

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 1577

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro

(DINI)

dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(CARAVALE)

e dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale

(TREU)

di concerto col Ministro delle finanze

(FANTOZZI)

e col Ministro del bilancio e della programmazione economica

(MASERA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 MARZO 1995

Conversione in legge del decreto-legge 29 marzo 1995, n. 92, recante interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, nonchè in materia previdenziale per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto

## INDICE

Relazione .....	Pag.	3
Relazione tecnica .....	»	6
Disegno di legge .....	»	10
Testo del decreto-legge .....	»	11

ONOREVOLI SENATORI. - A seguito dell'accordo, intervenuto presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il giorno 4 agosto 1994, con il quale si è convenuto di tener fermo l'impegno politico di corrispondere anche per il 1994 un *bonus* fiscale all'autotrasporto merci, per un ammontare globale dello stesso ordine di grandezza stabilito nel 1993, pari a 570 miliardi di lire, si è predisposto apposito tempestivo provvedimento legislativo con il quale si concede tale *bonus* fiscale alle condizioni previste nel medesimo.

In particolare, è da porre in evidenza che, considerata la difficoltà di reperire nel bilancio 1994 risorse già preordinate a tal fine, la copertura finanziaria è stata rinvenuta a valere sul 1994 per 285 miliardi, di cui 175 utilizzando le autorizzazioni di spesa recate da leggi di ristrutturazione esistenti (legge 4 agosto 1990, n. 240, e legge 5 febbraio 1992, n. 68) e 110 mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro; tali stanziamenti hanno consentito l'emanazione del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 marzo 1995, n. 84, relativo al primo semestre 1994.

A seguito dello stanziamento dei fondi previsti nella tabella A, allegata alla legge 23 dicembre 1994, n. 725 (legge finanziaria 1995), è ora possibile predisporre l'unito testo normativo riferito al secondo semestre del 1994.

Nel 1994, come per gli anni precedenti, in via generale, l'aumento per gli autotrasportatori delle singole voci di costo, e tra queste il prezzo del gasolio alla pompa che è maggiore della media europea, ha comportato un incremento dei costi dell'autotrasporto, che del resto non ha potuto trovare adeguata compensazione in un corrispondente aumento delle tariffe avendo il Go-

verno scelto di consentire solo un aumento tariffario compatibile con i tassi di inflazione programmati.

Pertanto, si è ritenuto di compensare tali costi mediante la concessione del credito di imposta, ripetendo le modalità, già concertate tra il Ministero dei trasporti e della navigazione ed il Ministero delle finanze, che hanno come riferimento il numero e la portata dei veicoli in circolazione di ciascuna impresa di autotrasporto.

Il beneficio fiscale potrà essere utilizzato ai fini del pagamento delle imposte sul reddito delle persone fisiche e sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi, dell'imposta sul valore aggiunto, nonché in sede di versamento delle ritenute alla fonte operate dai sostituti di imposta sulle retribuzioni dei dipendenti e sui compensi da lavoro autonomo.

Si è ritenuto inoltre opportuno venire incontro alle richieste dell'UNATRAS, tendenti ad ottenere l'accesso agli sportelli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC), in favore delle associazioni degli autotrasportatori, ai fini della presentazione delle pratiche per ottenere le autorizzazioni all'autotrasporto. Resta peraltro preclusa la possibilità di accesso per le normali pratiche relative alla circolazione dei veicoli (patenti, carte di circolazione, revisione, eccetera).

È stato quindi necessario escludere le suddette associazioni dal campo di applicazione della legge 8 agosto 1991, n. 264, che disciplina appunto l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto e che precludeva alle associazioni tale accesso, essendo riservato ai soli studi di consulenza espressamente autorizzati secondo l'anzidetta legge.

