

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3725

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(D'ALEMA)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(TREU)

di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale

(BASSOLINO)

col Ministro delle finanze

(VISCO)

e col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica

(CIAMPI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 DICEMBRE 1998

Conversione in legge del decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451,
recante disposizioni per assicurare interventi urgenti per gli addetti
ai settori del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto

ONOREVOLI SENATORI. - Il Governo ha presentato il 10 dicembre 1997 al Senato della Repubblica un disegno di legge (A.S. 2935) recante «Interventi nel settore dei trasporti ferroviari e marittimi».

Nel corso dell'esame di tale provvedimento, in sede deliberante, presso l'VIII Commissione, sono stati presentati, sin dal 19 marzo 1998, alcuni emendamenti volti a realizzare interventi nel settore del trasporto pubblico locale, che sono stati approvati, dopo molti rinvii, il 10 dicembre 1998.

Con il disegno di legge (A.S. 3010) recante «Modifiche al codice della strada in materia di trasporti eccezionali ed interventi in favore del settore dell'autotrasporto», presentato al Senato sin dal 21 gennaio 1998, il Governo intendeva, fra l'altro, ridurre alcuni costi di gestione delle imprese che svolgono trasporto di cose per conto di terzi anche in vista della liberalizzazione dell'autotrasporto, prevista e realizzatasi il 1° luglio 1998.

I tempi dei lavori parlamentari non hanno purtroppo consentito fino ad ora sostanziali progressi nell'*iter* per la definitiva approvazione dei suddetti disegni di legge.

La mancata approvazione dei disegni di legge di che trattasi è suscettibile di provocare turbative non solo sul piano economico (atteso che gli interventi previsti dalle norme in questione trovano la relativa copertura finanziaria nella legge finanziaria 1998, nella tabella di parte corrente e, pertanto i fondi stanziati andrebbero in economia se non approvati in via definitiva entro il 1998) ma anche sul piano sociale e occupazionale.

Il mancato conferimento delle risorse stanziato al fine di allineare le aliquote contributive per le aziende di trasporto pubblico locale, in attesa della definizione dell'assetto complessivo dei contributi previdenziali, pro-

vocherebbe gravi dissesti nei bilanci di tali aziende, impegnate, in questo momento, anche nel difficile e delicato passaggio da una situazione di monopolio a quella di libero mercato.

Gli interventi previsti sono quindi indispensabili al risanamento delle aziende di trasporto pubblico locale ed al conseguente aumento delle loro competitività e alla salvaguardia degli attuali livelli occupazionali. Le ulteriori conseguenze del mancato conferimento delle risorse si potrebbero tradurre in agitazioni da parte dei dipendenti con i prevedibili effetti negativi qualora tali agitazioni si venissero a verificare sotto il periodo natalizio.

Le misure in favore delle imprese di autotrasporto di cose per conto terzi, ne garantiscono la competitività rispetto alle aziende internazionali, in questo particolare momento di riorganizzazione del settore iniziato con la legge 23 dicembre 1997, n. 454, in vista della liberalizzazione che, come si è detto, si è attuata il 1° luglio 1998.

Il mancato conferimento delle risorse stanziato dal Governo, a tal fine, comporterebbe la crisi di molte aziende medio-piccole, con il crollo dell'attuale livello occupazionale e con le conseguenti agitazioni degli interessati, già preannunciate, e i cui effetti non sarebbero diversi da quelli indicati a proposito del trasporto pubblico locale.

Si segnala che la razionalizzazione del sistema trasporti è oramai improcrastinabile anche in vista dell'ottimale utilizzazione delle risorse umane e della salvaguardia dell'attuale livello occupazionale nei diversi settori.

La necessità di provvedere ad evitare danni in settori delicati e vitali dell'economia dei trasporti nazionali costituisce pertanto

l'elemento che conferisce la necessaria omogeneità al decreto-legge in parola.

Si tratta infatti di norme che dispongono interventi nel settore del trasporto terrestre, intesi al perseguimento dell'unico obiettivo di scongiurare la crisi delle aziende operanti in tali settori, con il conseguente risultato di salvaguardare gli attuali livelli occupazionali.

Quanto sopra premesso e passando all'illustrazione dei due articoli nei quali il provvedimento si sostanzia, si segnala quanto segue.

L'articolo 1 prevede che per l'anno 1998 il complesso dei contributi dovuti dalle aziende di trasporto pubblico locale sia rideeterminato, con riferimento alla media dei contributi dovuti dal settore industriale, nei limiti di un importo di lire 300 miliardi.

