

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3419

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore TOFANI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 MAGGIO 2005

—————

Norme per la valorizzazione e il recupero della Via Latina

—————

ONOREVOLI SENATORI. - È noto che uno degli elementi che hanno reso possibile la formazione dell'Impero romano e la sua durata per così lunghissimo tempo, è stato il sistema viario: il più formidabile insieme di strade della storia della civiltà umana.

Dette strade, definite «consolari» perché nacquero tutte al tempo della Repubblica, partivano da un punto ideale del Foro romano e uscendo da Roma attraversavano valli, pianure e fiumi su solidi ponti. Erano larghe, spesso rettilinee, lastricate da materiale lavico e formate in linea di massima dal *crepidus* (la parte alta), dal *sulcus* (canale che scorreva sui due lati della strada) e dal *summum dorsus* (il lastricato vero e proprio). Sotto il lastricato si trovavano vari strati costituiti da materiali diversi (pietrame, sabbia, pozzolana, talvolta anche anfore). La costruzione era perfetta e tanto solida da resistere per secoli e secoli e, per lunghi tratti, anche fino ai nostri giorni. Il sistema di costruzione era, infatti, rivoluzionario per l'epoca. Veniva scavato un fossato largo e profondo che veniva riempito prima con una massicciata di pietre e schegge di pietra pressate, poi con strati di pietre piccole, ghiaia, sabbia e malta. Sopra si stendeva l'*agger* o *summum dorsus*, cioè il lastricato vero e proprio. La carreggiata era costruita «a schiena», cioè pendente verso l'esterno per lo scolo delle acque. Ad ogni miglio erano poste le pietre indicanti la distanza da Roma o dalla città più vicina. Erano inoltre frequenti le stazioni di posta, dette *mansiones*, dotate di camere, comando di polizia e taverne dove i viaggiatori potevano rifocillarsi e cambiare i cavalli.

La trasformazione della rete stradale nel corso dei secoli, non ha comportato solo un mutamento di carattere tecnico; l'apertura e la manutenzione dei tracciati stradali sono divenute, nel tempo, espressione di un potere centrale capace di dare unità geografica, culturale ed economica ad un territorio amplissimo e disomogeneo che andava espandendosi a dismisura.

Naturale collegamento fra il Lazio e la Campania la via Latina ha un'origine antichissima «essendosi formata spontaneamente in epoca molto anteriore al tracciato che venne definito in età storica»⁽¹⁾.

Basti ricordare, a tal proposito, una delle mitiche fatiche di Ercole, la decima, dove si racconta che l'eroe greco, figlio di Zeus e di Alcmena, muovendo verso la Sicilia dal Lazio, spingeva «innanzi a sé le vacche di Gerione lungo la via Latina»⁽²⁾.

Mettendo da parte la mitologia, non si può dimenticare che fin dall'VIII secolo a. C. frequenti erano i rapporti fra l'Etruria meridionale e la Campania etrusca.

Scambi che avvenivano soprattutto seguendo un percorso, per così dire, interno: l'altra possibilità di collegamento esistente a quell'epoca, infatti, quella per via marittima o costiera seguendo l'Appia, era resa, se non impraticabile, almeno poco sicura, dalla agguerrita presenza della flotta della colonia greca di Cuma.

Questo intenso traffico di merci e di prodotti fra l'Etruria e la Campania, ovvero fra gli Etruschi dell'Italia centrale e quelli del meridione campano, andarono avanti, in ma-

⁽¹⁾ AA. VV., Ager Aquinas. *Aerotopografia archeologica lungo la valle dell'antico Liris*, a cura di Giuseppe Ceraudo, Marina di Minturno 2004, p. 29.

⁽²⁾ PIER GIORGIO MONTI, *Via Latina*, Roma 1995, p. 7.

niera pressoché continua, per più di trecento anni fino agli inizi del secolo V.

La qualcosa è attestata, in maniera evidente, dal ritrovamento sempre più frequente di vasellame etrusco nei centri del Lazio meridionale (vedi *Fregellae*), nonché dalla presenza di numerosi toponimi di probabile derivazione etrusca.

