

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2540

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI

(SIGNORILE)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(ROMITA)

E COL MINISTRO DEL TESORO

(GORIA)

Provvedimenti urgenti per la ristrutturazione
del mercato dell'autotrasporto

Presentato il 13 febbraio 1985

ONOREVOLI DEPUTATI! — Nell'ambito dell'attuazione di una politica organica di ristrutturazione dell'autotrasporto merci, la legge 27 novembre 1980, n. 815, ha istituito il Fondo nazionale per il credito agevolato per l'autotrasporto merci in conto terzi al fine di sorreggere, attraverso concessioni di contributi in conto interessi, gli autotrasportatori di merci interessati a rinnovare il proprio parco veicoli. Scopo essenziale di tale legge sa-

rebbe stato il rinnovo del parco veicoli, lo sviluppo di forme cooperative e consortili e di forme di trasporto combinato, nonché l'incentivazione di investimenti immobiliari da realizzarsi all'interno dei centri intermodali di scambio e di integrazione tra i vari mezzi di trasporto.

Senonché la legge è rimasta pressoché inoperante, in quanto la Commissione delle Comunità europee, con decisione del 20 luglio 1983, ha intimato al Gover-

no italiano la soppressione del regime di sovvenzioni da essa previsto, perché ritenuto distorsivo del principio della libera concorrenza fra le imprese dei Paesi della Comunità europea.

A ciò aggiungasi che è rimasto altresì inoperante il Fondo centrale di garanzia per la copertura dei rischi connessi ai finanziamenti accordati da istituti ed aziende di credito alle imprese di trasporto iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori, previsto dalla legge 4 agosto 1984, n. 467. Nelle intenzioni del Ministro proponente, esso veniva incontro alle difficoltà alle quali andavano incontro gli autotrasportatori, soprattutto i piccoli, che non hanno mai potuto prestare le garanzie chieste dagli istituti bancari; il Fondo assicurava non soltanto la copertura dei rischi connessi ai finanziamenti accordati dagli istituti finanziatori, ai sensi della riferita legge n. 815 del 1980, quanto altresì la copertura del 90 per cento della perdita subita dagli istituti stessi a fronte del capitale e fino a 50 milioni di lire in relazione ai finanziamenti stessi.

In tale situazione di non operatività della legge n. 815 del 1980 sono, poi, intervenuti altri fattori che hanno influito negativamente nel settore dell'autotrasporto di merci, quale la stasi della domanda di veicoli pesanti nuovi, dovuta essenzialmente agli alti costi e alla crisi ciclica del mercato dell'autotrasporto merci, originata, questa, anche da un eccesso dell'offerta sulla domanda di trasporto, proprio come conseguenza di un parco circolante troppo consistente.

Questo settore del trasporto è rimasto poi escluso dai vantaggi della riduzione dei consumi — che è uno degli effetti più salienti della rapida evoluzione tecnologica dell'industria automobilistica — con la conseguente impossibilità di riduzione dei costi e di aumento della produttività.

Con il disegno di legge in questione, viene abbandonato l'obiettivo dello sviluppo del trasporto combinato e degli investimenti immobiliari da realizzare all'interno dei centri intermodali che co-

stituisce oggetto di studio nella più ampia ottica globale del Piano generale dei trasporti in corso di elaborazione ai sensi della legge 15 giugno 1984, n. 245, e si introduce un differente sistema di azione sul mercato dell'autotrasporto merci.

Tale sistema, in primo luogo, tiene conto delle osservazioni formulate dalla Commissione delle Comunità europee, e concentra gli sforzi finanziari su interventi finalizzati — attraverso incentivi all'acquisto di nuovi veicoli e alla radiazione dei vecchi — alla razionalizzazione del settore mediante la riduzione della capacità complessiva e dell'anzianità del parco circolante, dell'inquinamento causato dalle emissioni gassose e sonore e dei consumi nonché mediante l'aumento della sicurezza della circolazione.

