

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1457

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(LUNARDI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(TREMONTI)

E CON IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

(MARONI)

Disposizioni urgenti in materia di oneri contributivi
delle aziende di trasporto pubblico locale

Presentato il 1° agosto 2001

ONOREVOLI DEPUTATI! — L'articolo 145, comma 30, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), prevede:

a) uno stanziamento, per l'anno 2001, di lire 1.500 miliardi destinate alle regolazioni debitorie dei disavanzi delle ferrovie concesse e in ex gestione commissariale governativa, comprensive degli oneri di trattamento di fine rapporto maturati alla data del 31 dicembre 2000 e al ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale, relativi all'anno 1999;

b) un ulteriore stanziamento, per lo stesso anno 2001, di lire 300 miliardi « in

relazione agli oneri finanziari connessi all'allineamento di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1999, n. 40.

La finalità della disposizione relativa allo stanziamento di cui alla lettera *b)* era quella di rifondere alle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto (di cui al decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414) le maggiori spese sostenute per l'anno 1999, in conseguenza del mancato allineamento delle aliquote contributive di dette aziende a quelle medie del settore industriale per un importo complessivo di lire

300 miliardi, maggiori spese che hanno ulteriormente aggravato i disavanzi di esercizio delle medesime aziende.

La formulazione letterale della disposizione in questione, però, si limita a fare rinvio dell'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 451 del 1998, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 40 del 1999, il quale, nel prevedere la riduzione delle aliquote contributive mediante allineamento a quelle medie del settore industriale, si riferisce solamente all'anno 1998. Ciò porta ad escludere la possibilità di utilizzare lo stanziamento in parola per l'anno 1999.

Pertanto, al fine di consentire che la finalità della norma in questione sia realizzata in conformità con la volontà originaria del legislatore, si rende necessario provvedere alla modifica proposta del comma 30 dell'articolo 145 della legge finanziaria 2001.

La necessità di procedere a tale modifica è determinata dalla situazione di ulteriore aggravamento delle difficoltà finanziarie in cui versano le aziende di trasporto suindicate, a causa del maggior onere sostenuto dalle stesse per il mancato allineamento delle aliquote contributive in parola.

Non si procede alla stesura della relazione tecnica, in quanto la norma non determina oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, dal momento che l'interpretazione proposta, diretta alla copertura degli oneri per il mancato allineamento delle aliquote contributive a quelle medie del settore industriale per il 1999, fa carico alla medesima autorizzazione di spesa contenuta nella originaria disposizione di cui all'articolo 145, comma 30, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, che si intende modificare.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto

A) Necessità dell'intervento normativo.

La necessità ed urgenza del provvedimento nasce dall'aggravamento delle difficoltà finanziarie delle aziende esercenti trasporto pubblico locale e dall'esigenza di rifondere le stesse degli oneri finanziari sostenuti per l'anno 1999, in conseguenza del mancato allineamento delle aliquote contributive a quelle medie del settore industriale a causa del vuoto normativo venutosi a creare per quell'anno.

B) Analisi del quadro normativo.

L'articolo 145, comma 30, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), ai fini del ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale per l'anno 1999, prevede, fra l'altro, uno stanziamento di lire 300 miliardi in relazione agli oneri finanziari connessi all'allineamento delle aliquote contributive a quelle medie del settore industriale. A tale fine lo stesso articolo opera un mero rinvio all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1999, n. 40, il quale però fa riferimento solo all'anno 1998. Il suddetto rinvio non consente pertanto di per sé l'emanazione del decreto interministeriale di attuazione previsto dalla norma stessa. Dall'altra parte, l'articolo 45 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), aveva stabilito le nuove misure dell'aliquota contributiva con decorrenza 1 gennaio 2000, nulla prevedendo per l'anno 1999.

C) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

La norma proposta, nel modificare il comma 30 dell'articolo 145 della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria 2001), consente di colmare il vuoto normativo venutosi a creare relativamente all'anno 1999, rendendo possibile la rifusione degli oneri finanziari sostenuti dalle aziende di trasporto pubblico locale in conseguenza del mancato allineamento delle aliquote contributive a quelle medie del settore industriale.

D) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

E) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale e verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

In sede di protocollo d'intesa Governo-regioni-autonomie locali in data 27 novembre 2000, in base al quale è stato rinnovato il Contratto collettivo nazionale di lavoro della categoria, è stato dato atto dell'inserimento, nella legge finanziaria 2001, della norma di copertura per il 1999.

G) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione.

Con il provvedimento non vengono operate rilegificazioni.

2. Elementi di *drafting* e linguaggio normativo.

A) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Il provvedimento non introduce nuove definizioni normative.

B) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti normativi risultano corretti.

C) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa al fine di sostituire l'ultima parte dell'articolo 145, comma 30, della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria 2001).

D) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Il provvedimento non prevede abrogazioni.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Al comma 30 dell'articolo 145 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, le parole: « nonché di ulteriori lire 300 miliardi, in relazione agli oneri finanziari connessi all'allineamento di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1999, n. 40 » sono sostituite dalle seguenti: « nonché di ulteriori lire 300 miliardi per la copertura, per il tramite dell'INPS, degli oneri sopportati dalle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto in conseguenza del mancato allineamento, per l'anno 1999, delle aliquote contributive di dette aziende a quelle medie del settore industriale ».

ART. 2.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



14PDL0082750