744	1.053	2.349	3.665	5.187
Totale.....	764	10.786	14.481	21.685	29.153	1.343	2.010	2.703
Totale aree metropolitane su Italia (%) .....	9,51	3,58	28,61	37,17	44,85			

(a) L'aumento della popolazione è stimato in base ad una valutazione del movimento naturale e ad una proiezione delle tendenze del movimento migratorio registrato in passato, relativamente a ciascuna area metropolitana e all'Italia in complesso. Le aree alle quali si fa riferimento sono quelle indicate in una indagine SVIMEZ in corso di pubblicazione.

È evidente la funzione che i trasporti pubblici continueranno ad avere — perchè già l'hanno — nel contesto che appare così sinteticamente illustrato nei periodi sopra riportati.

La nostra epoca appare chiaramente ca-

ratterizzata, fra l'altro, dal fenomeno della mobilità che si attua in misura mai verificata e, solo pochi anni fa, anche imprevedibile, come si rileva dalla tabella che riprendiamo da uno studio recentemente pubblicato:

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 2

NUMERI INDICE DEL TRAFFICO INTERNO VIAGGIATORI IN ITALIA  
Anni 1955-1966

MODI DI TRASPORTO	A n n i			
	1955	1960	1965	1966
1	2	3	4	5
Ferrovia .....	100	118	112	115
Privato su strada .....	100	161	314	346
Pubblico urbano su strada ...	100	114	118	116 *
Pubblico extraurbano su strada	100	136	130	128 *
Navigazione interna .....	100	116	123	130 *
Cabotaggio .....	100	129	184	200
Aereo .....	100	308	923	1.034
Funivia .....	100	272	500	517
Totale.....	100	141	216	234

Nota. — I valori con asterisco della colonna 5 sono stimati sulla base delle tendenze 1955-1965.

Fonte. — Francesco LA SAPONARA, *La domanda effettiva di trasporti in Italia, 1955-1967* (Rivista « Automobilismo e Automobilismo industriale », n. 5-6, 1969).

TABELLA N. 3

TRAFFICO INTERNO PASSEGGERI IN ITALIA  
Anni 1955-1966

Valori in milioni di viaggiatori/km

MODI DI TRASPORTO	1955		1966	
	Dati assoluti	%	Dati assoluti	%
1	2	3	4	5
Ferrovia .....	26.071	25,1	29.967	12,3
Privato su strada .....	51.451	49,5	178.671	73,4
Pubblico urbano su strada ...	12.027	11,6	14.400 *	5,9
Pubblico extraurbano su strada	13.278	12,8	17.800 *	7,3
Navigazione interna .....	231	0,2	290 *	0,1
Cabotaggio .....	801	0,8	1.600	0,7
Aereo .....	65	0	672	0,3
Funivia .....	6	0	31 *	0
Totale.....	103.930	100 -	243.431	100 -

Nota. — I valori con asterisco della colonna 4 sono stimati sulla base delle tendenze 1955-1965.

Fonte. — Francesco LA SAPONARA, *La domanda effettiva di trasporti in Italia, 1955-1967* (Rivista « Automobilismo e Automobilismo industriale », n. 5-6, 1969).  
(Le percentuali sono state calcolate da noi).

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Appare subito significativo il dato riguardante il traffico pubblico urbano, che tende a diminuire — per quel che ha attinenza all'incidenza progressiva — e rappresentava, nel 1966, solo il 5,9 per cento dei 243 milioni complessivi di viaggiatori-Km. per tutti i tipi di trasporto, rispetto all'11,6 per cento del 1955 (vedere tabella 3).

Il fenomeno appare più chiaramente evidenziato dalle tabelle 8 e 9: dalla tabella 8 si rileva appunto che — fatto il 1947 = 100 — il numero delle linee è salito nel 1967 a « indice » 367, la lunghezza delle linee stesse a 583 ma il numero dei viaggiatori solo a 113 (il che appare ancora più grave se si osserva che lo stesso indice nel 1956 era salito a 137).

Il fenomeno appare ancora più chiaro dalla tabella 9 che riporta — a titolo di esempio — i dati di una specifica azienda di trasporti urbani, l'ATAC di Roma: i viaggi per anno effettuati, ogni anno, da ciascun cittadino, sono scesi da 528 nel 1955 a 235 nel 1968. Quindi, malgrado che — dal 1955 al 1968 — si sia passati da 698 a 1.142 Km. di esercizio e da 1.693.000 a 2.682.000 abitanti, il numero dei passeggeri trasportati ogni giorno è sceso da 2.596.000 a 1.723.000.

Andamento conforme presenta il traffico in superficie in tutte le città italiane; mentre opposta è la situazione per le metropolitane.

Le cause della decrescente domanda, nel settore dei trasporti urbani, sono varie: la velocità commerciale che, in conseguenza del congestionamento del traffico, è molto bassa; i vantaggi diversi (mobilità, prestigio, uso familiare nei giorni festivi, eccetera) che offre il mezzo personale privato rispetto a quello collettivo pubblico; il decentramento economico-commerciale e dei servizi che si va realizzando nei vari quartieri delle città, tutti dotati ormai di bei cinema, grandi magazzini, succursali delle poste, delle biglietterie ferroviarie eccetera; alcune modificazioni nel costume (ad esempio, per la diffusione della televisione, la sera si esce molto meno di prima); la diffusione della settimana corta, per cui a fine

settimana molte famiglie lasciano la città eccetera.

Mentre per tutte le ragioni sopra ricordate il numero degli utenti diminuisce costantemente, con conseguente rilevante contrazione dei ricavi, il costo del servizio — sul quale incide per il 70-80 per cento il personale —; cresce costantemente.