In secondo luogo, viene perseguito l'obiettivo di incentivare l'associazionismo cooperativo fra lavoratori autonomi e artigiani, riducendo l'attuale polverizzazione delle imprese costituite in gran parte da piccole aziende con uno o due automezzi e, pertanto, costrette, per motivi di sopravvivenza, ad operare al di fuori della logica di una sana economia di mercato.

Per realizzare tali obiettivi il presente disegno di legge intende operare attraverso tre direttrici e cioè:

a) istituzione di un contributo in conto capitale per le imprese che, acquistino veicoli nuovi, radiando, contemporaneamente, dalla circolazione veicoli vecchi che abbiano, complessivamente, capacità di carico maggiore rispetto a quelli acquistati: i contributi sono crescenti in funzione della differenza fra il numero dei veicoli radiati e quello dei nuovi;

b) previsione di un contributo in conto capitale per coloro i quali acquistino non soltanto mezzi del tipo di quelli destinatari dell'intervento anzidetto (autocarri, trattori stradali, autoveicoli per trasporti specifici), quanto altresì agli altri automezzi previsti dalle lettere g), h) ed i) dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959

(autotreni, autoarticolati, autosnodati), nonché rimorchi, semirimorchi e relative carrozzerie intercambiabili in sostituzione di veicoli in disponibilità dei richiedenti da almeno 2 anni e già circolanti.

Tale intervento è subordinato alla condizione che dalla sostituzione derivi una riduzione della capacità di trasporto;

c) riattivazione degli interventi del Fondo centrale di garanzia istituito dall'articolo 1 della legge 4 agosto 1984, n. 467, in relazione ai finanziamenti ordinari a tassi di mercato e contestuale abrogazione della legge 27 dicembre 1980, n. 815.

Oltre all'interesse a veder realizzata la finalità pubblica dell'intervento, con il presente disegno di legge si è inteso elaborare norme che non si prestassero, come già quelle della ripetuta legge n. 815 del 1980, a critiche da parte degli organismi comunitari, di violazione dei principi della libera concorrenza, a causa dell'erogazione pura e semplice di contributi al funzionamento del mercato dell'autotrasporto.

Infatti, come ha ricordato la stessa Commissione nella citata decisione del 20 luglio 1983, una siffatta normativa può essere riconosciuta compatibile con il principio della libera concorrenza, sancito nell'articolo 92 del Trattato che istituisce la Comunità europea in quanto è finalizzata a ristrutturare e risanare, in conformità degli interessi comunitari, un settore di mercato che presenta capacità eccedentarie, subordinando la concessione di aiuti ad una riduzione delle potenzialità superflue.

Passando all'esame dei singoli articoli si osserva quanto segue:

L'articolo 1 definisce gli obiettivi della legge che sono da individuare, da una parte, nella ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto merci per conto terzi, mediante riduzione del numero dei veicoli e dell'anzianità del parco circolante, con conseguenze positive sull'inquinamento da gas e da rumore, sui consumi e sulla sicurezza della circolazione; e dal-

l'altra, nell'aggregazione delle imprese in cooperative e consorzi.

L'articolo 2 prevede la costituzione del Fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto di terzi e ne fissa la dotazione finanziaria in 80 miliardi di lire, riservandone contestualmente l'80 per cento al contributo per la rottamazione ed il 20 per cento al contributo per l'acquisto di nuovi autoveicoli, previsti dai successivi articoli 3 e 6.

Alle cooperative, ai consorzi, alle imprese associate in cooperative o consorzi esercenti l'attività di autotrasporto di cose in conto di terzi è riservato il 30 per cento degli investimenti previsti dalla legge. Sulla base dell'andamento della ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto il Ministro dei trasporti può determinare diversamente dette quote di riserva, sentita la Commissione consultiva di cui al successivo articolo 8, di concerto con il Ministro del tesoro.