Alle minori entrate per l'INPS si provvede nel seguente modo. Per lire 73 miliardi mediante utilizzo delle residue risorse dei prepensionamenti di cui all'articolo 4 del decreto-legge 25 novembre 1995, n. 501, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11. Per lire 130 miliardi mediante utilizzo delle risorse rinvenimenti all'INPS dalle minori spese previste per la disoccupazione agricola rispetto alle originarie previsioni dell'ente, previsioni già inglobate nei tendenziali di finanza pubblica per l'anno in corso. Per lire 97 miliardi mediante utilizzo dell'accantonamento di Fondo globale relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Gli interventi disposti dall'articolo 2 nascono dalla necessità di scongiurare, da parte degli autotrasportatori, proteste gravide di ripercussioni economiche su vasta scala.

Si tratta, infatti, di disposizioni che consentono l'aumento dell'importo delle spese non documentabili da portare in detrazione nella prossima denuncia dei redditi, e la diminuzione dei premi INAIL, che vengono a scadenza bimestralmente, per i dipendenti del settore.

In particolare il comma 1 prevede l'elevazione, per l'anno 1998, del limite degli importi delle deduzioni forfettarie previste a titolo di spese non documentate, il cui importo non appare più adeguato.

Il comma 2 è relativo al complesso dei contributi assicurativi a carico delle imprese di autotrasporto per i rischi connessi alla circolazione dei mezzi. La disposizione ha lo scopo alle imprese di autotrasporto con lavoratori dipendenti la riduzione degli oneri sostenuti per i suddetti contributi, evitando, nel contempo, sostanziali sperequazioni nel gettito dei premi assicurativi dovute alle cooperative dei soggetti operanti nello stesso settore.

Il comma 3 assegna, per l'anno 1999, al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori l'importo di lire 140 miliardi, per interventi per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione e per le attività di studio e consulenza propedeutiche alla riforma dell'autotrasporto. Anche per tale disposizione sussistono motivi di urgenza in quanto il problema del traffico di mezzi pesanti sulle strade ordinarie, che molto spesso attraversano i centri abitati anche di non piccola importanza, comporta conseguenze sempre più gravi sulla sicurezza del traffico e sull'inquinamento urbano (e, a cascata, sulla salute e sulla incolumità dei cittadini).

Gli interventi previsti di carattere economico sono mirati ad uno spostamento del traffico pesante sulle infrastrutture autostradali, purchè le relative risorse siano assegnate con criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori agli operatori comunitari, assumendo, quindi, una valenza di particolare indilazionabilità, anche in relazione alla disposta liberalizzazione del settore.

Il comma 4, infine, è relativo alla copertura finanziaria.

RELAZIONE TECNICA

Articolo 1.

In relazione al processo di allineamento delle attuali aliquote contributive a carico delle aziende di trasporto pubblico locale a quelle medie dell'industria si precisa quanto segue.

Il decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414, all'articolo 2 definisce ai commi 1, 3 e 4 il contributo previdenziale dovuto dai lavoratori dipendenti addetti ai pubblici servizi di trasporto.

Il contributo in parola a carico delle aziende è determinato dalla somma dell'aliquota del 25,241 per cento (comma 1) e del 4,43 per cento (comma 4) ed è quindi pari al 29,671 per cento.

Per il periodo agosto 1996-luglio 2001 le aziende del settore versano inoltre un contributo pari al 2,507 per cento.

Non considerando il contributo aggiuntivo del 2,507 per cento risulta la seguente situazione:

aliquota contributiva a carico aziende trasporto pubblico locale 29,671 per cento;

aliquota contributiva media settore industria 23,81 per cento, per cui risulta una differenza in più per le aziende del trasporto pubblico locale pari a 5,861 per cento.

L'onere previdenziale sostenuto dalle aziende del trasporto pubblico locale per i 118.000 dipendenti del settore è risultato di 56 miliardi di lire per ogni punto percentuale dell'aliquota contributiva. La differenza di aliquote rispetto al settore dell'industria comporta quindi un maggiore onere di $56 \times 5,861 = 328$ miliardi.

Articolo 2, comma 1.

In base ai dati delle dichiarazioni delle persone fisiche (modello 740) e delle società (modello 750) presentate nel 1992 risulta un ammontare di spese dedotte forfettariamente dal reddito di impresa minore dei soggetti esercenti attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, ai sensi dell'articolo 79, comma 8 del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, in misura pari rispettivamente a lire 250 miliardi ed a lire 26 miliardi. Poichè la misura forfettaria delle deduzioni è stata aumentata a partire dal periodo di imposta successivo, della misura di circa l'11 per cento, tali importi possono essere stimati rispettivamente pari a circa lire 280 miliardi ed a lire 30 miliardi.