Da qui l'ipotesi, già avanzata da alcuni studiosi del secolo scorso⁽³⁾, che configura nel territorio del Lazio meridionale la presenza di alcune città o nuclei fortificati posti a protezione di questi flussi ininterrotti di scambi e di rapporti fra le due componenti etrusche dell'Italia centrale e meridionale.

Nel corso del V secolo però questo interscambio va gradatamente ad interrompersi, fino a cessare del tutto: la cosa deve essere vista in correlazione con l'affermazione dei Volsci e di alcune gravi sconfitte militari patite dagli Etruschi per mano dei cumani (524 e 474 a. C.).

L'avvento dei Volsci e delle altre popolazioni appenniniche, di fatto, bloccò questo flusso di merci e di prodotti dal Lazio in direzione della Campania, cosa che sarà ripristinata soltanto alla fine del IV secolo quando, sulla scena, irrompe prepotente Roma che sconfigge, sia pure con difficoltà inenarrabili i Volsci, e ripristina, almeno in parte, l'antica via di collegamento.

Proprio a questo periodo - siamo sul declinare del IV secolo a. C. - si fa risalire la nascita della via Latina o meglio di quella che, da questo momento in poi, sarà sempre indicata con tale nome, anche se, con tutta probabilità, un tracciato, sia pure non convenzionalmente indicato, esisteva già da secoli addietro ed era stato utilizzato dagli Etruschi per i loro spostamenti verso la Campania e per i loro affari di natura commerciale. Ma perchè via Latina?

Al riguardo le ipotesi sono variegate.

Qualcuno fa derivare il nome dal fatto che, originariamente, la strada consentiva il collegamento tra Roma e i Colli Albani dove si ergeva il santuario di «*Iuppiter Latiaris*» e dove si celebravano, con grande solennità, le cosiddette *feriae Latinae*.

Di origine assai antica (si racconta che sia stata istituita da Enea) tale festa, che non aveva una data prestabilita ma veniva fissata dai pontefici anno per anno (sembra comunque che si svolgesse, per quattro giorni consecutivi, tra aprile e giugno) era uno degli appuntamenti più importanti per i Romani che, non a caso, continuarono a celebrarla fino ai primi secoli dell'Impero.

Essa attirava moltissime persone che da Roma si riversavano in massa presso il santuario di Giove sui Colli Albani.

Il fenomeno era così imponente e coinvolgeva tutte le istituzioni della città, che si era soliti ricorrere alla nomina di un *dictator feriarum Latinarum causa* che aveva il precipuo compito di badare al governo di Roma in assenza dei consoli che erano soliti partecipare anch'essi alle giornate di festa, dove, anzi, ricoprivano un ruolo di primissimo piano.

Era proprio il console infatti che sacrificava un toro nel sacro tempio, le cui carni venivano divise tra i rappresentanti istituzionali delle più antiche città del Lazio, quasi a suggellare un patto di federazione e di armonia con Roma.

Altri invece ricollegano la denominazione ad una pura circostanza di carattere geografico: la via infatti «attraversava tutto il territorio della vecchia Lega latina, compreso il *Latium novum* o *adiectum* che Roma si era annesso dopo la sottomissione di quei popoli più meridionali»⁽⁴⁾.

In realtà, come ha fatto notare Pier Giorgio Monti, autore, qualche anno fa, di un bel lavoro sulla via Latina, «la denomina-

⁽³⁾ G. COLASANTI, *I cercatori di ferro. Elementi etruschi nella valle del Liri*, Roma 1928.

⁽⁴⁾ AA. VV., *Ager Aquinas*, op. cit., p. 29.

zione di questa nuova via, contrariamente a quanto avvenne per altre strade più recenti, che furono chiamate con il nome del magistrato costruttore o con quello della città di arrivo, sembrerebbe solo voler significare genericamente il suo passaggio verso o attraverso il Lazio»⁽⁵⁾.

A prescindere però dalle ipotesi, tutte proponibili e degne di considerazione, è certo che, con il passare degli anni, la via Latina acquistò una importanza davvero notevole.

