

Legge n. 151 del 10 aprile 1981 (1)

Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali.

Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore.

(1) Pubblicata nella Gazz. Uff. 24 aprile 1981, n. 113.

TITOLO I

Pincipi fondamentali

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario devono attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione, in materia di trasporti pubblici locali. Si intendono per tali i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

Appartengono altresì alla competenza regionale le funzioni amministrative trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di trasporti pubblici.

Le regioni delegano, di norma, agli enti locali e a loro consorzi, l'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma precedente.

2. Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti nel quadro di una visione integrata dei vari modi di trasporto e delle relative infrastrutture, le regioni, nell'ambito delle loro competenze:

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale nazionale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;

b) predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare la integrazione e il coordinamento con i servizi ferroviari ed evitare aspetti concorrenziali con gli stessi;

c) adottano programmi poliennali o annuali di intervento, sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali.

Le regioni concorrono, altresì, secondo la legislazione statale, alla elaborazione del piano nazionale dei trasporti e dei piani di settore, e collaborano alla predisposizione delle direttive per l'esercizio delle funzioni delegate.

3. Nelle materie di cui agli articoli 1 e 2, le regioni provvedono ad emanare norme al fine di:

1) definire i limiti territoriali dei bacini di traffico sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità;

2) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto;

3) fissare criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione dei piani di bacino di traffico, da parte degli enti locali, e per assicurarne la coerenza con il piano regionale dei trasporti;

4) stabilire una organica disciplina per l'esercizio del trasporto pubblico, compreso quello urbano, secondo una concezione unitaria del servizio per ambiti territoriali di bacino di traffico e favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani;

5) promuovere e sostenere, nell'ambito di ogni bacino di traffico, la costituzione di consorzi o altre forme associative tra enti locali per l'esercizio delle funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali;

6) assicurare la più ampia partecipazione degli enti e degli organismi interessati alla elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti;

7) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori per irregolarità di documento di viaggio.

Ai fini della presente legge per bacino di traffico si intende l'unità territoriale entro la quale si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche.

4. I servizi di trasporto di cui all'articolo 1 sono gestiti in uno dei seguenti modi:

a) in economia dagli enti locali;

b) mediante aziende speciali;

c) in regime di concessione.

Le concessioni sono accordate alle aziende pubbliche e private secondo quanto previsto dalla legge regionale che disciplinerà, tra l'altro:

a) durata e modalità delle concessioni;

b) criteri di attribuzione delle concessioni, tenendo conto della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantendo adeguate forme di pubblicità e comunicazione dei procedimenti e degli atti relativi al rilascio delle concessioni stesse;

c) forme di esercizio delle concessioni, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità;

d) i casi di risoluzione, revoca e decadenza delle concessioni;

e) i casi di linee interregionali per le quali, ai sensi dell'art. 84 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, le incombenze di cui alle precedenti lettere a), b), c) e d) competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente, di intesa con la regione finitima interessata.

Il mancato rinnovo delle concessioni di cui al comma precedente o la loro decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare non attribuisce il diritto ad alcun indirizzo. Le attrezzature fisse e mobili e il materiale rotabile potranno essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente con diritto di prelazione al netto degli eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati. È vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salva espressa autorizzazione del concedente motivata da esigenze di pubblico interesse.

Le norme di cui ai capi I, II, V, VI e VII della L. 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, non si applicano ai servizi di trasporto di cui all'art. 1 della presente legge a decorrere dall'entrata in vigore delle rispettive leggi regionali di cui al precedente secondo comma, ad eccezione delle disposizioni contenute nel terzo comma dell'art. 4, come modificato dalla L. 5 dicembre 1941, n. 1490, delle disposizioni contenute nell'art. 25 del capo VI, nonché di quelle contenute nella lett. c) dell'art. 34 della stessa L. 28 settembre 1939, n. 1822, concernenti, rispettivamente, l'obbligo del trasporto degli effetti postali, agevolazioni fiscali ed il rifiuto di trasporto dei predetti effetti postali.

5. I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui alla lett. c) dell'art. 2, relativi ai servizi di trasporto pubblico locale di cui al primo comma dell'art. 1, sono erogati dalla regione direttamente ovvero tramite gli enti o gli organismi di cui al terzo comma dell'art. 1. Le somme che le regioni stanziavano annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci per i suddetti contributi non possono essere comunque inferiori a quanto a tale scopo sarà stato loro attribuito ogni anno dallo Stato attraverso i fondi istituiti dagli artt. 9 e 11.

