

L'ingresso dell'Italia nell'euro è un risultato a cui pochi hanno creduto, anche nel nostro paese, quando due anni fa il Governo si assunse questo storico e durissimo compito. Una vittoria costruita con pervicacia dal Governo dell'Ulivo con il sostegno di rifondazione comunista, appoggiato in ogni sua fase da un Parlamento che ha ritrovato una sua indubbia vitalità ed una rinnovata capacità di indirizzo e di proposta: un Parlamento che oggi può ben dirsi orgoglioso per aver contribuito a tale storico approdo.

Il risultato che l'Italia ha conseguito in questi giorni si deve, in primo luogo, alla caparbieta del Governo, del Presidente del Consiglio, del ministro Ciampi, nel rispettare gli impegni di risanamento della finanza pubblica. Il nostro paese è apparso uno dei più virtuosi tra i partner europei nel risanamento dei conti pubblici. Ma dietro a tale impegno dell'esecutivo e del Parlamento come non scorregere l'impegno ben più grande e significativo che ogni cittadino italiano ha affrontato in questi anni?

A volte lamentandosi, spesso con il dubbio che anche i nuovi, ulteriori sacrifici, sarebbero stati assorbiti dalla voragine dell'enorme debito pubblico, con una comprensibile riserva verso il modo politico, che in passato troppo spesso ha mostrato inadeguatezze a dirigere e a far progredire le sorti del nostro paese. Così, con tutti i suoi dubbi, la stragrande maggioranza dei cittadini italiani ha appoggiato l'azione del Governo, facendo una scommessa di modernità, di apertura, di civiltà, di crescita, di pace.

Gli italiani hanno creduto nella scommessa del Governo ed alla fine abbiamo vinto tutti insieme. Ed a me pare che uno dei fattori più rilevanti dell'ingresso dell'Italia nell'euro stia prima di tutto in questo ritrovato possibile rapporto di fiducia tra cittadini e potere politico. Un rapporto ancora fragile, che le molte difficoltà del nostro paese, dalla disoccupazione ai disastri ambientali, possono sempre incrinare. Tuttavia un rapporto nuovo, basato sul fatto che in Italia esiste un esecutivo che si impegna su obiettivi

precisi, li dichiara pubblicamente e lascia poi giudicare alla gente, con i fatti, se tali obiettivi siano stati raggiunti oppure no.

In particolare, dal secondo trimestre del 1997 gli indicatori economici hanno iniziato un costante miglioramento. Aumento del PIL e discesa rapida dell'inflazione hanno prodotto una discesa dei tassi di interesse più significativa rispetto alle stesse più rosee previsioni. Ciò ha prodotto le condizioni per il rilancio degli investimenti, anche se deve essere rilevato, soprattutto riguardo alla posizione delle piccole e medie imprese, l'asse portante del nostro sistema produttivo, che il sistema bancario italiano non ha saputo corrispondere fino ad ora alle aspettative degli operatori, che scontano ancora un differenziale troppo alto rispetto alle concorrenti europee nei tassi di interesse. È un atteggiamento simile a quello tenuto dal nostro sistema bancario riguardo ai mutui immobiliari che molte famiglie italiane intendono ricontrattare alla luce dell'abbattimento dei tassi e che ha visto l'intervento in prima persona del Presidente del Consiglio, teso a sollecitare gli istituti di credito a muoversi nella direzione di un maggior rispetto per la realtà economica del paese e dello stesso concetto di concorrenza. Una delle questioni aperte, per tornare alle piccole e medie imprese, è proprio quella del costo del denaro, situazione di particolare gravità nel Mezzogiorno, ma che è sentita da tutti gli operatori italiani; in proposito sarà indispensabile un preciso impegno del Governo e del Parlamento relativamente alla necessità di rendere trasparenti le modalità di erogazione dei prestiti, i tempi, le condizioni e i tassi.

L'euro, la moneta unica, è un fatto politico di straordinaria importanza per l'Europa e nel mondo. Qualcuno dice che avrebbe preferito iniziare con l'Europa dei popoli anziché dalle monete, che avrebbe preferito festeggiare la nascita di un'Europa politica e sociale anziché di una moneta europea, ma di fronte a questa osservazione io sono per far rilevare che nulla più di una valuta unica può determinare oggi l'unità di più popoli e quindi

essere di base e sollecitazione a politiche unitarie anche in altri campi, come il lavoro, l'ambiente, la pubblica amministrazione, il fisco.

L'euro è la base di partenza per scambi che da economici diverranno sempre più scambi culturali, sociali, politici, umani. Certo è giunto il momento di accelerare il processo di nascita dell'Europa federale con coerenti istituzioni. Bene fanno i sindacati dei lavoratori a porsi il tema di una prospettiva europea per il sindacato, in forza del fatto che questa Europa nasce con un grave problema: la disoccupazione. Bene ha fatto la sinistra italiana a collocarsi per tempo nell'alveo della sinistra europea. Perché da oggi, e sempre più domani, le battaglie di civiltà, di libertà e di progresso dovremo condurle insieme agli altri cittadini d'Europa.