Tale via di comunicazione infatti seguì, passo passo, le non sempre agevoli tappe di espansione di Roma che, attraverso il territorio laziale, si portava sempre più a sud.

Ma andiamo con ordine e cerchiamo di ricostruire il tracciato originario della via Latina.

La strada usciva dalle mura di Roma attraverso la porta Capena, la stessa porta dalla quale, qualche tempo più tardi, partirà anche la via Appia.

Curiosa la simiglianza etimologica fra il punto di partenza della via Latina, porta Capena, con il punto di arrivo della stessa, Capua, così come singolare l'altra ipotesi avanzata dall'insigne archeologo Filippo Coarelli, lo «scopritore» di *Fregellae*, che vuole il toponimo di Capena in stretta analogia con il monte Cavo, sui Colli Albani, ossia con il luogo dove doveva sorgere il tempio di «*Iupiter Latiaris*».

Lasciate le mura aureliane, la via Latina, passando tra Grottaferrata e Frascati, raggiungeva i Colli Albani e si insinuava nella valle del Sacco, facendo tappa a *Signa* (l'odierna Segni), al di sotto di *Anagnia* (Anagni), *Ferentinum* (Ferentino) e *Frusino* (Frosinone).

Da Frosinone raggiungeva e superava il fiume Liri nei pressi di *Fregellae* (Ceprano): dopo la distruzione della colonia ad opera dei Romani nel 125 a. C.⁽⁶⁾, la strada fu fatta transitare attraverso il centro di *Fabrateria Nova* (San Giovanni Incarico), costruito nel 124 a. C. dopo la scomparsa di *Fregellae*.

Oltrepassato il Liri, la via Latina attraversava *Aquinum* (Aquino), *Interamna Lirenas* e *Casinum* (Cassino), per poi dirigersi, attraverso San Pietro Infine (*Ad Flexum*), nell'agro campano, toccando *Teanum Sidicinum* (Teano), *Cales* (Calvi Risorta), *Casilinum* (Capua), dove veniva raggiunta dall'Appia, per concludere la sua corsa a *Capua*, l'odierna Santa Maria Capua Vetere⁽⁷⁾.

In tutto quindi, da Porta Capena, (Roma), fino a Capua, erano 146 miglia romane corrispondenti, all'incirca, a 216 chilometri.

Ogni miglio vi era una colonnina in pietra, il cosiddetto «miliare», che dava precise indicazioni soprattutto riguardo alle distanze.

Esistono, per fortuna, ancora parecchi di questi «segnali» *ante litteram*: il più antico, e quindi il più prezioso, è stato rinvenuto a Venafro e reca inciso il nome di Lucio Cornelio Cinna, che fu console a Roma nel 127 a. C.

Lungo tutto il percorso della via Latina si diramavano altre strade che contribuivano a formare un complesso reticolato viario che i Romani utilizzavano per i loro spostamenti militari e commerciali.

Abbiamo già ricordato l'intersecazione con l'Appia a *Casilinum* che permetteva di raggiungere Roma attraverso un percorso costiero, fino a ricongiungersi sotto porta Capena.

La via Appia poi poteva essere raggiunta anche da Teano, Cassino e Aquino, attra-

⁽⁵⁾ PIER GIORGIO MONTI, *Via Latina*, op. cit. p. 9.

⁽⁶⁾ La via Latina passava proprio al centro dell'agglomerato urbano di *Fregellae* come dimostrato dalle ripetute campagne di scavo condotte sul pianoro di Opri dal prof. Filippo Coarelli e dall'Università di Perugia.

⁽⁷⁾ *Ab origine* la via Latina, superata *Fregellae*, dirigeva su *Interamna Lirenas* e quindi proseguiva in direzione di *Cales*, escludendo sia *Aquinum* che *Casinum*: ciò era dovuto al fatto che, alla fine del IV secolo, la zona a nord della valle del Liri era ancora nelle mani dei Sanniti.

verso tracciati viari che facevano tutti capo all'importantissima colonia di *Minturnae* (Minturno), considerata il porto delle città poste all'interno.

