

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2099

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato PERTICARO

Nuova disciplina del trasporto pubblico locale

Presentata il 27 febbraio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore del trasporto pubblico locale si trova in una situazione di forte crisi, evidenziata da due elementi di fondo. La qualità dei servizi offerti è assolutamente insoddisfacente per gli utenti, e quindi incapace di riequilibrare la ripartizione modale della domanda, nettamente sbilanciata in favore del trasporto privato, con le ovvie conseguenze in termini di congestionamento del traffico urbano ed inquinamento atmosferico, specialmente nei principali centri urbani. Si registrano inoltre duplicazioni dei servizi e squilibri dell'offerta nei territori a bassa densità abitativa.

La situazione economico-finanziaria è altrettanto grave, caratterizzata da un costante incremento dei costi, a fronte di

proventi complessivi del servizio che non raggiungono il 25 per cento delle spese correnti (costituite per una quota che varia tra il 65 ed il 72 per cento da spese per il personale). Infine, il parco circolante è quantitativamente insufficiente ed in parte vetusto.

Un primo tentativo di riordino e di razionalizzazione del settore viene operato dalla legge 10 aprile 1981, n. 151, con la quale si istituisce il Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private, confluito nel Fondo comune regionale di cui alla legge n. 281 del 1970 ai sensi della legge n. 500 del 1992 (finanziaria 1993), i cui stanziamenti sono erogati alle regioni e da queste alle aziende locali di trasporto.

L'obiettivo che la legge n. 151 del 1981 persegue è il risanamento finanziario delle dette aziende, con l'assunzione di una parte degli oneri a carico dello Stato.

Nonostante nel sistema previsto dalla legge n. 151 del 1981 si affermi il principio per cui i disavanzi di gestione non coperti dai trasferimenti regionali devono rimanere a carico delle aziende e/o degli enti locali, senza oneri ulteriori per il bilancio dello Stato, il settore presenta negli anni successivi all'entrata in vigore della detta legge accenti di forte crisi finanziaria, dovuta all'emersione di disavanzi di gestione ulteriori, che vengono ripianati *ex post* con appositi provvedimenti legislativi i cui oneri gravano sul bilancio statale.

Nel corso della XI legislatura la IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera svolse un'indagine conoscitiva sulla materia, al fine di effettuare una approfondita analisi della problematica del trasporto pubblico locale, in vista di una riforma organica del settore idonea a superare le disfunzioni registrate.

L'indagine conoscitiva si concluse il 23 settembre 1993 con l'approvazione di un documento conclusivo, nel quale si forniva un quadro della situazione esistente e venivano indicate le possibili soluzioni.

Contestualmente venne avviato l'esame, in sede referente, dei progetti di riordino del settore, che tuttavia non venne ultimato a causa della conclusione anticipata della legislatura.

Alla luce di tali premesse, sono sostanzialmente due gli obiettivi di fondo da perseguire:

risanare la situazione economico-finanziaria in cui versano attualmente le aziende di trasporto pubblico locale, attraverso un piano di riassorbimento dei debiti pregressi ed un miglioramento del rapporto annuale tra proventi e costi;

riformare organicamente il settore del trasporto pubblico locale, in modo da superare le attuali incongruenze che non consentono un rilancio del servizio di trasporto pubblico.

La prima finalità è stata perseguita dal Governo con una serie di decreti-legge.