L'articolo 3 istituisce il contributo per la rottamazione per coloro che acquistino autoveicoli che si individuano negli autocarri, nei trattori stradali e negli autoveicoli per trasporti specifici di determinate cose, e distinti da una particolare attrezzatura permanente relativa a tale scopo, di portata utile maggiore di 70 quintali e peso complessivo a pieno carico maggiore di 115 quintali. Presupposto per la concessione del contributo è quello della radiazione dalla circolazione contemporaneamente in modo definitivo di uno o più autoveicoli della stessa specie in disponibilità delle imprese da almeno 2 anni.

Ulteriore presupposto per la concessione del contributo che viene incontro alle indicazioni comunitarie è la previsione che la portata utile dei veicoli da radiare dalla circolazione deve essere complessivamente superiore a quella dei veicoli da acquistare.

L'articolo 4 riguarda le modalità di determinazione del contributo. Allo scopo di evitare l'erogazione di contributi eccessivamente elevati a favore di singoli

beneficiari e permettere la diffusione dei benefici in esame fra il maggior numero possibile di imprese, l'articolo fissa l'entità del contributo in proporzione crescente (dal 20 al 75 per cento del costo dei veicoli da acquistare) in funzione del numero dei veicoli radiati, al fine di incentivare la rottamazione, ponendo, però, il limite massimo di un milione per ogni punto percentuale del prezzo di listino.

L'articolo 5 disciplina il regime delle autorizzazioni sia in relazione ai veicoli radiati dalla circolazione sia a quelli che vengono a sostituirli, distinguendo a seconda del tipo di autorizzazione ottenuta dai veicoli radiati e cioè se autorizzazioni speciali oppure autorizzazioni senza condizioni e limiti.

L'articolo 6 prevede l'istituzione di un contributo per la sostituzione di autoveicoli. Esso riguarda l'acquisto oltre che dei veicoli del tipo di quelli destinatari del contributo per la rottamazione anche per l'acquisto di autotreni, autoarticolati, autosnodati, rimorchi e semirimorchi e relative carrozzerie intercambiabili.

Presupposti per la concessione del contributo sono la sostituzione di un veicolo della stessa specie in disponibilità da almeno 2 anni delle imprese, già circolante e che dalla sostituzione derivi una riduzione della portata utile.

L'articolo 7 prevede le modalità di determinazione del contributo, che è concesso in misura non superiore al 20 per cento del prezzo di listino dell'autoveicolo.

L'articolo 8 determina la composizione della Commissione consultiva che deve esprimere il parere sulle domande di contributo.

L'articolo 9 estende l'applicazione dei contributi di rottamazione e di sostituzione alle operazioni di locazione finan-

ziaria relative ai veicoli di cui agli articoli 3 e 6.

L'articolo 10 prevede che le modalità, i tempi e le procedure per la presentazione delle domande e per l'erogazione dei contributi sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti.

Prevede inoltre la non cumulabilità dei contributi di cui all'articolo 3 e all'articolo 6 per l'acquisto o per le operazioni di locazione finanziaria nel caso che essi riguardano autoveicoli rientranti nelle categorie di cui alle lettere *d)*, *e)*, ed *f)* del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1959, n. 393, di modo che i veicoli stessi possono divenire destinatari, alternativamente, soltanto del contributo di rottamazione o del contributo di sostituzione, alle condizioni rispettivamente previste dall'una e dall'altra disposizione.

L'articolo prevede, infine, che per i rischi connessi ai finanziamenti che gli istituti di credito di cui all'articolo 19 della legge n. 949 del 1952 sono abilitati a concedere ai beneficiari indicati negli articoli 3 e 6, si applicano le disposizioni del titolo I della legge 4 agosto 1984, n. 467.

L'articolo 11 prevede norme per il divieto di alienazione del bene.