Il comma 2 dell'articolo 2 stabilisce il differimento di due mesi (dall'11 aprile all'11

giugno 1995) dell'entrata in vigore del regolamento emanato con decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575, che disciplina il progetto concernente il rilascio a vista della patente di guida. Tenuto conto che le procedure informatiche relative al concreto funzionamento dell'istituendo ufficio operativo presso la Direzione generale della MCTC sono tuttora all'esame dell'Autorità per l'informatica nella pubblica amministrazione (AIPA), risulta necessario prorogare il termine di cui sopra.

Ciò non solo per consentire all'AIPA di ultimare il complesso esame delle procedure, ma anche per garantire il regolare svolgimento delle gare per le attrezzature informatiche necessarie.

La proroga stessa consente altresì - in attesa che il decreto del Presidente della Repubblica n. 575 del 1994 abbia concreta attuazione - di non avere soluzioni di continuità nel rilascio delle patenti e dei relativi duplicati, scongiurando il rischio che si possa determinare una situazione in cui né più le prefetture, né ancora la MCTC abbiano competenza in materia.

Infine la proroga della legge 5 febbraio 1992, n. 68, di cui all'articolo 3, si rende necessaria in quanto l'efficacia della legge stessa era triennale (1992/94). Pertanto, poichè nell'articolo 12 del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, la cui conversione in legge, con modificazioni, è già stata approvata dal Parlamento ed è attualmente in via di promulgazione, è prevista la conservazione in bilancio delle somme concernenti la concessione dei benefici di cui alla legge n. 68 del 1992 in oggetto, la proroga di cui trattasi è il presupposto per la spendibilità delle somme conservate in bilancio.

Allo stato, i fondi che vengono resi spendibili con l'articolo 3 del presente decreto-legge potranno sopperire (*pro parte*, in quanto di ammontare minore rispetto a quello originariamente previsto, essendo stata stralciata la somma di lire 135 miliardi ai fini del finanziamento del credito di imposta per il primo semestre 1994 di cui al citato decreto-legge n. 21 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge

n. 84 del 1995), alla concessione di benefici di cui alla citata legge 5 febbraio 1992, n. 68, e nei limiti dello stanziamento previsto.

Nell'ambito delle trattative per il rinnovo del contratto di lavoro degli autoferrotravvieri, sia i datori di lavoro che i lavoratori hanno espresso l'esigenza di un intervento normativo rivolto a definire un nuovo assetto del sistema previdenziale operante per la categoria e, nel contempo, a risolvere, anche attraverso il predetto nuovo assetto, il problema delle eccedenze strutturali di personale, che concordemente è stato rilevato, unitamente ad una auspicata riorganizzazione per l'efficienza e funzionalità dei servizi.

L'intesa raggiunta, in occasione dei ripetuti incontri che il Governo ha avuto con le parti sociali, induce all'adozione, nel presente provvedimento, di norme con le quali, per un verso, si disciplinano le modalità di passaggio dal Fondo speciale di previdenza al regime generale obbligatorio e, per l'altro, si favorisce un esodo per il personale eccedentario entro limiti di compatibilità con le disponibilità accantonate nella legge finanziaria per l'anno in corso.

Per quanto riguarda il primo aspetto, sovengono gli articoli 4, 5, 6 e 7 con i quali si procede, a far data dal 1° gennaio 1995, alla soppressione del Fondo per la previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto regolato, come è noto, dal regio decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2311, e successive modificazioni e integrazioni, e costituente una forma di previdenza sostitutiva di quella generale obbligatoria per i lavoratori dipendenti gestita dall'INPS, nonchè alla contemporanea devoluzione dei compiti, già propri del Fondo soppresso, al Fondo dell'assicurazione generale per i lavoratori dipendenti.

Ciò ha implicato, naturalmente, che nei confronti delle maestranze, per le quali fino a tutto il 1994 aveva operato il regime assicurativo sostitutivo, debbano, con effetto dal 1° gennaio 1995, trovare applicazione le regole dell'assicurazione generale, senza trascurare però posizioni giuridiche acquisite e peculiarità oggettivamente rilevanti.