Si rileva al riguardo, dalla tabella 10, che il costo medio per agente dal 1963 al 1967 è aumentato, in cifra tonda, del 50 per cento (da lire 2.100.000 a lire 3 milioni e 120.000) ed un ulteriore aggravio deriverà dal rinnovo del contratto nazionale per il quale sono in corso le trattative.

Non è motivo di meraviglia, quindi, il constatare (col. 3 della tabella 10) che le spese hanno ormai raggiunto un livello doppio rispetto alle entrate (il coefficiente di esercizio era infatti, già nel 1967, pari a 1,92).

La crisi finanziaria nella quale si dibattono i trasporti urbani è comune anche agli altri settori di trasporto per i quali la domanda sia stabile o tendenzialmente in diminuzione.

D'altra parte un sistema globale di trasporto efficiente è essenziale ai fini dello sviluppo economico di un Paese, e questo spiega le ragioni per le quali lo Stato interviene in questo campo con rilevanti contributi.

Il bilancio statale di previsione per il 1970 prevede stanziamenti a favore:

delle Ferrovie dello Stato per miliardi 220;

delle società che gestiscono servizi marittimi per miliardi 72;

dei trasporti in concessione (ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, autolinee: nella quasi totalità gestite da privati) per miliardi 41.

Fino ad ora sono stati esclusi interventi a favore dei trasporti urbani perchè, trattandosi di aziende comunali (e provinciali), la copertura delle perdite dovrebbe restare a carico dei bilanci comunali; ma le condizioni della finanza locale sono e restano —

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

anche dopo la recente legge 22 dicembre 1969, n. 964 — estremamente difficili e pertanto gli interventi degli Enti locali a favore delle loro aziende di trasporto finiscono in pratica col tradursi in un accrescimento dell'indebitamento in essere dei Comuni per circa 150 miliardi all'anno: un po' meno negli anni scorsi, un po' di più — nelle previsioni — in quelli futuri: è evidente il carattere gravemente negativo di tale situazione e la necessità di iniziare una sistemazione di tale abnorme situazione finanziaria, sia pure affrontandola con la necessaria gradualità.

\* \* \*

Il presente disegno di legge ha un esplicito carattere di provvedimento d'emergenza, analogo a quello che, il 9 febbraio 1968, ispirò il Ministro dei trasporti del tempo, di concerto con i colleghi del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, nel presentare il disegno di legge « Erogazione di contributi straordinari alle imprese concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori », che è divenuto poi — in meno di due mesi — la legge 28 marzo 1968, n. 375.

Nella relazione illustrativa il Ministro dei trasporti osservava fra l'altro giustamente: « la situazione del settore va sempre più deteriorandosi per cui è da ritenere che lo Stato debba intervenire con un provvedimento di emergenza atto a frenare la spirale involutiva della crisi ».

Le « municipalizzate » di trasporto non possono « fallire », ma le situazioni di difficoltà diventano sempre più diffuse ed acute, con gravi conseguenze negative dal punto di vista sia tecnico (funzionamento del servizio) sia finanziario, per gli oneri crescenti che inevitabilmente comporta un indebitamento a spirale, per il quale cioè le scadenze di impegno vengono osservate solo contraendo nuovi debiti; spesso inoltre — come accade ora — si deve necessariamente ricorrere all'aumento dell'indebitamento a breve nelle forme più varie, il che finisce con l'essere finanziariamente ancora più oneroso.

Appunto per quanto sopra detto la durata di applicazione del presente disegno di legge è prevista in soli due anni (1971 e 1972): in tale arco di tempo — e durante il 1970 — dovrà infatti essere studiata una organica sistemazione dell'intero sistema dei trasporti pubblici locali, tanto più attuale in quanto si tratta di materia di peculiare competenza delle Regioni a statuto ordinario.

Infatti l'articolo 117 della Costituzione repubblicana indica espressamente, tra le materie per le quali la Regione emana norme legislative, le seguenti:

urbanistica;

tramvie e linee automobilistiche d'interesse regionale;

viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale;

navigazione e porti lacuali.

È evidente pertanto che, tra i settori di intervento qualificanti per la Regione, vi è l'ordinamento del territorio ed in particolare il settore dei trasporti, che di una ben elaborata pianificazione regionale è tra le più rilevanti strutture portanti.

La decorrenza del provvedimento dal 1971 anziché dal 1970 è proprio giustificata dalla necessità di consentire, durante il 1970, il decollo operativo delle Regioni a statuto ordinario, di ormai imminente costituzione.

Il presente disegno di legge si compone di 5 articoli.

L'articolo 1 prevede la concessione di contributi statali di gestione alle aziende cosiddette « municipalizzate » contributi, il cui ammontare è determinato in base al parametro popolazione, in modo non strettamente proporzionale, ma « a scaglioni »: cioè l'ammontare del contributo cresce tanto più quanto maggiore è la popolazione, con un salto tra una fascia e l'altra di abitanti.

Si comincia con un contributo di 300 milioni alle aziende delle città comprese fra i 200.000 ed i 300.000 abitanti, si sale a 1.000 milioni per le città sino ad un milione di abitanti, poi a 3.000 milioni per le città comprese fra 1 e 2 milioni di abitanti, ed

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

infine si passa a 10.000 milioni per le città con oltre 2 milioni di abitanti.

Non si sono prese in considerazione le città con meno di 200.000 abitanti perchè il servizio dei trasporti urbano assume una certa rilevanza — per la sua stessa natura — solo quando il Comune raggiunga una certa dimensione.