L'introduzione dell'euro è quindi un primo passo affinché i diversi paesi europei sentano l'esigenza di una più veloce integrazione politica e istituzionale, soprattutto per i giovani che dalla costruzione europea possono trarre, più di chiunque altro, numerosi vantaggi. Al primo posto delle politiche economiche che già oggi ci premono c'è quella per combattere la disoccupazione. Il DPEF si impegna opportunamente, nell'ambito delle politiche per lo sviluppo, a sostenere l'occupazione e l'attività produttiva nelle aree meno sviluppate con interventi addizionali per lo sviluppo che ammonteranno a circa 26.600 miliardi nel triennio.

Il complesso degli interventi previsti consente una previsione di aumento dell'occupazione in media dello 0,5 per cento nel 1998; il tasso di disoccupazione passerebbe quindi all'11,9 per cento contro il 12,2 per cento del 1997. Siamo consapevoli che tale dato risulta minimo e insoddisfacente rispetto alle aspettative di milioni di giovani e di donne che, soprattutto nel Mezzogiorno, non trovano lavoro; tuttavia questa crisi occupazionale si configura per il nostro paese secondo due linee opposte. La prima è quella storica della divaricazione tra nord e sud del paese, l'altra è quella sperimentata da tutti i

paesi industrializzati con le crisi di passaggio, crisi epocale e non solo del mercato del lavoro. Esso risente delle trasformazioni dei mercati e dei prodotti, della globalizzazione dell'economia, che ha trovato un'Europa ancora divisa e paesi come il nostro, all'interno dei quali l'apparato produttivo è arrivato con ritardo ad accorgersi del cambiamento radicale in atto e non è stato a suo tempo adeguatamente sostenuto nella sfida mondiale da politiche pubbliche mirate.

PRESIDENTE. Sta bene. È iscritto a parlare l'onorevole Landi di Chiavenna. Ne ha facoltà.

GIAMPAOLO LANDI DI CHIAVENNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli membri del Governo, nonostante la buona volontà del Presidente Acquarone credo che commentare quattro anni di politica economica del sistema Italia in pochi minuti non sarà facile; comunque non sarà certamente possibile dare il contributo costruttivo che un deputato dell'opposizione avrebbe voluto e potuto dare. Ciò nonostante non mi sottrarrò a questo compito, che ritengo un dovere e, anche se il mio intervento sarà critico e ovviamente non convincente per molti esponenti della maggioranza, cercherò di esprimere le mie personali convinzioni con obiettività.

In generale si può affermare che questo documento di programmazione economico-finanziaria contenga indicazioni su obiettivi macroeconomici di sicuro interesse per le forze politiche e per il mondo economico; riteniamo infatti che la riduzione del debito pubblico, la crescita del prodotto interno lordo, la soluzione all'annosa questione occupazionale e lo sviluppo del Mezzogiorno rappresentino i fattori trainanti per la crescita di un paese che può e deve rappresentare una forza dominante nell'Europa del prossimo millennio. Nonostante la condivisibilità di questi obiettivi, risulta difficile avallare le scelte e le linee guida che questo Governo intende perseguire per il prossimo triennio; in altri termini non condivido gli

strumenti che il Governo si propone di utilizzare per il raggiungimento di questi obiettivi.

In particolare le critiche che intendo rivolgere si incentrano sulla questione delle 35 ore. Gli sbandierati intenti di concertazione, collaborazione e sostegno per le categorie più deboli sono stati infatti a mio avviso mal tradotti in un disegno di legge che di fatto porterà solo all'inasprimento dei rapporti tra le parti sociali. Si tratta di un provvedimento di gravità assoluta, già fonte di perplessità da parte del fondo monetario internazionale, che attraverso un inevitabile aumento del costo del lavoro porterà forte incremento del tasso di disoccupazione, aumento del lavoro nero, diminuzione di competitività e capacità di stare sul mercato per le nostre imprese, impoverimento del tessuto produttivo e graduale processo di allontanamento, peraltro già in atto, delle nostre imprese verso aree con condizioni economiche e fiscali più convenienti.

Anche il cosiddetto pacchetto Treu, lavori socialmente utili, 35 ore, contratti d'area, sono a mio avviso ricette non convincenti per un mercato del lavoro globalizzato, a forte integrazione ed altamente specializzato. Ad avviso di alleanza nazionale questi strumenti non servono, o meglio non sono sufficienti. Risultano invece necessari politiche del lavoro più efficaci, incentivi all'occupazione nelle aree depresse, sgravi fiscali per le piccole e medie imprese che assumono personale dalle liste di collocamento, una decisa riduzione della pressione fiscale, una maggiore flessibilità del lavoro, una rivisitazione dello statuto dei lavoratori e, se mi è consentito, un processo di desindacalizzazione del nostro paese e una convincente politica di privatizzazioni. Credo che questi siano i pilastri su cui basare un risanamento economico e strutturale del mercato del lavoro.