6. I contributi di esercizio, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione, sulla base di principi e procedure stabiliti con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto e sono determinati annualmente calcolando:

- a) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, distinto per categorie e modi di trasporto e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali in cui esso viene svolto;
- b) i ricavi del traffico presunti derivanti dall'applicazione di tariffe minime stabilite dalla regione, con il concorso degli enti locali interessati. Detti ricavi debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente nel quadro di un programma triennale per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e di intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'art. 13, L.16 maggio 1970, n. 281. Le tariffe, nonché i provvedimenti di organizzazione e ristrutturazione aziendale e l'adozione di idonee misure di organizzazione del traffico, debbono assicurare annualmente un incremento del rapporto «ricavi-costi» da definirsi a livello regionale, tenuto conto anche dei contributi per gli investimenti erogati per l'attuazione dei programmi aziendali (5/a) (5/b);
- c) l'ammontare dei contributi, entro i limiti dello stanziamento di cui all'articolo 5, da erogare alle imprese od esercizi di trasporto sulla base di parametri obiettivi per coprire la differenza tra costi e ricavi come sopra stabiliti.

[L'erogazione avviene in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno a cui si riferiscono i contributi stessi] (5/c).

Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto.

Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali all'interno dei propri bilanci senza possibilità di rimorso da parte dello Stato, sulla base di un piano che preveda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine massimo di cinque anni, a decorrere dall'esercizio finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge.

La verifica dello stato di attuazione del piano stesso, redatto sulla base di quanto previsto dall'art. 9-bis del D.L. 17 gennaio 1977, n. 2, convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuata mediante resoconti semestrali.

(5/a) Con D.M. 1° luglio 1982 (Gazz. Uff. 26 agosto 1982, n. 235) è stata approvata l'aliquota minima dei ricavi del traffico a copertura di esercizio dei pubblici servizi di trasporto locale. Per l'anno 1983 ha provveduto in tal senso il D.M. 13 giugno 1983 (Gazz. Uff. 20 agosto 1983, n. 228), per il triennio 1984-86, il D.M. 6 ottobre 1984 (Gazz. Uff. 29 ottobre 1984, n. 298) e per il triennio 1985-87, il D.M. 3 ottobre 1985 (Gazz. Uff. 15 novembre 1985, n. 269).

(5/b) Lettera così modificata dall'art. 7, L. 27 dicembre 1983, n. 730.

(5/c) Comma abrogato dall'art. 4, L. 15 dicembre 1990, n. 385.

7. Le regioni, in collaborazione con gli enti locali o i loro consorzi, compiono annualmente la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale.

Ogni impresa o esercizio di trasporto deve allegare ai propri bilanci o stati di previsione una tabella di raffronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati di cui alla lettera a) dell'articolo 6. Per le aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il consuntivo è rappresentato dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile. Ai fini della presente legge le imprese od esercizi di trasporto pubblico locale sono tenute a presentare i loro bilanci secondo lo schema di bilancio-tipo definito dal Ministro del tesoro ai sensi del quarto comma dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

8. I contributi per gli investimenti, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione alle aziende, sulla base dei piani regionali di cui alla lettera b) dell'articolo 2 e dei piani di bacino di traffico di cui al numero 3) dell'articolo 3.

Detti investimenti debbono essere utilizzati anche per contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto e alla accessibilità agli invalidi non deambulanti di una parte almeno dei servizi di trasporto pubblico, ai sensi dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118.

TITOLO II

Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio

9. È istituito, a partire dall'esercizio finanziario 1982, presso il Ministro dei trasporti un Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i servizi di cui al primo comma dell'articolo 1.

Il fondo viene dotato per il 1982 di un importo pari a quello corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1981 dalle regioni, dalle province e dai comuni, direttamente o indirettamente, in favore delle aziende di cui al primo comma e per le finalità ivi considerate.

Per il 1983 e per gli anni successivi la variazione del fondo sarà determinata, con apposita norma da inserire nella legge finanziaria, anche in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi nell'anno precedente e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del Paese (7/b).

[La legge finanziaria per il 1982 e per gli anni successivi indicherà l'ammontare del fondo di cui al secondo comma, nonché il maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma e la relativa copertura] (8).

A partire dall'anno 1982 le erogazioni spettanti a ciascuna regione ai sensi degli articoli 8 e 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sono ridotte di un importo pari a quello che ogni singola regione ha corrisposto agli effetti del secondo comma. Agli effetti di quanto previsto dal secondo comma, gli enti locali dovranno evidenziare i loro interventi finanziari nella certificazione da produrre al Ministero dell'interno ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria). Le regioni comunicheranno al Ministro dei trasporti, entro il 31 ottobre 1981, l'importo degli stanziamenti previsti nei bilanci di previsione dell'anno finanziario 1981 per le finalità di cui al primo comma.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, stabilisce i criteri di ripartizione del fondo tra le regioni, comprese quelle a statuto speciale, sulla base della dimensione dei servizi effettuati e delle caratteristiche del territorio su cui i servizi stessi si svolgono, nonché del progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio delle aziende come previsto dall'articolo 6. Il Ministro dei trasporti provvede altresì alla effettiva corresponsione del fondo così ripartito alle regioni.