Procedendo da sud a nord, ossia da Capua a Roma, da Venafro e da Cassino era possibile collegarsi alla via Valeria attraverso *Aufidena* (Alfedena) e *Corfinium* (Corfinio).

Da Ceprano e da Frosinone invece partivano altre diramazioni che consentivano di raggiungere Sora e, attraverso la valle di Roveto, l'altra colonia di *Alba Fucens* e quindi la via Valeria.

Ancora da Ceprano partiva una strada, la prosecuzione meridionale di quella per Sora, che conduceva verso il mare e, attraverso *Fundi* (Fondi), si ricongiungeva alla via Appia.

Anche da Frosinone si poteva raggiungere la zona costiera e l'Appia passando per Priverno.

Infine, ancora più a nord, nei pressi di Artena, nella valle del Sacco, attraverso la *statio ad bivium*, la via Latina si intersecava con la Labicana.

Come tutte le più importanti strade romane anche la via Latina, larga circa 4 metri⁽⁸⁾, era lastricata di pietre poligonali.

Il materiale era variegato e cambiava a seconda della zona che si andava ad attraversare: in linea di massima, comunque, troviamo il basalto nella provincia romana e le pietre in calcare nel Lazio meridionale e nella Campania.

Lungo il percorso, accanto ai miliari di cui già si è detto, vi erano le stazioni di posta, le cosiddette *mutationes*, una sorta di moderni autogrill autostradali: vi era infatti la locanda dove si somministrava il cibo ai viaggiatori, le stalle per i cavalli, le stanze dove si poteva riposare o trascorrere la notte.

Le *mutationes*, di norma, erano dirette da un funzionario, il *praepositus*, che aveva

alle sue dipendenze un numeroso personale da impiegare nelle variegate incombenze.

Avevano un prezioso punto di riferimento nelle stazioni sia il servizio di posta per la spedizione di lettere e plichi, attraverso corrieri veloci a cavallo, che il trasporto di merci e derrate che, di solito, veniva assicurato con carri trainati da buoi.

L'importanza della via Latina, come già accennato, era data proprio dalla sua connotazione geografica: con tale arteria infatti Roma era collegata, non solo alla Campania ma, di fatto, al meridione d'Italia.

È proprio attraverso la via Latina che l'enorme flusso delle merci e dei prodotti provenienti dalle regioni meridionali, dalla Sicilia, ma anche dall'Oriente, potevano giungere fino a Roma, ossia fino al cuore dell'Impero.

Un'importanza che non sfuggì ai più acerrimi nemici di Roma che si servirono proprio della via Latina per sferrare i loro attacchi: basti pensare che questa strada fu percorsa sia dagli eserciti di Pirro, re dell'Epiro (280 a. C.), che dalle truppe e dagli elefanti del cartaginese Annibale (212 a. C.), in una delle pagine più drammatiche della millenaria storia di Roma.

Un funzionario si occupava della manutenzione della strada (il *curator viae Latinae*) che doveva essere sempre tenuta in condizioni di efficienza proprio per la sua straordinaria importanza militare, commerciale e di collegamento.

Egli controllava periodicamente lo stato del lastricato e dei marciapiedi, lo scolo delle acque piovane e lo stato dei miliari ossia di quella che, con termine moderno, potremo chiamare la segnaletica.

Il *curator* metteva in atto, avvalendosi di apposito personale alle sue dipendenze, tutte quelle opere e quegli interventi ritenuti ne-

⁽⁸⁾ Ai due lati della strada erano presenti degli ampi spazi, una sorta di marciapiedi, larghi all'incirca 3 metri, riservati a chi viaggiava a piedi: percorrendo queste particolari corsie si evitava il rischio di essere travolti dai carri e dai cavalli.

cessari per assicurare l'ottimale manutenzione della strada.

Notizie sulla via Latina si possono ricavare sia da fonti letterarie che iconografiche: tra gli autori classici più importanti ricordiamo Strabone che nella sua opera *Geografikà* (I secolo a. C.) menziona l'itinerario della via Latina e le città che si incontrano lungo il suo tragitto fra Roma e Cassino.