Quanto alla tutela delle posizioni giuridiche acquisite, il provvedimento adotta il sistema del cosiddetto «*pro rata*», nel senso di scomporre, con l'articolo 6, la liquidazione dei trattamenti di pensione, in una parte, secondo le regole previgenti e relativamente al cosiddetto maturato assicurativo *ante-1995* e nell'altra parte, con le regole dell'assicurazione generale inerente alle anzianità assicurative che saranno maturate posteriormente.

Va da sè che per tutte quelle assunzioni che dovessero costituirsi posteriormente alla data della devoluzione delle competenze, così come dianzi descritta, non potranno che valere le regole del subentrante Fondo generale, fatta esclusione per la misura contributiva che continuerà ad essere fissata, sia per il nuovo che per il personale già assunto prima del 1995, nella misura vigente presso il Fondo sostitutivo alla data della devoluzione delle competenze; ciò allo scopo di consentire che la solidarietà cate-

goriale, sulla quale si basava la logica della formula sostitutiva, esaurisca la funzione sua propria.

Quanto alle peculiarità, ad esse sovengono le disposizioni recate ai commi 2 e 3 dell'articolo 6 che, rispettivamente, fanno salve l'età per il pensionamento di vecchiaia già prevista dal decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503, per il personale viaggiante, e la tutela delle invalidità specifiche.

Per quanto riguarda, infine, le misure di esodo per il personale autoferrotranviario, verranno definiti programmi, concordati con le organizzazioni sindacali, di individuazione delle eccedenze, in funzione dei quali sarà possibile determinare una selezione di accesso al pensionamento agevolato mediante il riconoscimento di una maggiorazione della anzianità di servizio non superiore a sette anni, tenendo conto della anzianità di servizio posseduta ed entro i limiti degli stanziamenti finanziari all'uopo previsti (articolo 8).

## RELAZIONE TECNICA

Articolo 1 (*Credito d'imposta*)

Per l'anno 1990 (aprile-dicembre) il credito di imposta complessivamente concesso è stato di 442 miliardi.

Per il 1991 l'ammontare complessivo è stato di 725 miliardi.

Per il 1992 l'ammontare complessivo è stato di 665 miliardi.

Per il 1993 l'ammontare complessivo è stato di 570 miliardi, comprensivo anche di una quota di contributo per le imprese di autotrasporto di Paesi membri dell'Unione europea.

Per il 1994 l'ammontare per il primo semestre è stato di 285 miliardi, comprensivo anche di una quota di contributo per le imprese di autotrasporto di Paesi membri dell'Unione europea.

Per il secondo semestre 1994 è previsto l'importo complementare di lire 218 miliardi.

*Campo di applicazione*

Il credito per gli autotrasportatori nazionali vale ai fini del pagamento:

dell'imposta sul reddito delle persone fisiche;

dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche;

dell'imposta locale sui redditi;

dell'imposta sul valore aggiunto;

in sede di versamento delle ritenute alla fonte operate dai sostituti di imposta;

sulle retribuzioni dei dipendenti e sui compensi da lavoro autonomo.

Il contributo per gli autotrasportatori di Paesi membri dell'Unione europea è rapportato ai consumi di gasolio per autotrazione per i percorsi effettuati nel territorio italiano.

*Documentazione*

Per ogni veicolo autorizzato:

fotocopia autenticata della carta di circolazione dalla quale si desuma la vigenza dell'autorizzazione del trasporto di cose per conto terzi e l'avvenuta revisione del veicolo oggetto del titolo autorizzativo;

fotocopia autenticata documentante l'avvenuto pagamento della tassa di possesso per il medesimo veicolo.

*Ammontare per il singolo veicolo*

Il credito d'imposta attribuibile per ciascun veicolo è stato quantificato per ciascun anno, con decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, nella misura negli stessi indicati (da ultimo vedi il decreto interministeriale 28 novembre 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 280 del 30 novembre 1994).