L'articolo 12 prevede a titolo di garanzia da parte dello Stato della rispondenza delle erogazioni alle finalità pubbliche che con esse si intende raggiungere, l'inalienabilità dei veicoli per i quali sono stati ottenuti i contributi di cui ai precedenti articoli 3 e 6, entro cinque anni dalla data di acquisto o di locazione finanziaria dei veicoli stessi.

L'articolo 13 prevede la formale abrogazione della legge 27 novembre 1980, n. 815.

L'articolo 14 prevede la copertura finanziaria della legge in lire 80 miliardi.

DISEGNO DI LEGGE

PAGINA BIANCA

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità della legge).

Lo Stato interviene nel settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi con gli interventi finanziari previsti nella presente legge, allo scopo di favorire:

a) la ristrutturazione del mercato, allo scopo di realizzare la riduzione dei veicoli e dell'anzianità del parco circolante, dell'inquinamento causato dalle emissioni gassose e sonore, dei consumi, nonché allo scopo di aumentare la sicurezza della circolazione dei veicoli;

b) l'aggregazione delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi in cooperative e consorzi.

ART. 2.

(Istituzione del Fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto di terzi).

1. Per le finalità di cui al precedente articolo 1, nello stato di previsione del Ministero dei trasporti è costituito il Fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto di terzi, con una dotazione di lire 80 miliardi.

2. L'80 per cento di tale Fondo è riservato ai contributi previsti dall'articolo 3, il 20 per cento ai contributi di cui all'articolo 6.

3. Alle cooperative, ai consorzi, alle imprese associate in cooperative o consorzi esercenti l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi è riservato il 30 per cento degli investimenti previsti dalla presente legge. Sulla base dell'andamento della ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto, il Ministro dei trasporti può determinare diversamente le quote di riserva previste dal presente ar-

ticolo, sentita la Commissione consultiva di cui all'articolo 8, di concerto con il Ministro del tesoro.

ART. 3.

(Contributo per la rottamazione di autoveicoli).

1. Le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, iscritte nell'albo degli autotrasportatori, a norma della legge 6 giugno 1974, n. 298, siano esse imprese singole, cooperative, consorzi o imprese associate in cooperative o consorzi, che acquistino la disponibilità di un autoveicolo nuovo di fabbrica, di cui alle lettere *d)*, *e)* ed *f)*, con esclusivo riferimento ai trasporti specifici per conto di terzi di determinate cose e distinti da una particolare attrezzatura permanente relativa a tale scopo, dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, radiando dalla circolazione contemporaneamente ed in modo definitivo uno o più autoveicoli tra quelli sopra specificati di portata utile maggiore di 70 quintali e peso complessivo a pieno carico maggiore di 115 quintali, di cui abbiano la disponibilità da almeno due anni, possono richiedere il contributo del Fondo di cui all'articolo 2 della presente legge, per l'acquisto dell'autoveicolo nuovo di fabbrica, con portata utile maggiore di 70 quintali e peso complessivo a pieno carico maggiore di 115 quintali.

2. La portata degli autoveicoli da radiare dalla circolazione deve essere complessivamente superiore a quella degli autoveicoli da acquistare.

3. Per le cooperative, i consorzi, le imprese associate in cooperative e consorzi esercenti l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, il requisito della iscrizione all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, deve essere soddisfatto o dai soggetti stessi o dai singoli operatori associati.

ART. 4.

(Modalità di determinazione del contributo per la rottamazione di autoveicoli).

1. Il contributo di cui al precedente articolo 3 è dovuto nelle misure del 20 per cento, 35 per cento, 50 per cento, 65 per cento, 75 per cento, con il limite massimo di un milione di lire per ogni punto percentuale del prezzo di listino del veicolo a motore nuovo, rispettivamente per la radiazione contemporanea e permanente dalla circolazione di uno, due, tre, quattro, cinque veicoli a motore in disponibilità della stessa impresa, che siano circolanti, intendendosi per circolanti i veicoli per i quali è stata assolta nei termini di legge la tassa prevista dal decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53.