Si è assunto a base il parametro popolazione perchè la crisi dei trasporti pubblici urbani è un tipico fenomeno connesso alla congestione urbana, ed assume dimensioni tanto più gravi quanto maggiore è la popolazione del centro urbano considerato: ciò è dimostrato inequivocabilmente dalla constatazione fatta che il disavanzo decresce col decrescere della popolazione, e ciò si spiega agevolmente. Infatti lo squilibrio strutturale esistente fra costi e ricavi fa sì che il servizio di trasporti urbani in superficie sia di per sè passivo e poichè il numero delle linee gestite e degli autobus in circolazione aumenta più che proporzionalmente via via che aumenta la popolazione, è evidente che in modo conforme aumenta anche il disavanzo delle aziende relative.

Quando si elaborerà una regolamentazione organica, su scala idonea e cioè regionale, dei contributi alle aziende di trasporto, sarà possibile adottare anche — contemporaneamente — altri due parametri e cioè la superficie e la maggiore densità di alcune zone (città e metropoli) rispetto alla densità media regionale.

L'ammontare totale dello stanziamento annuale richiesto è di 28.100 milioni, limitato a due soli anni (1971 e 1972) per il carattere di emergenza che si intende dare esplicitamente ai provvedimenti proposti col presente disegno di legge.

D'altra parte l'articolo 2 prevede la concessione di contributi per gli investimenti effettuati dalle aziende, e si basa su un meccanismo ben noto. L'ammontare globale degli investimenti previsti è di 80 miliardi, che consentiranno un adeguato ammodernamento ed incremento del materiale mobile, con notevoli riflessi positivi — sia detto per inciso — sull'industria meccanica privata ed a partecipazione statale, evi-

dentemente destinataria delle relative commesse.

È da ricordare, al riguardo, il notevole aumento dei costi di gestione che deriva dal mantenimento in servizio di materiale mobile ormai obsoleto.

L'ammontare rilevante degli investimenti previsti deriva anche dalla necessità di congrui investimenti immobiliari, perchè spesso sono carenti proprio le attrezzature di questo tipo, specie le rimesse per gli automezzi, che devono quindi essere parcheggiati sempre all'aperto, con evidente danno economico, al quale si potrebbe ovviare solo disponendo di un complesso di depositi per gli automezzi non in servizio.

L'articolo 3 riprende quanto disposto dall'articolo 5 della legge 22 dicembre 1969, n. 964, recante « Disposizioni in materia di credito ai comuni ed alle province, nonché provvidenze varie in materia di finanza locale »: si stabilisce cioè la inclusione dei disavanzi delle aziende di trasporto urbano nel disavanzo economico del Comune (e della provincia) e si perfezionano le disposizioni del citato articolo 5 della legge 22 dicembre 1969, n. 964, perchè la inclusione suddetta diviene permanente, non limitata al 50 per cento della perdita aziendale, ed inoltre viene preso in considerazione il disavanzo indicato nel bilancio di previsione riguardante lo stesso anno dell'analogo documento contabile dell'Ente locale, anzichè la perdita emergente dal conto consuntivo aziendale dell'anno precedente.

Ciò al fine di rendere possibile tempestivamente l'assunzione dei mutui a lungo termine necessari per la copertura delle perdite delle aziende, diminuendo proporzionalmente le operazioni bancarie a breve termine il cui costo è ben più elevato e quindi — in definitiva — eliminando un inutile spreco permanente di denaro pubblico; il che spiega il carattere permanente — e non di emergenza — dato a questa norma.

Al fine di consentire, da parte delle amministrazioni comunali (e provinciali) un approfondito esame dei bilanci di previsione delle rispettive aziende di trasporto urbano, si stabilisce per queste ultime l'obbli-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

go di anticipare al 30 giugno la approvazione dei propri bilanci di previsione, a decorrere dal 1970.

Gli articoli 4 e 5 prevedono rispettivamente i limiti di impegno e gli stanziamenti relativi ai contributi per investimenti, e la copertura finanziaria riguardante le norme previste dal disegno di legge nel suo complesso.

\* \* \*

I provvedimenti proposti presentano tutti carattere di urgenza e riguardano un settore che, sino ad ora, non è stato praticamente beneficiario di alcun tipo di contributi sebbene interessi di fatto una ampia cerchia delle popolazioni urbane; donde la necessità che il Parlamento deliberi al riguardo con la massima sollecitudine.

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## DOCUMENTAZIONE STATISTICA