Di età imperiale, anche se è conosciuta solo attraverso una copia redatta nel Medio Evo, conservata nella Biblioteca nazionale di Vienna, è la famosa *Tabula Peutingeriana*: si tratta di un rotolo di pergamena in cui, tra le varie vie tracciate in rosso, vi è anche la Latina. Nella Tabula sono persino riportate le distanze fra le località e le varie stazioni di posta collocate lungo il percorso.

Altra fonte è costituita dall'*Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, risalente al tempo di Diocleziano: anche in esso compare il tracciato della via Latina.

Non si possono infine non menzionare altre due fonti importanti, sia pure risalenti ad epoche più tarde: la *Cosmographia* dell'Anonimo ravennate (VII secolo d. C.) e la *Geographica* di Guidone datata 1119. Venuta meno l'efficiente organizzazione romana, con l'avvento del periodo medievale, la via Latina subisce un inevitabile declino, conforme a gran parte delle strutture realizzate dai romani.

Del resto i vecchi agglomerati urbani, sorti lungo il percorso dell'arteria, per lo più in località pianeggianti, vengono abbandonati per paura delle scorribande barbariche: la popolazione inizia a rifugiarsi in posti più elevati, spesso sul cocuzzolo delle montagne, dove si stava più al sicuro.

La stessa via Latina che correva da Roma a Capua per lo più in pianura, è abbandonata proprio a causa della sua pericolosità; e, non essendovi più chi si cura della sua manutenzione, come accadeva in epoca romana, rapidamente viene, se non cancellata, lasciata nell'incuria, con la vegetazione che si insi-

nuva fitta nel basolato e finisce per rendere invisibile o quasi il tracciato stradale.

Iniziano a svilupparsi altri tipi di arterie, più modeste, poste non in pianura, inabitabile e malsana, ma in posizione più elevata, che servivano a mettere in collegamento i nuovi insediamenti abitativi sorti sulle montagne: sono le cosiddette «pedemontane» che, il più delle volte, utilizzano antichissimi tratturi risalenti ad epoca preromana, abbandonati quando la straordinaria organizzazione stradale, messa a punto dagli ingegneri romani, aveva coperto la pianura con un fitto ed intersecante reticolato viario.

E questo abbandono dura, ininterrotto, per molti secoli, almeno fino a quando le condizioni di vivibilità non fanno registrare un sensibile miglioramento e si assiste a quel curioso fenomeno di «pendolarismo» per cui gli agglomerati urbani, alla fine del periodo dell'età di mezzo, si spostano, in blocco o quasi, dalla montagna alla pianura.

Consolidatasi questa tendenza, inizia ad assumere di nuovo straordinaria importanza il reticolato viario originario, posto a fondovalle, che per tanti anni era stato completamente abbandonato.

Le nuove città, non più arroccate su impervie vette difficilmente raggiungibili, si adagiano sempre più in pianura, appaiono in continua espansione urbanistica e demografica e hanno perciò bisogno di vie, di strade, di un sistema di comunicazione che le metta in contatto, per favorire quella serie di interscambi necessari alla vita economica e relazionale.

Ed è proprio in questo particolare contesto che iniziano ad essere riscoperte le antiche vie tracciate dai Romani e quindi anche la via Latina.

Una prima notizia di un tentativo di recupero e di ripristino della stessa, da Roma fino al fiume Liri e a Ceprano, ossia fino ai confini con il Regno di Napoli, risale al 1620: la strada fu risistemata, in molti punti rifatta e fu ricostruito anche il ponte sul Liri che era crollato qualche anno prima.

Ad onor del vero, se le autorità pontificie dimostrarono sempre l'intenzione di curare la manutenzione di questa arteria che dal cuore dello Stato portava fino ai confini, dall'altra parte gli amministratori napoletani non furono quasi mai animati dalle medesime intenzioni per ciò che riguardava la loro parte di competenza della strada, ossia da Capua a Ceprano.