Si rende quindi necessaria una riforma globale del settore articolata sui seguenti punti:

a) una nuova definizione del trasporto pubblico locale, che comprenda l'insieme dei servizi di trasporto offerti per rispondere alla domanda di mobilità, in modo da consentire una programmazione effettivamente unitaria che elimini le sovrapposizioni e le duplicazioni attualmente esistenti;

b) l'unificazione, a livello regionale, delle responsabilità di programmazione e di quelle finanziarie, in modo tale che le regioni prevedano la quantità e la qualità dei servizi sulla base delle risorse effettivamente disponibili;

c) la costituzione in ogni regione di un'Autorità per il trasporto locale, che determini gli *standard* di qualità del servizio e ne controlli il rispetto da parte delle aziende di trasporto;

d) la definizione a livello regionale, in sede di piano annuale, delle risorse finanziarie disponibili per ciascuno degli enti locali ubicati nell'ambito del territorio regionale, tenendo conto di precisi elementi socio-economici;

e) la previsione di particolari agevolazioni che incentivino il ricorso al servizio di trasporto pubblico, quali l'intera deducibilità dell'importo dell'abbonamento annuale ai fini del pagamento dell'imposta sui redditi delle persone fisiche (IRPEF);

f) la fissazione di una nuova procedura per la determinazione delle tariffe, che assicuri l'equilibrio economico-finanziario della gestione nonché l'uniformità delle tariffe stesse tra le diverse modalità di trasporto.

La proposta di legge consta di 14 articoli.

Con l'articolo 1 si precisa la natura di « legge-quadro » del presente provvedi-

mento, tale da contenere i principi fondamentali ai quali le regioni devono attenersi nell'esercizio della loro potestà legislativa, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

Con l'articolo 2 viene data una nuova definizione del trasporto pubblico locale tale da comprendere le diverse modalità di trasporto (strada, ferrovia, acque interne, mare), ed assimilando i servizi aventi carattere complementare.

Con l'articolo 3 si attribuisce alle regioni il compito di programmare i trasporti locali. In particolare, esse predispongono un piano regionale dei trasporti in armonia con gli indirizzi previsti dalla legislazione nazionale e dal piano generale dei trasporti e definiscono le indicazioni per l'elaborazione dei piani di competenza degli enti locali. Per l'adozione dei piani regionali dei trasporti viene previsto un termine, il mancato rispetto del quale determina la sospensione dei trasferimenti statali.

Con l'articolo 4 si attribuisce alle regioni una potestà normativa diretta a stabilire i criteri per:

l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto regionali o di quelli non direttamente gestiti dagli enti locali;

la ripartizione dei finanziamenti;

la determinazione delle tariffe.

La legge regionale stabilisce altresì i criteri, le modalità e le cautele per adibire al servizio di linea autobus destinati al noleggio, nonché per l'impiego temporaneo di autobus già destinati al servizio di linea, in servizio di noleggio con conducente.

Con legge regionale vengono infine stabilite le sanzioni amministrative necessarie ad assicurare la regolarità del servizio.

Con l'articolo 5 si prevede l'istituzione, con legge regionale, dell'Autorità per il trasporto pubblico locale, alla quale spetta la determinazione degli *standard* di qualità e di sicurezza dei servizi e dei parametri per la determinazione delle tariffe, tenuto conto dei costi di gestione e della produttività delle aziende. L'Autorità vigila altresì sul rispetto delle convenzioni che disciplinano l'esercizio dei servizi, promuovendo

eventualmente l'irrogazione delle sanzioni amministrative previste con legge regionale.

Con l'articolo 6 vengono individuate le seguenti risorse per il finanziamento del trasporto pubblico locale:

a) trasferimenti dal Fondo comune regionale di cui alla legge n. 281 del 1970;

b) trasferimenti statali relativi ai servizi delegati;

c) entrate regionali;

d) introiti dei servizi svolti in convenzione da altri soggetti quali le Ferrovie dello Stato e le società che svolgono i collegamenti via mare con le isole minori;

e) tasse istituite dalle regioni nell'ambito della propria autonomia impositiva.

Le entrate tariffarie affluiscono direttamente nelle casse delle aziende di trasporto.

Le regioni determinano annualmente le risorse disponibili per ciascun ente locale ubicato nel proprio territorio, tenendo conto della densità della popolazione, delle condizioni del traffico e del miglioramento nel livello di efficienza della gestione.