## ELENCO DELLE TABELLE

- TABELLA N. 1. — TENDENZE DI AUMENTO DEMOGRAFICO DELLE AREE METROPOLITANE ATTUALI (È COMPRESA NEL TESTO DELLA RELAZIONE).
- TABELLA N. 2. — NUMERI INDICE DEL TRAFFICO INTERNO VIAGGIATORI IN ITALIA — ANNI 1955-1966 (È COMPRESA NEL TESTO DELLA RELAZIONE).
- TABELLA N. 3. — TRAFFICO INTERNO PASSEGGERI IN ITALIA — ANNI 1955-1966 (È COMPRESA NEL TESTO DELLA RELAZIONE).
- TABELLA N. 4. — AZIENDE DI TRASPORTO DELLE CITTÀ CON OLTRE 200.000 ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 ED I CONTRIBUTI PREVISTI NEL DISEGNO DI LEGGE — RIEPILOGO.
- TABELLA N. 5. — AZIENDE DI TRASPORTO DELLE 4 CITTÀ CON OLTRE 1.000.000 DI ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 E UN CONTRIBUTO STATALE, IPOTIZZATO NELLA MISURA INDICATA IN NOTA.
- TABELLA N. 6. — AZIENDE DI TRASPORTO DELLE 7 CITTÀ DA 300.000 A 1.000.000 DI ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 E UN CONTRIBUTO STATALE, IPOTIZZATO NELLA MISURA FISSA DI UN MILIARDO DI LIRE PER OGNI AZIENDA.
- TABELLA N. 7. — AZIENDE DI TRASPORTO DELLE 7 CITTÀ DA 200.000 A 300.000 ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 E UN CONTRIBUTO STATALE, IPOTIZZATO NELLA MISURA FISSA DI 300.000.000 PER OGNI AZIENDA.
- TABELLA N. 8. — AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO (URBANE ED EXTRAURBANE) — RIEPILOGO DATI DI ESERCIZIO DEL SETTORE.
- TABELLA N. 9. — AZIENDA TRANVIE E AUTOBUS DEL COMUNE DI ROMA (ATAC) — DATI STATISTICI VARI (ANNI 1950-1968).
- TABELLA N. 10. — AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO (URBANE ED EXTRAURBANE) — RIEPILOGO DATI ECONOMICI DEL SETTORE.
- TABELLA N. 11. — PERDITA DELLE AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO (ANNO 1967): INCIDENZA DELLE CITTÀ CON OLTRE 200.000 ABITANTI SUL TOTALE.
- TABELLA N. 12. — AZIENDE MUNICIPALIZZATE: RISULTATI DI GESTIONE 1968 — A) DATI ASSOLUTI.
- TABELLA N. 13. — AZIENDE MUNICIPALIZZATE: RISULTATI DI GESTIONE 1968 — B) PERCENTUALI.
- TABELLA N. 14. — RISULTATI DI GESTIONE DELLE MAGGIORI AZIENDE MUNICIPALIZZATE — SITUAZIONE 1968 E PREVISIONI 1969.
- TABELLA N. 15. — AZIENDE MUNICIPALIZZATE — DATI DI CARATTERE GENERALE 1968 — A) DATI ASSOLUTI.
- TABELLA N. 16. — AZIENDE MUNICIPALIZZATE — DATI DI CARATTERE GENERALE 1968 — B) PERCENTUALI.
- TABELLA N. 17. — INVESTIMENTI EFFETTUATI DALLE MAGGIORI AZIENDE MUNICIPALIZZATE.
- TABELLA N. 18. — POPOLAZIONE RESIDENTE NELLE CITTÀ CON OLTRE 200.000 ABITANTI AL 15-10-1961 ED AL 31-12-1967.



## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 4

AZIENDE DI TRASPORTO. DELLE CITTÀ CON OLTRE 200.000 ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 ED I CONTRIBUTI PREVISTI NEL DISEGNO DI LEGGE

## RIEPILOGO

GRUPPO DI AZIENDE	Popolazione complessiva al 31-12-1967	Perdita verificate nel 1967		Ammontare del contributo		Perdita residua	
		Valore assoluto (milioni di lire)	Lire per abitante (col. 3 : col. 2)	Valore assoluto (milioni di lire)	% perdita coperta (col. 5 : col. 3)	Valore assoluto (milioni di lire) (col. 3 — col. 5)	% perdita residua (col. 7 : col. 3)
1	2	3	4	5	6	7	8
Aziende di trasporto di città con oltre 1.000.000 di abitanti .....	6.709.194	94.778	14.127	19.000	20 -	75.778	80 -
Aziende di trasporto di città fra 300.000 e 1.000.000 di abitanti .....	3.554.958	23.379	6.576	7.000	29,9	16.537	70,1
Aziende di trasporto di città fra 200.000 e 300.000 abitanti .....	1.654.901	6.359	3.842	2.100	33 -	4.259	67 -
	11.919.053	124.516	10.446	28.100	22,6	96.574	(a) 77,6

(a) La differenza di 0,2 (22,6 della colonna 6 + 77,6 della colonna 8 = 100,2 anziché 100) è dovuta al lieve avanzo che si verifica per l'azienda di Bari (ved. tabella analitica relativa).

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 5

AZIENDE DI TRASPORTO DELLE 4 CITTÀ CON OLTRE 1.000.000 DI ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 E UN CONTRIBUTO STATALE, IPOTIZZATO NELLA MISURA INDICATA IN NOTA

AZIENDA DEL COMUNE DI	Popolazione del Comune al 31-12-1967	Perdita verifica- tasi nel 1967		Ammontare del contributo		Perdita residua	
		Valore assoluto (milioni di lire)	Lire per abitante (col. 3 : col. 2)	Valore assoluto (milioni di lire)	% per- dita coperta (col. 5 : col. 3)	Valore assoluto (milioni di lire) (col. 3 — col. 5)	% per- dita residua (col. 7 : col. 3)
1	2	3	4	5	6	7	8
Torino .....	1.131.621	10.432	9.218	3.000	28,8	7.432	71,2
Milano .....	1.683.680	16.350	9.710	3.000	18,3	13.350	81,7
Roma (a) .....	2.630.535	46.959	17.851	10.000	21,3	36.959	78,7
Napoli (a) .....	1.263.358	21.037	16.650	3.000	14,3	18.037	85,7
	6.709.194	94.778	14.127	19.000	20 —	75.778	80 —

Nota. — È stata ipotizzata l'attribuzione dei contributi nella seguente misura: città con oltre 2.500.000 abitanti lire 10 miliardi; città fra 1.000.000 e 2.500.000 di abitanti lire 3 miliardi.

(a) La perdita indicata è comprensiva di quella verificatasi in entrambe le aziende di trasporto pubblico esistenti e cioè: Roma (ATAC — 31.406,1 + STEFER — 15.553,2); Napoli (ATAN — 17.237,1 + TPN — 3.800); Torino (ATM — 9.936 + SATTI — 496).