*Quantificazione credito per ciascun veicolo per ciascun periodo d'imposta*

L'ammontare del credito per ciascun veicolo per ciascun periodo d'imposta è stato individuato (d'intesa con le associazioni degli autotrasportatori, nell'aprile 1990) sulla base dell'esigenza di dividere l'ammontare complessivo del credito per il numero dei veicoli autorizzati all'autotrasporto di cose per conto terzi, divisi in quattro categorie in funzione del consumo di gasolio.

Il credito massimo è stato attribuito per ciascuna categoria in funzione di una percorrenza media annua (per esempio, per i veicoli inferiori a 60 quintali di massa complessiva: 40.000 chilometri/anno) alla quale corrisponde un consumo-tipo di gasolio (nell'esempio dato: 5.000 litri, in quanto per tale categoria di veicoli corrisponde il consumo di 1 litro di gasolio per ogni 8 chilometri).

Specchio illustrativo.

1) Veicoli inferiori a 60 quintali .....	40.000 km/a 5.000 l 8 km x l
2) Veicoli superiori a 60 quintali e fino a 115 quintali .....	50.000 km/a 8.330 l 6 km x l
3) Veicoli superiori a 115 quintali e fino a 240 quintali .....	80.000 km/a 22.850 l 3,5 km x l
4) Veicoli superiori a 240 quintali .....	90.000 km/a 40.900 l 2,2 km x l

Il prevedibile numero dei veicoli fruitori del credito d'imposta è stato individuato per le quattro categorie, rispettivamente, in 52.500, 45.000, 20.000 e 62.500.

Nel quadro su riferito, che fotografa i principi in base ai quali è stato concesso il credito d'imposta agli autotrasportatori con i vari provvedimenti legislativi adottati in merito dal 1990 ad oggi, si inserisce la novità costituita dal numero dei veicoli per impresa che possono fruire del credito per il secondo semestre 1994, individuato in un massimo di 100 veicoli per impresa. Una tale previsione legislativa tiene conto del verbale d'accordo Governo - UNATRAS del 30 novembre 1994 che prevedeva l'eventualità che, qualora l'ammontare complessivo dello stanziamento non consentisse una ripartizione del credito relativo al secondo

semestre 1994 in misura pari a quella del primo semestre, si sarebbe attuata in compensazione una limitazione al credito d'imposta fino a 100 autoveicoli per impresa.

Articolo 3 (Proroga legge 5 febbraio 1992, n. 68)

La legge 5 febbraio 1992, n. 68, che era stata inizialmente prevista per la durata del triennio 1992-1994, ha bisogno di proroga per un ulteriore triennio, e cioè fino al 31 dicembre 1997, non essendo state ancora raggiunte le finalità in essa prefissate.

La norma prevede inoltre un rifinanziamento per gli anni 1996 e 1997 per un ammontare complessivo di 74 miliardi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione si è impegnato a dare attuazione in particolare all'articolo 6, comma 1, lettera c), ed agli articoli 8 e 9 della citata legge; pertanto:

1) articolo 6, comma 1, lettera c): concessione di un contributo pari al 25 per cento dell'investimento attuato da ciascuna impresa richiedente. Ipotizzando un volume di investimenti pari a 80 miliardi, il conseguente onere su base biennale, tenuto conto del previsto beneficio del 25 per cento sul volume degli investimenti, è così quantificato:

lire 80 miliardi x 25 per cento = lire 20 miliardi;

2) articolo 8: corsi di formazione professionale. L'onere che consegue, tenuto conto del potere di contingentamento attribuito al Ministro dei trasporti e della navigazione, è valutabile sulla base dei seguenti parametri:

retribuzione media settore (3° livello super.): lire 26.000.000;

aliquota contributiva fiscalizzata, comprensiva del premio INAIL, con un abbattimento medio del 28 per cento relativo al beneficio attuale della fiscalizzazione oneri sociali malattia: 54,51 per cento.