2. Il prezzo di listino da assumere a riferimento per il calcolo del contributo di cui al precedente comma è quello depositato presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente legge, oppure quello risultante dalle variazioni successive, che siano depositate presso la stessa Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

ART. 5.

(Disciplina delle autorizzazioni relative agli autoveicoli nuovi acquistati, nonché di quelli rottamati).

1. Chi acquista la disponibilità di nuovi veicoli con il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge e sia titolare per almeno uno degli autoveicoli sostituiti di una autorizzazione speciale accordata secondo le norme vigenti fino alla data di entrata in vigore del decreto ministeriale 18 novembre 1982, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 327 del 27 novembre 1982, può ottenere per il nuovo

veicolo, in sostituzione di questa, una autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, senza limiti e condizioni.

2. Tale autorizzazione può essere accordata anche in sostituzione delle autorizzazioni speciali ottenute a norma dell'articolo 2 del citato decreto ministeriale, anche se l'autorizzazione è stata rilasciata successivamente a tale data, per sostituzione di un autoveicolo munito di autorizzazione speciale con un altro avente le stesse caratteristiche tecniche.

3. Le autorizzazioni speciali accordate per gli autoveicoli radiati sono revocate, e chi ottiene l'autorizzazione senza condizioni e limiti, a norma della presente legge, non può ottenere autorizzazioni speciali dello stesso tipo di quelle revocate per il periodo di tre anni dalla data dell'autorizzazione suddetta, se quelle revocate sono state ottenute a norma dell'articolo 2 del decreto ministeriale citato.

4. L'efficacia delle autorizzazioni senza condizioni e limiti accordate per gli autoveicoli radiati è sospesa per quattro anni dalla data di radiazione e riprende efficacia, dopo il periodo suddetto, per richiesta del titolare.

5. Il Ministro dei trasporti può abbreviare il periodo di sospensione, a condizione che ciò non comprometta la ristrutturazione del mercato prevista dall'articolo 1 della presente legge.

6. Le autorizzazioni che non hanno ripreso efficacia entro un anno dalla scadenza del periodo quadriennale decadono automaticamente.

7. Le autorizzazioni senza vincoli e limiti sono valide anche per l'impiego dei veicoli per i quali sono previste le autorizzazioni speciali, secondo le norme in vigore.

ART. 6.

(Contributo per la sostituzione di autoveicoli).

1. Le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, iscritte nell'Albo degli autotrasportatori a norma della leg-

ge 6 giugno 1974, n. 298, siano esse imprese singole, cooperative, consorzi o imprese associate in cooperative o consorzi, possono ottenere il contributo del Fondo di cui all'articolo 2 della presente legge per l'acquisto degli autoveicoli, di prima immatricolazione, di cui alle lettere *d*), *e*) ed *f*), con esclusivo riferimento ai trasporti specifici per conto di terzi di determinate cose e distinti da una particolare attrezzatura permanente relativa a tale scopo, e di cui alle lettere *g*), *h*) ed *i*) dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonché dei rimorchi, semirimorchi e delle relative carrozzerie intercambiabili, alla condizione che si sostituisca un veicolo, in disponibilità della stessa impresa da almeno due anni, che sia circolante, intendendosi per circolante il veicolo per il quale sia stata corrisposta nei termini di legge la tassa prevista dal decreto-legge 31 dicembre 1982, n. 953, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53, e che dalla sostituzione derivi una riduzione della capacità di trasporto.

2. Il requisito della iscrizione all'Albo per le cooperative, i consorzi, le imprese associate in cooperative o consorzi deve essere soddisfatto dai soggetti stessi o dai singoli operatori associati.

ART. 7.

(Modalità di determinazione del contributo per la sostituzione di autoveicoli).

Il contributo di cui al precedente articolo 6 è concesso in misura non superiore al 20 per cento del prezzo di listino del veicolo a motore nuovo, individuato ai sensi dell'articolo 4, comma 2, della presente legge, con il limite massimo di un milione di lire per ogni punto percentuale.