Con l'articolo 7, al fine di incrementare l'uso del servizio pubblico in luogo del mezzo privato, si dispone la deducibilità della spesa sostenuta per l'acquisto dell'abbonamento ai mezzi di trasporto pubblico locale ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF). Per le modalità attuative si rinvia ad apposito decreto del Ministro delle finanze. Si demanda al legislatore regionale la previsione, nelle aree metropolitane, di particolari agevolazioni per l'uso combinato dei parcheggi pubblici e dei mezzi di trasporto pubblico locale, al fine di favorire il decongestionamento del traffico e quindi migliorare le condizioni ambientali nelle grandi città.

Con l'articolo 8 si disciplina la procedura per la determinazione delle tariffe, che comunque devono assicurare l'equilibrio gestionale ad essere uniformi ed integrate tra le diverse modalità di trasporto. In particolare, l'Autorità per il trasporto locale (di cui all'articolo 5) definisce i

parametri in relazione ai quali le regioni fissano le tariffe minime, differenziate per tipologia di trasporto. Gli enti locali competenti possono comunque stabilire tariffe superiori a quelle così definite.

Con l'articolo 9 viene regolamentato l'assetto organizzativo del trasporto pubblico locale, che comunque deve essere fondato sui criteri dell'economicità e dell'efficienza ed essere tale da favorire l'intermodalità.

Per l'esercizio dei servizi di trasporto si fa riferimento alle diverse modalità, già previste all'articolo 22 della legge n. 142 del 1990, prevedendosi il regime della concessione obbligatoriamente nel caso in cui il soggetto esercente abbia natura societaria, di norma per i servizi interregionali di cui all'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977. Per ragioni di economicità, è consentita la subconcessione di servizi marginali relativi a trasporti particolari. Nessun indennizzo è dovuto in caso di decadenza dalla concessione per inadempienza.

Viene quindi disciplinata l'eventuale successione nel rapporto concessorio nei casi di decadenza o mancato rinnovo della concessione alla scadenza, prevedendosi in particolare la priorità nell'assunzione, da parte del concessionario subentrante, del personale già dipendente dal precedente concessionario.

Con l'articolo 10 viene disciplinato l'esercizio dei servizi affidati in concessione, stabilendosi la stipula di un apposito contratto di servizio che definisca gli obblighi di servizio pubblico e le corrispettive risorse ad esso destinate.

Con l'articolo 11 vengono assegnati poteri di vigilanza alle regioni ed agli enti locali, nonché alle autorità per il trasporto pubblico locale. In particolare, i primi verificano il rispetto degli impegni assunti dal concessionario, l'efficienza degli impianti e del materiale circolante, la corret-

tezza della gestione nonché la congruità dei programmi predisposti dalle aziende di trasporto. Le seconde (autorità) vigilano sul rispetto dei parametri per la formazione delle tariffe, sull'osservanza degli *standard* di qualità e sicurezza, sull'efficienza nella distribuzione ed integrazione dei servizi e sul rispetto delle regole della concorrenza.

Con l'articolo 12 si provvede al riordino dei servizi ferroviari in concessione ed in gestione governativa, allo scopo di favorirne l'inserimento nei sistemi regionali di trasporto.

In particolare si prevede l'adozione, con decreto ministeriale, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, di un piano di riorganizzazione con il quale trasferire alle Ferrovie dello Stato S.p.a. i servizi in gestione governativa, con relativo passaggio di funzioni amministrative, patrimonio e personale.

Per i servizi in concessione, invece, detto piano deve determinare criteri di coordinamento ed integrazione con i servizi svolti dalle Ferrovie dello Stato S.p.a., in armonia con i piani regionali di trasporto. Il trasferimento dei servizi è previsto, invece, soltanto alla scadenza del rapporto concessorio ovvero nei casi di decadenza o revoca. Per il conseguente trasferimento di beni e personale si rinvia ad apposite convenzioni.