La misura attualmente prevista delle riduzioni forfettarie a regime è pari a lire 25.000 ed a lire 50.000 per ogni giorno di viaggio rispettiva-

mente entro, ovvero fuori la regione o le regioni confinanti. Per ogni incremento di un punto percentuale di tali importi si può stimare una riduzione di gettito in misura pari a circa 1 miliardo, per competenza, somma data da:

$280 \times 1 \text{ per cento} \times 80 \text{ per cento} \times 27 \text{ per cento} = 0,6$ miliardi di lire per il modello 740 (con una quota di redditività pari all'80 per cento ed una aliquota marginale media pari al 27 per cento);

e da:

$30 \times 1 \text{ per cento} \times 80 \text{ per cento} \times 43,2 \text{ per cento} = 0,1$ miliardi di lire per il modello 750 (con una aliquota d'imposta del 16,2 per cento ai fini ILOR più 27 per cento ai fini IRPEF del socio percettore).

Tale ammontare, pari a 0,7 miliardi di lire, viene arrotondato ad 1 miliardo di lire.

Pertanto se si incrementano di circa il 42 per cento gli importi giornalieri di deducibilità (da lire 25.000 a lire 35.500 e da lire 50.000 a lire 71.000 per ogni giorno di viaggio rispettivamente entro, ovvero fuori la regione o le regioni confinanti), la perdita di gettito complessivo di competenza è stimabile in circa 41 miliardi.

Articolo 2, comma 2.

L'onere derivante dal presente comma è rappresentato dal rimborso all'INAIL del mancato introito della somma pari all'interesse di diminuzione delle quote dei premi INAIL che le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi sono tenute a versare bimestralmente per i propri dipendenti.

Articolo 2, comma 3.

L'importo di lire 140 miliardi viene assegnato al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione anche con riferimento all'uso delle infrastrutture, da realizzare attraverso convenzioni con gli enti gestori delle stesse.

L'individuazione degli interventi e la ripartizione delle risorse di cui al presente comma, nonché le modalità ed i termini applicativi degli stessi, saranno adottati con delibera del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori, sulla base di direttive impartite dal Ministro dei trasporti e della navigazione al Comitato stesso.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, recante disposizioni urgenti per gli addetti ai settori del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto.

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

Decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 302 del 29 dicembre 1998.

Disposizioni urgenti per gli addetti ai settori del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni in tema di trasporto locale e di autotrasporto di cose per conto di terzi, al fine di evitare gravi ripercussioni di carattere economico-sociale nei relativi settori;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 23 dicembre 1998;

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

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Allineamento aliquote contributive per le aziende di trasporto)

1. Per l'anno 1998, in attesa della definizione del complessivo assetto dei contributi previdenziali a carico delle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto di cui al decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414, con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, le aliquote contributive a carico delle predette aziende sono rideterminate con riferimento a quelle medie del settore industriale, nei limiti dell'importo di lire 300 miliardi.

2. Alle minori entrate per l'INPS derivanti dall'attuazione del comma 1 si provvede: quanto a lire 73 miliardi, mediante utilizzo delle somme residue per il prepensionamento di cui al decreto-legge 25 novembre

1995, n. 501, convertito con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11, nonchè per il prepensionamento di cui all'articolo 2, comma 5, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, che saranno versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, ad apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale; quanto a lire 88 miliardi, per l'anno 1998, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per l'anno 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 9 miliardi, per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per l'anno 1999, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 130 miliardi, mediante utilizzo delle risorse rinvenienti all'INPS, per l'anno 1998, dalle minori spese previste per la disoccupazione agricola.

3. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 2.

(Oneri indiretti in materia di autotrasporto)

1. Gli importi di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto-legge 8 agosto 1996, n. 437, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 ottobre 1996, n. 556, sono elevati rispettivamente a lire 35.500 e lire 71.000 per il periodo di imposta relativo all'anno 1998. Il relativo onere è determinato in lire 41 miliardi per l'anno 1999.

2. Al fine di ottimizzare le misure di sicurezza e contenere il rilevante fenomeno infortunistico, i premi INAIL per i dipendenti delle imprese di autotrasporto in conto di terzi sono rideterminati per il 1999 nei limiti di lire 40 miliardi. I minori introiti derivanti dall'applicazione del presente articolo sono rimborsati all'INAIL nei limiti di lire 40 miliardi, per l'anno 1999, dietro presentazione di apposita rendicontazione.

3. Per l'anno 1999 è assegnato al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori l'importo di lire 140 miliardi per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture, da realizzare mediante apposite convenzioni con gli enti gestori delle stesse. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, emana

direttive per l'utilizzazione delle risorse assegnate con il presente articolo, tenendo conto dei criteri definiti con precedenti interventi legislativi in materia.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari complessivamente a lire 140 miliardi per l'anno 1998 e lire 81 miliardi per l'anno 1999, si provvede, quanto a lire 140 miliardi per l'anno 1998, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per l'anno 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 81 miliardi, per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per l'anno 1999, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello 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 28 dicembre 1998.

SCÀLFARO

D'ALEMA - TREU - BASSOLINO -
VISCO - CIAMPI

Visto, *il Guardasigilli*: DILIBERTO