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 6

AZIENDE DI TRASPORTO DELLE 7 CITTÀ DA 300.000 A 1.000.000 DI ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 E UN CONTRIBUTO STATALE, IPOTIZZATO NELLA MISURA FISSA DI UN MILIARDO DI LIRE PER OGNI AZIENDA

AZIENDA DEL COMUNE DI	Popolazione del Comune al 31-12-1967	Perdita verifi- catasi nel 1967		Ammontare del contributo		Perdita residua	
		Valore assoluto (milioni di lire)	Lire per abitante (col. 3 : col. 2)	Valore assoluto (milioni di lire)	% per- dita coperta (col. 5 : col. 3)	Valore assoluto (milioni di lire) (col. 3 — col. 5)	% per- dita residua (col. 7 : col. 3)
1	2	3	4	5	6	7	8
Genova .....	844.499	5.737	6.793	1.000	17,4	4.737	82,6
Venezia .....	366.814	3.723	10.150	1.000	26,9	2.723	73,1
Bologna (a) .....	485.435	3.736	7.695	1.000	26,8	2.736	73,2
Firenze .....	455.081	2.678	5.885	1.000	37,3	1.678	62,7
Bari .....	345.108	842	2.440	1.000	118,8	(b)	—
Catania .....	406.794	2.047	5.032	1.000	48,8	1.047	51,2
Palermo .....	651.227	4.616	7.088	1.000	21,7	3.616	78,3
	3.554.958	23.379	6.576	7.000	29,9	16.537	(c) 70,7

(a) La perdita indicata è comprensiva di quella verificatasi in entrambe le aziende di trasporto pubblico esistenti e cioè: ATM — 3.605,3 + APT — 130,4.

(b) Il contributo ipotizzato porta l'azienda di Bari in avanzo per 158 milioni. Le più recenti esigenze di sviluppo e di funzionamento dell'azienda hanno però portato ad un rilevante peggioramento: già il bilancio di previsione 1969 chiude con una perdita di 1.422 milioni.

(c) La differenza di 0,6 (29,9% della colonna 6 + 70,7% della colonna 8 = 100,6% anziché 100%) è dovuta al lieve avanzo che si verifica per l'azienda di Bari.

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 7

AZIENDE DI TRASPORTO DELLE 7 CITTÀ DA 200.000 A 300.000 ABITANTI: CONFRONTO FRA LE PERDITE DEL 1967 E UN CONTRIBUTO STATALE, IPOTIZZATO NELLA MISURA FISSA DI 300 MILIONI PER OGNI AZIENDA

AZIENDA DEL COMUNE DI	Popolazione del Comune al 31-12-1967	Perdita verifica- tasi nel 1967		Ammontare del contributo		Perdita residua	
		Valore assoluto (milioni di lire)	Lire per abitante (col. 3 : col. 2)	Valore assoluto (milioni di lire)	% per- dita coperta (col. 5 : col. 3)	Valore assoluto (milioni di lire) (col. 3 — col. 5)	% per- dita residua (col. 7 : col. 3)
1	2	3	4	5	6	7	8
Brescia .....	201.414	571	2.833	300	52,5	271	47,5
Verona (a) .....	251.603	519	2.061	300	57,8	219	42,2
Padova .....	221.447	709	3.203	300	42,3	409	57,7
Trieste .....	280.658	2.461	8.767	300	12,2	2.161	87,8
Taranto (b) .....	214.705	644	3.000	300	46,6	344	53,4
Messina (c) .....	269.267	808	3.000	300	37,1	508	62,9
Cagliari (c) .....	215.807	647	3.000	300	46,4	347	53,6
	1.654.901	6.359	3.842	2.100	33 —	4.259	67 —

(a) La perdita indicata è comprensiva di quella verificatasi in entrambe le aziende di trasporto pubblico esistenti e cioè: (AMT — 454,8 + APT — 64).

(b) L'azienda non risulta ancora municipalizzata; la perdita indicata è stata calcolata ipotizzando una media di lire 3.000 per abitante.

(c) L'azienda è stata municipalizzata nel 1968; la perdita indicata è stata calcolata ipotizzando una media di lire 3.000 per abitante.

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 8

## AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO (URBANE ED EXTRAURBANE)

Riepilogo dati di esercizio del settore

ANNI	Numero di linee esercite		Lunghezze di esercizio		Viaggiatori trasportati	
	Valori assoluti (numero)	Numeri indice 1947 = 100	Km.	Numeri indice 1947 = 100	Valori assoluti (milioni)	Numeri indice 1947 = 100
1	2	3	4	5	6	7
1947 .....	374	100	2.865	100	2.664	100
1956 .....	826	220	7.866	274	3.637	137
1962 .....	983	263	10.470	365	3.634	136
1963 .....	987	264	10.831	378	3.501	131
1964 .....	1.057	283	11.117	388	3.354	126
1965 .....	1.145	306	12.575	439	3.191	120
1966 .....	1.218	326	14.150	494	3.130	117
1967 .....	1.373	367	16.710	583	3.000	113

Nota. — Il presente prospetto si riferisce a tutte le ferrovie; nei dati dell'anno 1956 sono compresi anche quelli relativi alla metropolitana di Roma.