Con l'articolo 13 si stabilisce la conclusione di appositi contratti di servizio tra regioni e Ferrovie dello Stato S.p.a. al fine di assicurare un maggiore coordinamento dei trasporti in ambito locale e regionale. Gli indirizzi posti dalle regioni per evitare duplicazioni di servizi dovranno essere recepiti nei piani regionali dei trasporti.

Con l'articolo 14 si dispone l'abrogazione della legge n. 151 del 1981 dopo 180 giorni dall'entrata in vigore delle nuove disposizioni.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Principi generali).

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

2. I principi desumibili dalla presente legge costituiscono altresì, per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano, norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica.

ART. 2.

(Definizione di trasporto pubblico locale).

1. Per trasporto pubblico locale si intendono i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo in ambito regionale di persone e di cose, effettuati su strada, per ferrovia, per via d'acqua interna e per mare, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabiliti e offerta indifferenziata, ivi compresi quelli svolti tra due regioni confinanti.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano, in quanto compatibili, ai servizi effettuati con carattere complementare, anche in forma sperimentale e per particolari categorie di utenti, disciplinati con apposita legge regionale.

3. Le regioni delegano di norma agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale, ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142.

ART. 3.

(Pianificazione dei trasporti locali).

1. Le regioni organizzano l'esercizio delle funzioni ad esse attribuite dalla presente legge sulla base di piani regionali

dei trasporti definiti in armonia con gli indirizzi nazionali di politica dei trasporti contenuti nelle leggi dello Stato e nel piano generale dei trasporti e nelle sue articolazioni settoriali. A tal fine, le regioni definiscono gli indirizzi generali per l'elaborazione dei piani di trasporto di competenza degli enti locali.

2. Le regioni definiscono i piani regionali dei trasporti entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. La pianificazione regionale individua gli obiettivi di medio periodo su base triennale e definisce il piano di attività annuale.

4. L'inadempienza della regione determina la sospensione dei trasferimenti delle quote di finanziamento statale.

ART. 4.

(Normative regionali).

1. Con leggi regionali sono:

a) stabiliti i criteri per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico non direttamente gestiti dagli enti locali, nonché di quelli regionali;

b) disciplinate le forme di gestione associata dei servizi;

c) stabiliti i criteri per la ripartizione dei finanziamenti;

d) fissati i criteri per la formazione delle tariffe tenendo conto dei parametri determinati dall'Autorità per il trasporto locale;

e) individuati i servizi di trasporto con carattere complementare e le relative modalità di esercizio e di organizzazione;

f) stabiliti i criteri e le modalità per adibire al servizio di linea autobus destinati al noleggio, nonché per l'impiego temporaneo e per specifiche esigenze di autobus già destinati al servizio di linea, per servizi di noleggio con conducente;

g) stabilite le sanzioni amministrative per assicurare il rispetto del regolare svolgimento del trasporto.

ART. 5.

(Autorità per il trasporto locale).

1. In ogni regione viene istituita con legge regionale una Autorità per il trasporto locale.

2. L'Autorità:

a) determina gli *standard* di qualità e di sicurezza dei servizi;

b) determina i parametri per la formazione delle tariffe ed i livelli delle stesse in rapporto ai costi di gestione e alla produttività delle aziende;

c) vigila sul rispetto dei criteri prefissati e sul rispetto delle convenzioni per l'esercizio dei servizi;

d) propone alla regione, ove non direttamente competente ad irrogarle, le opportune sanzioni;

e) vigila sul rispetto dei parametri fissati per la formazione delle tariffe;

f) vigila sul rispetto degli *standard* di qualità e di sicurezza, nonché sulle norme di tutela dell'utenza;

g) vigila sull'efficiente distribuzione e integrazione dei servizi, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e con il piano di attività annuale della regione;

h) vigila sul rispetto delle regole della concorrenza.

3. La legge regionale determina le sanzioni amministrative ed i casi nei quali l'Autorità può autonomamente irrogarle.

ART. 6.