Oneri su base annua *pro capite*:

lire 26.000.000 x 54,51 per cento = lire 14.173.000.

Nell'ipotesi che siano pari a 1.000 le unità partecipanti autorizzate nel corso del biennio, l'onere è così quantificabile:

lire 14.173.000 x 2 (biennio) x 1.000 (unità) = lire 28.000.000.000;

3) articolo 9: incentivi alla cessazione dell'attività. L'onere che consegue è quantificabile sulla base dei seguenti parametri, tenuto conto del potere di contingentamento attribuito al Ministro dei trasporti e della navigazione e di un beneficio medio dell'indennità di cui alla lettera a) pari a tre anni:

beneficio medio indennità di cui alla lettera a) 21.000.000;

beneficio di cui alla lettera b) lire 25.000.000;

ipotesi di destinatari della provvidenza n. 500;

agevolazione fiscale media n. 13 punti percentuali.

Oneri:

A) lire 46.000.000 x 500 = lire 23 miliardi per indennità;

B) lire 23 miliardi x 13 per cento = lire 3 miliardi (in C.T.) per agevolazioni contributive.



In totale 26 miliardi.

Riepilogo oneri articolo 3

- Proroga art. 6 legge 68/1992 .....	lire 20 miliardi
- Proroga art. 8 legge 68/1992 .....	» 28 miliardi
- Proroga art. 9 legge 68/1992 .....	» 26 miliardi
	<hr/>
Totale ...	lire 74 miliardi
	<hr/> <hr/>

Articolo 4 (*Soppressione Fondo trasporti*)

La norma è diretta, ad un tempo, a sopprimere il Fondo di previdenza del personale addetto ai trasporti e a trasferire i relativi iscritti al Fondo pensioni lavoratori dipendenti.

Dalla disposizione non derivano maggiori oneri per l'unitarietà finanziaria dell'INPS, in quanto trattasi di soppressione di gestione già annoverata fra quelle attribuite all'Istituto. Resta pertanto determinato nella misura vigente il fabbisogno INPS complessivamente considerato.

Articolo 8 (*Misure di esodo del personale autoferrotranviario*)

L'articolo 8, al fine di favorire l'esodo del personale autoferrotranviario esuberante, dispone che le aziende esercenti il pubblico servizio di trasporto possono predisporre programmi di pensionamento anticipato coinvolgenti il triennio 1995-1997.

I predetti programmi saranno approvati - nei limiti di autorizzazione di spesa definiti dagli stanziamenti di lire 300 miliardi per l'anno 1995, lire 274 miliardi per l'anno 1996 e lire 265 miliardi per l'anno 1997 - con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro, secondo una selezione che tenga conto dell'anzianità contributiva rapportata all'età anagrafica.

Al predetto onere si provvede a carico dello specifico stanziamento iscritto nel Fondo globale di parte corrente della legge finanziaria 1995.

**DISEGNO DI LEGGE**

---

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 29 marzo 1995, n. 92, recante interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, nonché in materia previdenziale per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto.

*Decreto-legge 29 marzo 1995, n. 92, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 75 del 30 marzo 1995.*

**Interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, nonchè in materia previdenziale per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni a favore delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, nonchè in materia previdenziale per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto;

Viste le deliberazioni del Consiglio dei Ministri, adottate nelle riunioni del 24 e del 27 marzo 1995;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro del tesoro e dei Ministri dei trasporti e della navigazione e del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri delle finanze e del bilancio e della programmazione economica;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

*(Interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi)*

1. Per il secondo semestre dell'anno 1994 è concesso un credito d'imposta di lire 210 miliardi a favore delle imprese nazionali autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, nonchè un contributo di lire 8 miliardi per le imprese di autotrasporto di Paesi membri dell'Unione europea, rapportato ai consumi di gasolio per auto-trazione per i percorsi effettuati nel territorio italiano.