Le regioni a loro volta assegnano i rispettivi finanziamenti agli enti o alle aziende di trasporto con riferimento a quanto disposto dall'articolo 6. Sarà sentito, altresì, il parere della commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sui programmi annuali di attuazione dei piani di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297. Il parere sarà vincolante sulla utilizzazione dei capitoli di bilancio relativi agli interventi a favore delle ferrovie in concessione per le quali, ai sensi della stessa legge, sia intervenuta la delega alle regioni di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

(7/b) Comma così sostituito dall'art. 27-quater, D.L. 22 dicembre 1981, n. 786.

(8) Comma soppresso dall'art. 27-quater, D.L. 22 dicembre 1981, n. 286, riportato alla voce Finanza locale. Vedi, anche, l'art. 27, D.L. 22 dicembre 1981, n. 786, riportato alla voce Finanza locale.

10. Nel primo esercizio finanziario di applicazione del fondo nazionale trasporti, alle aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il cui disavanzo è iscritto nel bilancio di previsione degli enti proprietari dell'anno successivo a quello di competenza delle aziende stesse ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito, con modificazioni, in legge 27 febbraio 1978, n. 43, sarà assicurata dalla regione anche la copertura del disavanzo dell'anno precedente risultante dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 42 e seguenti del codice civile in aggiunta alle erogazioni di cui all'articolo 5.

TITOLO III

Fondo per gli investimenti

11. È costituito per quattro anni, sino al 1984, presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali. Tale fondo ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi.

Per l'anno 1981 è destinato agli scopi di cui al presente articolo l'importo di 450 miliardi di lire.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377 (11), convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493 e di altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali;

2) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine-deposito con le relative attrezzature e di sedi.

Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine-deposito, ciascuna regione non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione (11/a).

(11) Con due DD.MM. 1° febbraio 1982 (Gazz. Uff. 19 febbraio 1982, n. 49) sono state fissate le caratteristiche funzionali e sono stati approvati i tipi unificati di autobus urbani, suburbani e interurbani sovvenzionabili con contributo statale dal 1° gennaio 1982. Con altri due DD.MM. in data 18 giugno 1982 (Gazz. Uff. 10 luglio, n. 188) sono state fissate le caratteristiche funzionali e sono stati approvati i tipi unificati di rimorchi per trasporto di persone, autobus con intercomunicante e filobus, sovvenzionabili con contributo statale dal 1° gennaio 1982, nonché le caratteristiche funzionali e i tipi unificati di materiale

rotabile per metropolitane, sovvenzionabili con contributo statale dal 1° gennaio 1982. Con D.M. 26 febbraio 1983 (Gazz. Uff. 11 marzo 1983, n. 69) sono state fissate le caratteristiche funzionali e sono stati approvati i tipi unificati di autosnodati per trasporto di persone, sovvenzionabili con contributo statale ai sensi degli articoli 11 e 12 della L. 10 aprile 1981, n. 151; con D.M. 15 gennaio 1986 (Gazz. Uff. 4 febbraio 1986, n. 28) sono state fissate le caratteristiche dei veicoli sovvenzionabili con contributo statale (autobus interurbani a due piani), e le norme transitorie. Con altro D.M. 18 luglio 1986 (Gazz. Uff. 11 agosto 1986, n. 185) sono state fissate le caratteristiche funzionali ed è stata approvata l'unificazione degli autobus urbani e suburbani sovvenzionabili con

contributo statale successivamente al 1° gennaio 1987. Con D.M. 3 settembre 1986 (Gazz. Uff. 22 settembre 1986, n. 220) sono state fissate le caratteristiche funzionali e di unificazione per la sovvenzionabilità con contributo statale degli autobus interurbani regionali destinati esclusivamente a servizi con percorsi limitati e frequenti fermate. Con D.M. 15 gennaio 1988 (Gazz. Uff. 30 gennaio 1988, n. 24) sono state approvate le caratteristiche funzionali e di approvazione dei tipi unificati dei filobus snodati urbani e suburbani sovvenzionabili ai sensi degli articoli 11 e 12 della legge 10 aprile 1981, n. 151. Con due DD.MM. 18 settembre 1991 (Gazz. Uff. 25 settembre 1991, n. 225) sono state disposte deroghe sperimentali alle caratteristiche funzionali degli autobus.

(11/a) Il D.M. 26 maggio 1981 (Gazz. Uff. 10 giugno 1981, n. 157) ha così disposto: «Art. 1. I veicoli acquistati ai sensi dell'art. 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, mediante ordinativi in data

successiva a quella di entrata in vigore della legge, e anteriore al 31 dicembre 1981, per poter beneficiare del finanziamento di cui alla citata legge, devono rispondere, in attesa dell'emanazione di nuove norme, alle caratteristiche tecniche e funzionali già stabilite con i decreti ministeriali all'uopo emanati ai sensi dell'art. 17 della legge 16 ottobre 1975, n. 493». Vedi, anche l'art. 34, L. 28 febbraio 1986, n. 41 e l'art. 2, L. 22 dicembre 1986, n. 910.