(Risorse finanziarie).

1. Le risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale sono costituite da:

a) trasferimenti di quota parte delle risorse del Fondo comune per le regioni a statuto ordinario;

b) trasferimenti dello Stato, in relazione alle quote afferenti i servizi delegati;

c) entrate regionali;

d) introiti tariffari relativi ai servizi effettuati, ivi compresi quelli svolti dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. ai sensi dell'articolo 12, nonché quelli svolti per via d'acqua interna e via mare ai sensi dell'articolo 2, comma 1;

e) introiti derivanti da apposite tasse che le regioni possono istituire nell'ambito delle proprie competenze in materia. Il gettito delle tasse è destinato esclusivamente al finanziamento di una quota degli oneri di gestione delle aziende di trasporto pubblico locale, non superiore comunque al 40 per cento di tali oneri.

2. Gli introiti tariffari affluiscono direttamente ai bilanci dei soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e vengono computati ai fini della determinazione delle risorse disponibili per ciascuno degli enti ubicati nell'ambito del territorio regionale.

3. In sede di definizione del piano di attività annuale, le regioni determinano preventivamente le risorse complessivamente disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale per gli enti locali ubicati nell'ambito del territorio regionale.

4. Per la determinazione di cui al comma 3, le regioni tengono conto dei seguenti parametri:

a) densità di popolazione;

b) condizioni del traffico;

c) incremento dell'efficienza nella gestione del servizio nell'ultimo esercizio rispetto a quello immediatamente precedente.

ART. 7.

(Agevolazioni per incentivare il ricorso al trasporto pubblico locale).

1. Al comma 1 dell'articolo 10 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, dopo la lettera l) è aggiunta la seguente:

« l-bis) gli importi degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale ».

2. Con decreto del Ministro delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità attuative di quanto previsto al comma 1 anche al fine di consentire la deducibilità di singoli abbonamenti mensili.

3. Nelle zone ove è prevista l'istituzione delle aree metropolitane di cui all'articolo 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142, le regioni possono prevedere particolari agevolazioni tariffarie per l'uso combinato di parcheggi pubblici e di mezzi del trasporto pubblico locale per favorire la decongestione dei centri urbani.

4. Le modalità attuative di quanto previsto al comma 3 sono definite con apposite convenzioni tra regioni e gli enti locali interessati.

ART. 8.

(Tariffe).

1. Le regioni, in relazione ai parametri definiti dall'Autorità per il trasporto locale, definiscono le tariffe minime per tipologie di trasporto pubblico locale. Le tariffe devono assicurare l'equilibrio economico-finanziario della gestione, nonché l'uniformità e l'integrazione delle tariffe relative alle diverse modalità di trasporto locale.

2. L'ente locale competente può stabilire tariffe superiori a quelle determinate ai sensi del comma 1, anche limitatamente a singoli titoli di viaggio o a singole relazioni di traffico.

ART. 9.

(Organizzazione dei servizi di trasporto).

1. I servizi di trasporto pubblico locale sono organizzati secondo principi di economicità e di efficienza, da conseguirsi anche attraverso un assetto basato sulla intermodalità del trasporto.

2. I servizi di trasporto pubblico locale sono esercitati ai sensi dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

3. I servizi di trasporto pubblico locale esercitati da società sono svolti in regime di concessione, anche se al relativo capitale partecipano gli enti locali.

4. È di norma esercitato in regime di concessione il servizio di trasporto interregionale di cui all'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

5. È consentita, nei casi di cui ai commi 3 e 4, previa autorizzazione dell'ente concedente, la subconcessione di servizi marginali relativi a trasporti da effettuarsi in orari, periodi e circostanze particolari, per conseguire risparmi economici e gestionali, nel rispetto della regolarità di esercizio.