La via Latina continuò ad essere percorsa solo a tratti e principalmente là dove il vecchio percorso aveva resistito, in tutto o in parte, all'incedere del tempo e all'abbandono.

Fino a che nel 1796, su impulso del re Ferdinando IV di Borbone, fu varata la costruzione di una nuova strada, detta «consolare» che, unendo Napoli a Sora e poi agli Abruzzi, determinò, almeno per questo lungo tratto, il pressoché definitivo abbandono

della vecchia via Latina che, di fatto, cessò praticamente di esistere⁽⁹⁾.

E così il ricordo di questa gloriosa strada romana, che per tanti secoli aveva rivestito una importanza notevole, rimase confinato soltanto in qualche ingiallito documento di archivio e in alcuni toponimi periferici che attestavano, e che spesso continuano a farlo ancora oggi, il passaggio, in quei pressi, dell'antico tracciato.

Il disegno di legge che si propone ha come obiettivo principale quello di provvedere alla realizzazione di progetti di valorizzazione e di recupero della via Latina, considerata l'importanza che la stessa riveste quale risorsa storica, culturale e ambientale e nella consapevolezza che tutto ciò che testimonia la storia e la civiltà del nostro Paese deve essere tutelato e protetto, attivando i necessari finanziamenti a favore dei territori e delle comunità attraversate da quei percorsi.

⁽⁹⁾ «La via Latina che già aveva perduta l'importanza come transito, dopo fatta questa strada sparì» (Mons. ROCCO BONANNI, *Monografie Storiche*, Isola del Liri 1926, p. 202, appendice 12)

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Lo Stato riconosce l'importanza dell'«antico percorso della via Latina», di seguito denominato «via Latina», quale risorsa storica, culturale e ambientale di notevole interesse pubblico, ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

2. Allo scopo di cui al comma 1, lo Stato, d'intesa con le regioni attraversate dalla via Latina, promuove, ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, la tutela, la valorizzazione ed il recupero della via Latina e dei territori circostanti, per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

a) adozione di iniziative volte a diffondere la conoscenza del percorso storico della via;

b) attuazione di interventi volti al recupero di tratti originali dell'antico tracciato ed alla loro interconnessione con le infrastrutture per la mobilità esistenti, al fine di migliorare le possibilità di rivisitazione;

c) realizzazione di opere di restauro scientifico e risanamento conservativo dei siti di interesse storico, artistico e ambientale esistenti su tutte le parti di territorio interessate dall'antico tracciato, al fine del miglioramento della pubblica fruizione;

d) realizzazione di interventi per la creazione di nuove strutture ricettive e turistiche lungo l'antico itinerario, con priorità per gli interventi di recupero di edifici esistenti di interesse storico-artistico e ambientale.

Art. 2.

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali un fondo speciale di 90 milioni di euro per il triennio 2005-2007, in ragione di 30 milioni di euro per anno.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono attribuite alle regioni attraversate dalla via Latina, in ragione dei programmi di recupero, tutela e valorizzazione presentati da ciascuna regione e che le stesse si impegnano a realizzare.

Art. 3.

1. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di cui alla presente legge, il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero dell'ambiente e delle tutela del territorio e le regioni interessate stipulano, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, un apposito Accordo di programma quadro per la definizione del programma esecutivo degli interventi, nei modi e con le procedure previste dall'articolo 2, comma 203, lettera c), della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

Art. 4.

1. Per gli interventi riguardanti beni non statali, sono concessi contributi a carico del fondo speciale di cui all'articolo 2, fino ad un importo massimo del 30 per cento della spesa riconosciuta.

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere corrisposti sia in corso d'opera, sia sulla base dello stato di avanzamento dei lavori ovvero a saldo finale, previa documentazione esibita da parte della regione competente.

3. La concessione dei contributi di cui al comma 1 è subordinata alla stipula di una

convenzione tra la regione competente ed il soggetto privato e deve prevedere la non trasferibilità degli immobili per almeno quindici anni e la conservazione della destinazione d'uso prevista dal progetto per lo stesso periodo.

Art. 5.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