TABELLA N. 9

## AZIENDA TRANVIE E AUTOBUS DEL COMUNE DI ROMA (ATAC)

Dati statistici vari (Anni 1950-1968)

ANNO	Km. esercizio	Vett./G. feriale circolanti	Viaggiatori per giorno	Per viaggiatore trasportato		Popolazione residente (al 31 dicembre)	Indice mobilità
				Totale ricavi	Totale costi		
1	2	3	4	5	6	7	8
1950 .....	524	929	2.387.615	13,07	13,43	1.693.398	510
1955 .....	698	1.163	2.595.922	17,09	19,55	1.787.994	528
1960 .....	880	1.409	2.654.633	21,36	25,88	2.048.847	474
1965 .....	1.056	1.476	1.960.232	31,89	69,84	2.514.171	288
1966 .....	1.053	1.481	1.826.465	36,04	79,55	2.573.551	262
1967 .....	1.052	1.472	1.744.641	36,18	84,22	2.630.535	245
1968 .....	1.142	1.507	1.723.246	36,59	87,38	2.681.673	235

Nota. — Dal 1965, per l'abolizione delle tratte tariffarie, i viaggiatori sono fisici e non convenzionali (viagg-tratta); l'incidenza di tale variazione è praticamente trascurabile.

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 10

## AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO (URBANE ED EXTRAURBANE)

Riepilogo dati economici del settore

ANNI	Introiti (a) (milioni di lire)	Coefficiente di esercizio (rapporto spesa- introiti)	Personale			
			Numero dei dipendenti	Costo com- plessivo del personale (compresi gli oneri so- ciali) (milio- ni di lire)	Costo medio per agente lire	Numero indice costo medio per agente
1	2	3	4	5	6	7
1947 .....	19.503	1,29	42.347	19.566	461.810	100
1956 .....	76.206	1,20	47.920	55.399	1.156.082	250
1962 .....	99.897	1,48	53.470	96.531	1.805.323	391
1963 .....	113.810	1,61	58.786	123.673	2.103.780	456
1964 .....	124.363	1,79	61.033	158.680	2.599.905	563
1965 .....	134.328	1,84	63.607	178.372	2.804.281	607
1966 .....	147.314	1,84	65.107	191.509	2.941.451	637
1967 .....	148.637	1,92	65.003	202.973	3.122.524	676

(a) Comprensivi degli introiti di esercizio e degli introiti vari.

*Nota.* — Questa tabella riporta alcuni dati economici relativi al complesso degli esercizi, escluse le ferrovie sino all'anno 1958. Essa indica gli introiti complessivi, intendendosi con tale termine oltre agli introiti di esercizio, gli altri introiti a qualsiasi titolo; il coefficiente di esercizio (rapporto spesa/introiti) è stato calcolato considerando tra la spesa, oltre a quelle di esercizio, anche quelle relative a servizi finanziari: interessi passivi, eventuali canoni per concessioni, ecc., nonché le spese varie.

TABELLA N. 11

## PERDITA DELLE AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO (ANNO 1967): INCIDENZA DELLE CITTÀ CON OLTRE 200.000 ABITANTI SUL TOTALE

(milioni di lire)

Perdita delle Aziende			Incidenza percentuale	
delle città con oltre 1.000.000 abitanti	delle città con popolazione tra 200.000 e 1.000.000 di abitanti	di tutte le città	% colonna 1 su colonna 3	% colonna 2 su colonna 3
1	2	3	4	5
94.778	29.738 (a)	133.430 (a)	71 -	22,3

(a) Le perdite delle aziende che non risultano ancora municipalizzate (Taranto) o che sono state municipalizzate solo nel 1968 (Messina e Cagliari) sono state ipotizzate in lire 3.000 per abitante.

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 12

## AZIENDE MUNICIPALIZZATE: RISULTATI DI GESTIONE 1968

## A) Dati assoluti

SETTORE	Utile		Perdita		Pareggio	Num. dei serv. che non hanno indicato i dati o li hanno conglobati con altri servizi	Numero dei servizi interpellati
	Numero servizi	Ammontare (milioni di lire)	Numero servizi	Ammontare (milioni di lire)	Numero servizi		
1	2	3	4	5	6	7	8
1) Acqua .....	19	542,9	24	(a) 3.366,1	15	2	60
2) Centrali del latte .....	3	24,3	7	(b) 4.772,8	2	—	12
3) Elettricità .....	23	3.126,8	8	90,8	15	3	49
4) Farmacie comunali .....	33	238,2	1	1,4	2	2	38
5) Gas .....	23	1.760 —	13	(c) 2.555,3	5	1	42
6) Nettezza urbana (d) .....	3	916,3	21	5.380,1	—	—	24
7) Trasporti pubblici .....	1	15,6	58	139.189,7	1	3	63
8) Varie .....	2	5,4	9	255,7	8	2	21
	107	6.629,5	141	155.611,9	48	13	309

(a) Di cui 2.959,7 milioni di perdita: dell'AMAN di Napoli (757), dell'AMA di Palermo (1.469,7), dell'ACEA di Roma (474) e dell'AMGA di Bologna (259).

(b) Di cui 4.695,6 milioni di perdita: della Centrale del latte di Bari (121,2), della Centrale del latte di Genova (284,9), della Centrale del latte di Napoli (138,5) e della Centrale del latte di Roma (4,151).

(c) Di cui 2.329,2 milioni di perdita: dell'AMAGA di Catania (350,4), dell'AMGAS di Foggia (133), dell'AMGA di Genova (789,6), dell'AMG di Palermo (902,5) e dell'AMG di Pisa (153,7).

(d) L'utile e la perdita sono calcolati detraendo dai ricavi (tassa e proventi diversi) il costo del servizio raccolta rifiuti solidi urbani (domestici).

Fonte. — Annuario 1970 della CISPEL (Confederazione italiana dei servizi pubblici degli Enti locali).