12. Le regioni, dopo aver quantificato, con il concorso degli enti locali interessati e sentite le rappresentanze delle imprese a gestione privata, il fabbisogno degli investimenti accertandone la congruenza con la politica di programmazione regionale, sottopongono al Ministero dei trasporti le corrispondenti richieste di finanziamento.

Il Ministro dei trasporti effettua la ripartizione del fondo alle regioni, d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 28, tenendo conto della densità di popolazione e dei flussi di traffico, nonché dei programmi di sviluppo e di assetto territoriale.

Le quote del fondo assegnate alle regioni devono essere utilizzate dalle stesse per la concessione agli enti o alle imprese di trasporto di contributi nella misura massima del 75 per cento della spesa ammissibile. Le regioni possono aumentare tali quote con la destinazione di propri mezzi finanziari. [Per l'acquisto di materiale rotabile con caratteristiche unificate di cui all'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377 (11), convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 49, le regioni concordano, in sede di commissione consultiva interregionale, un programma di ripartizione, a livello nazionale o regionale, in modo da assicurare che almeno il 50 per cento delle forniture sia riservato alle imprese industriali ubicate nei territori indicati dall'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con D.P.R. 6 marzo 1978, n. 218] (14).

Le regioni sono tenute a comunicare semestralmente al Ministero dei trasporti lo stato della spesa dei fondi concessi.

(11) Con due DD.MM. 1° febbraio 1982 (Gazz. Uff. 19 febbraio 1982, n. 49) sono state fissate le caratteristiche funzionali e sono stati approvati i tipi unificati di autobus urbani, suburbani e interurbani sovvenzionabili con contributo statale dal 1° gennaio 1982. Con altri due DD.MM. in data 18 giugno 1982 (Gazz. Uff. 10 luglio, n. 188) sono state fissate le caratteristiche funzionali e sono stati approvati i tipi unificati di rimorchi per trasporto di persone, autobus con intercomunicante e filobus, sovvenzionabili con contributo statale dal 1° gennaio 1982, nonché le caratteristiche funzionali e i tipi unificati di materiale rotabile per metropolitane, sovvenzionabili con contributo statale dal 1° gennaio 1982. Con D.M. 26 febbraio 1983 (Gazz. Uff. 11 marzo 1983, n. 69) sono state

fissate le caratteristiche funzionali e sono stati approvati i tipi unificati di autosnodati per trasporto di persone, sovvenzionabili con contributo statale ai sensi degli articoli 11 e 12 della L. 10 aprile 1981, n. 151; con D.M. 15 gennaio 1986 (Gazz. Uff. 4 febbraio 1986, n. 28) sono state fissate le caratteristiche dei veicoli sovvenzionabili con contributo statale (autobus interurbani a due piani), e le norme transitorie. Con altro D.M. 18 luglio 1986 (Gazz. Uff. 11 agosto 1986, n. 185) sono state fissate le caratteristiche funzionali ed è stata approvata l'unificazione degli autobus urbani e suburbani sovvenzionabili con contributo statale successivamente al 1° gennaio 1987. Con D.M. 3 settembre 1986 (Gazz. Uff. 22 settembre 1986, n. 220) sono state fissate le caratteristiche funzionali e di unificazione per la sovvenzionabilità con contributo statale degli autobus interurbani regionali destinati esclusivamente a servizi con percorsi limitati e frequenti fermate. Con D.M. 15 gennaio 1988 (Gazz. Uff. 30 gennaio 1988, n. 24) sono state approvate le caratteristiche funzionali e di approvazione dei tipi unificati dei filobus snodati urbani e suburbani sovvenzionabili ai sensi degli articoli 11 e 12 della legge 10 aprile 1981, n. 151. Con due DD.MM. 18 settembre 1991 (Gazz. Uff. 25 settembre 1991, n. 225) sono state disposte deroghe sperimentali alle caratteristiche funzionali degli autobus.

(14) Comma abrogato dall'art. 13, L. 22 febbraio 1994, n. 146.

TITOLO IV

Disposizioni finanziarie

13. Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11, l'onere di lire 450 miliardi per l'anno 1981 viene fronteggiato rispettivamente a carico e mediante riduzione dei capitoli 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1980 e 1981, in ragione di lire 150 miliardi per l'anno 1980 e di lire 300 miliardi per l'anno 1981. La legge finanziaria, nell'ambito della residua autorizzazione complessiva di lire 1.500 miliardi, provvederà ad indicare le quote destinate a gravare su ciascuno degli anni 1982, 1983 e 1984.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.