ART. 8.

(Commissione consultiva).

1. Ai fini dell'espressione del parere sulle domande di contributo di cui alla

presente legge, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, nomina una commissione composta da:

a) il Ministro dei trasporti o un suo delegato, che la presiede;

b) un dirigente del Ministero dei trasporti — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

c) un dirigente del Ministero del tesoro — ragioneria generale dello Stato;

d) un dirigente della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

e) un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica;

f) tre membri, dei quali uno in rappresentanza degli imprenditori, uno in rappresentanza degli autotrasportatori artigiani, uno in rappresentanza della cooperazione, designati dalle rispettive organizzazioni sindacali del settore autotrasporto merci in conto terzi più rappresentative a livello nazionale;

g) un esperto in materia di autotrasporto merci.

2. Il Ministro dei trasporti nomina un funzionario del proprio dicastero per le mansioni di segretario della commissione. Le spese per il funzionamento della commissione e della segreteria fanno carico al capitolo 1554 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1985 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

ART. 9.

(Locazione finanziaria).

1. I contributi previsti dagli articoli 3 e 6 della presente legge possono essere richiesti anche per le operazioni di locazione finanziaria relativa agli stessi veicoli.

2. In tal caso, i contributi sono concessi in conto canoni in valore equivalen-

te ai contributi di cui agli articoli 3 e 6 previsti per l'acquisto dei veicoli stessi.

3. I criteri e le modalità per l'applicazione del presente articolo sono stabiliti con apposito decreto del Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti.

ART. 10.

(Modalità di erogazione dei contributi e intervento del Fondo centrale di garanzia di cui alla legge 4 agosto 1984, n. 467).

1. Le modalità, i tempi e le procedure per la presentazione delle domande e per la erogazione dei contributi di cui alla presente legge sono stabiliti con decreto del Ministro di trasporti.

2. I contributi di cui agli articoli 3 e 6 della presente legge sono concessi dal Ministro dei trasporti su parere della Commissione di cui al precedente articolo 8 e sono successivamente erogati direttamente agli interessati su presentazione della fattura quietanzata.

3. Non sono cumulabili i contributi rispettivamente previsti dai precedenti articoli 3 e 6 per i veicoli di cui alle lettere *d)*, *e)* ed *f)* dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

4. Ai fini di uno stesso investimento i contributi, previsti dalla presente legge, non sono cumulabili con altri contributi della stessa natura eventualmente previsti da altre leggi dello Stato e delle regioni.

5. Per i rischi connessi ai finanziamenti concessi dagli istituti di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e successive modificazioni e integrazioni, ai beneficiari indicati dagli articoli 3 e 6 della presente legge, si applicano le disposizioni del titolo I della legge 4 agosto 1984, n. 467.

ART. 11.

(Divieto di alienazione).

È vietata l'alienazione volontaria dei veicoli per i quali sono stati ottenuti i

contributi di cui ai precedenti articoli 3 e 6 entro cinque anni dalla data di acquisto o di locazione finanziaria dei veicoli stessi.

ART. 12.

(Limiti di intervento).

I contributi di cui alla presente legge non possono essere concessi a ciascuna impresa per somme corrispondenti ad investimenti complessivi superiori a 500 milioni di lire.

ART. 13.

(Abrogazione della legge 27 novembre 1980, n. 815).

Le norme contenute nella legge 27 novembre 1980, n. 815, sono abrogate e sostituite da quelle della presente legge.

ART. 14.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in complessive lire 80 miliardi, si provvede:

a) quanto a lire 60 miliardi mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7295 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1985;

b) quanto a lire 20 miliardi con le disponibilità residue risultanti al 31 dicembre 1984 sul medesimo capitolo 7295 dello stesso stato di previsione. Dette disponibilità sono versate in apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per la successiva iscrizione nello stato di previsione del Ministero dei trasporti.

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