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 13

## AZIENDE MUNICIPALIZZATE: RISULTATI DI GESTIONE 1968

## B) Percentuali

SETTORE	Utile		Perdita		Pareggio
	Numero servizi	Ammontare	Numero servizi	Ammontare	Numero servizi
1	2	3	4	5	6
1) Acqua .....	17,8	8,2	17 -	2,2	31,2
2) Centrali del latte .....	2,8	0,4	5 -	3,1	4,2
3) Elettricità .....	21,5	47,2	5,7	—	31,2
4) Farmacie comunali .....	30,8	3,6	0,7	—	4,2
5) Gas .....	21,5	26,6	9,2	1,6	10,4
6) Nettezza urbana .....	2,8	13,8	14,9	3,5	—
7) Trasporti pubblici .....	0,9	0,2	41,1	89,4	2,1
8) Varie .....	1,9	—	6,4	0,2	16,7
	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -

Fonte. — Annuario 1970 della CISPEL (Confederazione italiana dei servizi pubblici degli Enti locali).

TABELLA N. 14

## RISULTATI DI GESTIONE DELLE MAGGIORI AZIENDE MUNICIPALIZZATE (a)

## Situazione 1968 e previsioni 1969

SETTORE PRODUTTIVO	Numero dei servizi interpellati (b)	1968						1969					
		Utile		Perdita		Pareggio		Utile		Perdita		Pareggio	
		Numero dei servizi	Ammontare in miliardi di lire	Numero dei servizi	Ammontare in miliardi di lire	Numero dei servizi	N. dei servizi che non hanno comunic. i dati	Numero dei servizi	Ammontare in miliardi di lire	Numero dei servizi	Ammontare in miliardi di lire	Numero dei servizi	N. dei servizi che non hanno comunic. i dati
Acquedotti .....	18	5	0,7	8	1,6	3	2	6	0,7	6	1,9	4	2
Centrali del latte .	2	—	—	1	4,2	1	—	—	—	1	4,2	1	—
Elettrico .....	16	10	2,2	2	1,1	4	—	11	2,2	1	1,1	4	—
Gas .....	11	9	1,4	2	1 -	—	—	8	1,3	2	0,9	1	—
Trasporti .....	26	—	—	24	134 -	—	2	—	—	24	144 -	—	2
Vario .....	1	—	—	1	(c)	—	—	—	—	1	0,1	—	—
Totale.....	74	24	4,3	38	141,9	8	4	25	4,2	35	152,2	10	4

(a) Aventi cioè oltre 400 dipendenti e/o 4 miliardi di impianti. Esse rappresentano circa il 90% della municipalizzazione.

(b) Sono stati inoltre interpellati n. 6 servizi della nettezza urbana relativamente ai quali, per la particolare natura di detto servizio, i dati non figurano in questo prospetto.

(c) L'ammontare non viene indicato perché inferiore ai 50 milioni.

Fonte. — Relazione generale sulla situazione economica del Paese 1968 (appendice « I bilanci di competenza della pubblica amministrazione »).



## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 15

## AZIENDE MUNICIPALIZZATE — DATI DI CARATTERE GENERALE 1968

## A) Dati assoluti

SETTORE	Ricavi (milioni di lire)	Dipendenti (numero)	Impianti (milioni di lire)
1	2	3	4
1) Acqua .....	38.233,9	4.575	141.099,6
2) Centrali del latte .....	40.998,9	2.736	9.729,5
3) Elettricità .....	147.931 -	9.216	550.435,1
4) Farmacie comunali .....	10.664,4	539	1.175,2
5) Gas .....	36.847,9	4.096	75.601,3
6) Nettezza urbana .....	14.400 - (a)	8.687	15.078,7
7) Trasporti pubblici .....	151.582,6	64.979	192.615,4
8) Vario .....	1.931,6	461	5.928,2
	442.590,3	95.289	991.663 -

(a) L'ammontare e la relativa percentuale sono determinati dalla somma del gettito della tassa comunale (milioni di lire 13.720,6) e dai proventi diversi eventuali (milioni di lire 679,4) relativi a servizi prestati nell'interesse di terzi (es. espurgo pozzi neri, sgombrò rifiuti ingombranti, ecc.) e dalla vendita di energia recuperata dall'incenerimento dei rifiuti del Servizio immondizie domestiche di Milano.

Fonte. — Annuario 1970 della CISPEL (Confederazione italiana dei servizi pubblici degli Enti locali).

TABELLA N. 16

## AZIENDE MUNICIPALIZZATE — DATI DI CARATTERE GENERALE 1968

## B) Percentuali

SETTORE	Ricavi	Dipendenti	Impianti
1	2	3	4
1) Acqua .....	8,6	4,8	14,3
2) Centrali del latte .....	9,3	2,9	1 -
3) Elettricità .....	33,4	9,7	55,5
4) Farmacie comunali .....	2,4	0,5	0,1
5) Gas .....	8,3	4,3	7,6
6) Nettezza urbana .....	3,3 (a)	9,1	1,5
7) Trasporti pubblici .....	34,3	68,2	19,4
8) Vario .....	0,4	0,5	0,6
	100 -	100 -	100 -

(a) L'ammontare e la relativa percentuale sono determinati dalla somma del gettito della tassa comunale (milioni di lire 13.720,6) e dai proventi diversi eventuali (milioni di lire 679,4) relativi a servizi prestati nell'interesse di terzi (es. espurgo pozzi neri, sgombrò rifiuti ingombranti, ecc.) e dalla vendita di energia recuperata dall'incenerimento dei rifiuti del Servizio immondizie domestiche di Milano.

Fonte. — Annuario 1970 della CISPEL (Confederazione italiana dei servizi pubblici degli Enti locali).