2. Per gli autotrasportatori italiani di merci per conto di terzi, iscritti all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, è adottato, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, allo scopo di consentire la concessione di un credito di imposta da valere ai fini del pagamento dell'imposta sul

reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, nonchè in sede di versamento delle ritenute alla fonte operate dai sostituti di imposta sulle retribuzioni dei dipendenti e sui compensi da lavoro autonomo.

3. Il credito di imposta è concesso fino ad un massimo di 100 veicoli per impresa.

4. Per gli autotrasportatori dei Paesi membri dell'Unione europea è adottato apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, al fine di consentire la concessione di un contributo rapportato ai consumi di gasolio per autotrazione per i percorsi effettuati nel territorio italiano, nell'ammontare e con le modalità che saranno stabilite nello stesso decreto.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 218 miliardi per l'anno 1995, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo parzialmente utilizzando, per lire 27 miliardi, l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro e, per lire 191 miliardi, l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

#### Articolo 2.

*(Interpretazione autentica della legge 8 agosto 1991, n. 264, e differimento dell'entrata in vigore del regolamento sul rilascio della patente di guida)*

1. Sono escluse dal campo di applicazione della legge 8 agosto 1991, n. 264, come modificata dalla legge 4 gennaio 1994, n. 11, le attività di consulenza, per la circolazione dei mezzi di trasporto, svolte dalle associazioni degli autotrasportatori.

2. È differito all'11 giugno 1995 il termine previsto dall'articolo 16, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575, che ha emanato il regolamento recante la disciplina dei procedimenti per il rilascio e la duplicazione della patente di guida di veicoli.

#### Articolo 3.

*(Proroga della legge 5 febbraio 1992, n. 68)*

1. L'efficacia delle disposizioni contenute nella legge 5 febbraio 1992, n. 68, è prorogata al 31 dicembre 1997.

2. Al maggior onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a complessive lire 74 miliardi, si provvede, quanto a lire 33 miliardi per il 1996 ed a lire 41 miliardi per il 1997, mediante utilizzo delle proiezioni per gli stessi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1995, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

## Articolo 4.

*(Iscrizione al Fondo pensioni lavoratori dipendenti del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto)*

1. A decorrere dal 1° gennaio 1995 il Fondo per la previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2311, convertito dalla legge 17 aprile 1925, n. 473, è soppresso.

2. Con effetto dalla data di cui al comma 1 e ferma restando la misura contributiva in essere presso il soppresso Fondo alla medesima data, sono iscritti all'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti dei lavoratori dipendenti:

a) i lavoratori di cui all'articolo 4, comma primo, della legge 29 ottobre 1971, n. 889, e successive modificazioni, in servizio alla data del 31 dicembre 1994, con esclusione dei dipendenti da comuni, province e regioni esercenti direttamente in economia il pubblico servizio di trasporto, per i quali restano confermate le disposizioni dell'articolo 4, comma 2, della legge 8 agosto 1991, n. 274, con la decorrenza ivi indicata;

b) i lavoratori assunti dalle aziende esercenti pubblico servizio di trasporto successivamente al 31 dicembre 1994;

c) i titolari di posizioni assicurative presso il soppresso Fondo per la previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, ancorchè sia avvenuta la cessazione anticipata dal servizio con diritto a prestazione differibile.

3. Sono iscritti all'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti dei lavoratori dipendenti i titolari di trattamenti pensionistici diretti e ai superstiti a carico del soppresso Fondo per la previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto in essere al 31 dicembre 1994. I predetti trattamenti pensionistici sono posti a carico del Fondo pensioni lavoratori dipendenti.

4. L'iscrizione di cui ai commi 2 e 3 è effettuata con evidenza contabile separata nell'ambito del Fondo pensioni lavoratori dipendenti ed è valida ai fini delle prestazioni previste dalle norme che disciplinano il predetto Fondo.