6. In caso di inadempienze tali da determinare la decadenza dalla concessione non è dovuto alcun indennizzo. Le attrezzature fisse e mobili possono essere rilevate, a prezzi di mercato e con diritto di prelazione, dal concessionario subentrante, al netto di eventuali contributi pubblici in conto capitale per investimenti non ammortizzati.

7. In caso di mancato rinnovo della concessione alla sua scadenza, ove si proceda a nuova concessione, il concessionario subentrante è tenuto a rilevare, a prezzi di mercato ed al netto di eventuali contributi pubblici in conto capitale per investimenti non ammortizzati, le attrezzature fisse e mobili ed il materiale circolante, nonché a riconoscere un indennizzo per l'organizzazione tecnica e amministrativa.

8. Nei casi di cui ai commi 6 e 7 il concessionario subentrante è tenuto a garantire prioritariamente l'assunzione, in continuità di rapporto di lavoro, del personale già dipendente dal precedente concessionario.

ART. 10.

(Contratti di servizio).

1. Per l'esercizio di servizi svolti in regime di concessione, l'ente concedente e il soggetto concessionario stipulano appositi contratti di servizio.

2. Nei contratti di servizio sono definiti gli obblighi di servizio pubblico e individuate le risorse ad esso destinate.

ART. 11.

(Vigilanza).

1. Le regioni e gli enti locali effettuano la vigilanza:

a) sull'osservanza degli obblighi derivanti dalla concessione;

b) sulla buona efficienza degli impianti e del materiale circolante;

c) sulla correttezza della gestione;

d) sulla congruità dei programmi predisposti dalle aziende di trasporto pubblico locale al fine del raggiungimento degli *standard* prefissati.

ART. 12.

(Trasporto ferroviario).

1. Allo scopo di perseguire la razionalizzazione dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione ed in gestione governativa e di favorirne l'inserimento nei sistemi regionali di trasporto pubblico, il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, adotta con proprio decreto il piano di riorganizzazione dei servizi stessi.

2. Il piano di riorganizzazione di cui al comma 1 trasferisce alle Ferrovie dello Stato S.p.a. i servizi ferroviari svolti in regime di gestione governativa.

3. Successivamente all'adozione del piano di riorganizzazione di cui al comma 1, le funzioni amministrative statali in materia di servizi ferroviari già svolti in regime di gestione governativa, i relativi patrimoni ed il personale sono trasferiti alle Ferrovie dello Stato S.p.a.

4. Il piano di cui al comma 1 determina i criteri e le modalità per coordinare ed integrare i servizi svolti in regime di concessione con quelli svolti dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. e con quanto previsto nei singoli piani regionali dei trasporti.

5. Alla scadenza delle concessioni, ovvero nel caso di decadenza o di revoca, i servizi gestiti in regime di concessione sono trasferiti alle Ferrovie dello Stato S.p.a.

6. Con apposite convenzioni sono definiti i trasferimenti di beni e di personale delle aziende concessionarie dei servizi trasferiti alle Ferrovie dello Stato S.p.a.

7. Le Ferrovie dello Stato S.p.a. costituiscono una società cui è affidato lo svolgimento dei servizi trasferiti ai sensi del presente articolo.

ART. 13.

(Linee d'interesse regionale e locale delle Ferrovie dello Stato S.p.a.).

1. Le regioni definiscono con le Ferrovie dello Stato S.p.a. appositi contratti di servizio pubblico per evitare duplicazioni ed assicurare il servizio in coerenza con gli obiettivi individuati nei piani regionali dei trasporti.

2. Ai fini di cui al comma 1 le regioni prevedono l'integrazione delle concessioni di autolinee con il servizio ferroviario in ambito regionale.

3. Gli indirizzi definiti dalle regioni per l'attuazione di quanto previsto al comma 2 sono inseriti nei piani regionali dei trasporti.

ART. 14.

(Abrogazione di norme).

1. A decorrere dal centottantesimo giorno dalla data di entrata in vigore della presente legge è abrogata la legge 10 aprile 1981, n. 151.