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 17

INVESTIMENTI EFFETTUATI DALLE MAGGIORI AZIENDE MUNICIPALIZZATE (a)  
(in miliardi di lire)

SETTORI	1967		1968 (b)	
	Totale investimenti	Di cui nel Mezzogiorno	Totale investimenti	Di cui nel Mezzogiorno
1	2	3	4	5
Acquedotti .....	9,8	0,7	12,9	0,7
Elettrico .....	15,2	—	16,9	1 —
Gas .....	3,4	—	3,4	—
Trasporti .....	12,6	0,5	12,2	2,6
Altri settori .....	2,6	—	2,3	—
Totale.....	43,6	1,2	47,7	4,3

(a) Aventi cioè oltre 400 dipendenti e/o 4 miliardi di impianti. Esse rappresentano mediamente il 90% della municipalizzazione.

(b) I dati relativi al 1968 sono provvisori.

Fonte. — Relazione generale sulla situazione economica del Paese 1968, parte prima.

TABELLA N. 18

POPOLAZIONE RESIDENTE NELLE CITTÀ CON OLTRE 200.000 ABITANTI AL 15-10-1961  
ED AL 31-12-1967

CITTÀ	Popolazione		Variazioni	
	Al 15-10-1961	Al 31-12-1967	Valore assoluto	%
1	2	3	4	5
Torino .....	1.025.822	1.131.621	105.799	10,3
Milano .....	1.582.534	1.683.680	101.146	6,4
Roma .....	2.188.160	2.630.535	442.375	20,2
Napoli .....	1.182.815	1.263.358	80.543	6,8
	5.979.331	6.709.194	729.863	12,2
Genova .....	784.194	844.499	60.305	7,7
Venezia .....	347.347	366.814	19.467	5,6
Bologna .....	444.872	485.435	40.563	9,1
Firenze .....	436.516	455.081	18.565	4,2
Bari .....	312.023	345.108	33.085	10,6
Catania .....	363.928	406.794	42.866	11,8
Palermo .....	587.985	651.227	63.242	10,7
	3.276.865	3.554.958	278.093	8,5
Brescia .....	172.744	201.414	28.670	16,6
Verona .....	221.221	251.603	30.382	13,7
Padova .....	197.680	221.447	23.767	12 —
Trieste .....	272.723	280.658	7.935	2,9
Taranto .....	194.609	214.705	20.096	10,3
Messina .....	254.715	269.267	14.552	5,7
Cagliari .....	183.784	215.807	32.023	17,4
	1.497.476	1.654.901	157.425	10,5
Totale generale .....	10.753.672	11.919.053	1.165.381	10,8

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Contributo statale di esercizio)*

Per gli esercizi 1971 e 1972 è concesso a ciascuna delle aziende speciali (municipalizzate) di cui al testo unico del 15 ottobre 1925, n. 2578, che gestiscono il servizio di trasporto urbano, nei comuni con oltre 200 mila abitanti un contributo annuo, a carico del bilancio dello Stato, pari a:

a) lire 300 milioni per le aziende di trasporto delle città con popolazione compresa tra i 200.000 e i 300.000 abitanti;

b) lire 1.000 milioni per le aziende di trasporto delle città con popolazione compresa fra i 300.000 ed 1.000.000 di abitanti;

c) lire 3.000 milioni per le aziende di trasporto delle città con popolazione compresa fra 1.000.000 e 2.000.000 di abitanti;

d) lire 10.000 milioni per le aziende di trasporto delle città con popolazione superiore ai 2.000.000 di abitanti.

Ai fini della concessione dei contributi di cui alla presente legge la popolazione presa in considerazione è quella residente al 31 dicembre 1967.

## Art. 2.

*(Contributi per investimenti)*

A decorrere dall'esercizio 1971 viene concesso alle aziende di cui all'articolo 1 un contributo annuo, per 30 anni, a carico del bilancio dello Stato, pari al 5 per cento delle spese che saranno effettuate per il finanziamento degli investimenti in materiale mobile, attrezzature fisse e mobili, immobili di qualsiasi genere ed aree comunque inerenti al servizio di trasporto urbano.

I contributi di cui al presente articolo verranno concessi con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda delle aziende di cui all'articolo 1, corredata dalla opportuna documentazione.

## Art. 3.

*(Inclusione delle perdite aziendali nel disavanzo economico dell'Ente locale)*

Con decorrenza dall'esercizio 1970 le perdite di esercizio regolarmente accertate, iscritte nei bilanci di previsione delle aziende di cui al precedente articolo 1, concorrono alla formazione del disavanzo economico del bilancio di previsione degli enti municipalizzatori e provincializzatori, ai fini dell'autorizzazione del mutuo per la copertura dell'anzidetto disavanzo.

Con decorrenza dal 1970 i bilanci di previsione delle aziende di cui al precedente articolo 1 debbono essere approvati entro il 30 giugno dell'anno precedente a quello cui si riferiscono.

## Art. 4.

*(Limiti di impegno dei contributi per investimenti)*

Per la concessione dei contributi statali di cui al precedente articolo 2, è autorizzato il limite di impegno di lire 2 miliardi, per gli esercizi 1971 e 1972.

Gli stanziamenti per il pagamento dei suddetti contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nell'anno 1971 per lire 2 miliardi; dall'anno 1972 all'anno 2000 per lire 4 miliardi; nel 2001 per lire 2 miliardi.

## Art. 5.

*(Copertura finanziaria)*

All'onere derivante dalla presente legge previsto in lire 30.100 milioni per l'anno finanziario 1971, si provvede con corrispondente riduzione del fondo per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso, di cui allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.