## Articolo 5.

*(Costituzione della posizione assicurativa degli iscritti alla data del 31 dicembre 1994)*

1. Ai fini dell'iscrizione di cui all'articolo 4, comma 2, lettere a) e c), per ciascuno degli iscritti al 31 dicembre 1994 al soppresso Fondo di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto è costituita una posizione assicurativa e contributiva nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti dei lavoratori dipendenti, in relazione ai periodi coperti da contribuzione obbligatoria, volontaria, figurativa, da riscatto, da

ricongiunzione ed ai periodi in ogni caso utili ed esistenti alla predetta data nel Fondo medesimo.

2. I soggetti che alla data di cui al comma 1 risultavano ammessi alla prosecuzione volontaria, secondo le norme vigenti a tale data presso il Fondo soppresso, possono chiedere, entro il termine perentorio di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, di continuare a fruire della prosecuzione volontaria nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti secondo le norme previste per detta assicurazione, sulla base di modalità stabilite dall'Istituto nazionale della previdenza sociale.

#### Articolo 6.

*(Regime pensionistico degli iscritti al soppresso Fondo di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto al 31 dicembre 1994)*

1. Per i soggetti di cui all'articolo 5 l'importo della pensione è determinato dalla somma:

*a)* della quota di pensione corrispondente all'importo relativo alle anzianità contributive acquisite anteriormente al 1° gennaio 1995, calcolato con riferimento alla data di decorrenza della pensione secondo la normativa vigente presso il soppresso Fondo, che resta a tal fine confermata in via transitoria;

*b)* della quota di pensione corrispondente all'importo del trattamento pensionistico relativo alle anzianità contributive acquisite a decorrere dal 1° gennaio 1995, calcolato secondo le norme dell'assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti.

2. Per i lavoratori di cui all'articolo 4, comma 2, lettere *a)* e *b)*, facenti parte del personale viaggiante, si applicano per la pensione di vecchiaia i limiti di attività previsti dall'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503.

3. Per gli stessi lavoratori di cui all'articolo 4, comma 2, lettere *a)* e *b)*, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 12 e 13 della legge 28 luglio 1961, n. 830.

#### Articolo 7.

*(Rapporti finanziari)*

1. Le attività e passività, quali risultano dal rendiconto della gestione del Fondo di cui all'articolo 4, comma 1, alla data di soppressione del Fondo stesso, sono attribuite alla gestione del Fondo pensioni per i lavoratori dipendenti con l'evidenza contabile separata prevista al comma 4 dell'articolo 4. Alla medesima evidenza contabile vanno altresì imputate le somme che a qualsiasi titolo risulteranno a credito e a debito del soppresso Fondo.

## Art. 8.

*(Misure di esodo del personale autoferrotranviario)*

1. Le aziende esercenti il pubblico servizio di trasporto predispongono per il triennio 1995-1997, d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, un programma di pensionamento anticipato sulla base delle domande a tal fine presentate dal proprio personale risultante dipendente al 31 dicembre 1994, che tenga conto della anzianità di servizio, maggiorata in misura non superiore a 7 anni, ai fini del raggiungimento dei 35 anni di anzianità.

2. I programmi predisposti ai sensi del comma 1 sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro, nei limiti delle disponibilità di cui al comma 4. Con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, sono definiti i requisiti di selezione per l'accesso al pensionamento dei dipendenti interessati in relazione alla anzianità contributiva come maggiorata ai sensi del comma 1 e rapportata all'età anagrafica.

3. Agli enti proprietari è fatto carico, per ciascun dipendente che abbia fruito del pensionamento anticipato, di un contributo pari al 20 per cento degli oneri complessivi derivanti dalla anticipazione della pensione medesima.

4. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 300 miliardi per l'anno 1995, di lire 274 miliardi per l'anno 1996 e di lire 265 miliardi per l'anno 1997. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

5. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione del presente decreto.

## Articolo 9.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 marzo 1995.

SCÀLFARO

DINI - CARVALE - TREU - FANTOZZI -  
MASERA

Visto, il Guardasigilli: MANCUSO