Un'altra critica che desidero muovere a questo documento di programmazione economico-finanziaria riguarda la quasi inesistente politica di privatizzazioni. Il DPEF si limita soltanto a descrivere ciò che è stato fatto, poco e male credo, in

questo periodo, ed il caso Telecom in questi giorni temo sia un brutto esempio per noi italiani ed anche per gli osservatori internazionali, senza volersi riferire anche all'uso nefasto delle *golden share*. Comunque, questo DPEF si limita per l'appunto a descrivere le privatizzazioni del 1998 e, per il prossimo triennio, non ho trovato parola in questo DPEF: significa che il processo di privatizzazioni, per questo Governo e per questa maggioranza, si è arrestato? Una risposta affermativa a questo quesito rappresenterà un grave danno per il paese, che nel futuro dovrà sopportare i gravi deficit consolidati che le aziende statali hanno sempre prodotto.

Quello che ancora non si è capito è che le dismissioni di imprese controllate dallo Stato devono riportare in un'ottica di mercato attività economiche fino ad ora tenute a margine, migliorare all'interno delle stesse imprese la gestione e la *leadership*, contribuire allo sviluppo ed al potenziamento del nostro mercato finanziario, accelerare il processo di riduzione del nostro debito pubblico. È del tutto evidente come questo Governo e questa maggioranza, a mio avviso ancorati a schemi dirigisti, ostacolino il processo di sviluppo dell'economia antepoendo la cattura del consenso a ben più importanti e determinate scelte di politica economica. Vedremo come l'insieme di queste lacune renderà questa sinistra e questo Governo correi di un ulteriore degrado del nostro paese, e spero di sbagliarmi in questa negativa valutazione del futuro politico ed economico della nostra Italia.

Per ultima, ma non per ordine di importanza, va mossa una profonda critica alla riforma fiscale ed ai programmi contenuti nel DPEF per la realizzazione della politica tributaria nel prossimo triennio. Il DPEF per gli anni 1999-2001 sembra non presentare alcun inasprimento fiscale, ma il Governo non chiarisce i contenuti di un'annunciata manovra finanziaria di circa 13.500 miliardi, che peraltro smentisce le dichiarazioni rese a suo tempo dallo stesso Governo, secondo cui nessun'altra manovra sarebbe stata

necessaria. La pressione fiscale si ridurrà di 2 punti del PIL: questa è l'unica indicazione che ci viene fornita, ma non chiarita dal documento. Tale obiettivo non è mai stato raggiunto, neanche con le precedenti manovre caratterizzate dall'introduzione di forti misure impositive, che hanno gravato e continuano a gravare su un tessuto imprenditoriale al quale la politica garantista, conservatrice, clientelare di questa maggioranza è già costata molto chiara.

Il tanto sbandierato riformismo della sinistra e del Governo, puntuale soprattutto nel momento di affidare incarichi e di effettuare nomine, ha prodotto finora una riforma fiscale vessatoria nei contenuti ed alquanto incerta nelle modalità di applicazione. L'introduzione dell'IRAP, che di fatto assoggetterà a tassazione gli oneri finanziari da indebitamento ed il costo del personale, nonché l'introduzione dell'aliquota agevolata IRPEG, la cosiddetta DIT, non solo apparentemente nata per incentivare l'impiego di capitale di rischio delle imprese, sono a nostro avviso le zavorre che porteranno le piccole e medie imprese fortemente indebitate, con una notevole forza lavoro, al definitivo tracollo. Il conseguenziale risultato sarà dunque una crescita sostanziale della disoccupazione, la quasi scomparsa delle piccole e medie imprese, a vantaggio ovviamente dei colossi, di quelle strutture industriali a partecipazione statale che questo Governo intende assistere e non privatizzare.

La strada imboccata da questa maggioranza temo sia senza ritorno. Pur consapevoli dello sforzo richiesto al paese e fedeli all'ideale europeo, ribadendo in questo la piena e assoluta volontà a sostegno di ogni iniziativa per il raggiungimento di questo obiettivo, pur consapevoli della responsabilità dell'opposizione, non possiamo assolutamente concordare con il Governo sulle linee espresse nel documento di programmazione economico-finanziaria, che ancora una volta si presenta carente sulla politica di rilancio dello sviluppo, del mercato del lavoro, delle privatiz-

zazioni. Soprattutto, non propone una adeguata politica di riduzione della pressione fiscale e di ridimensionamento della spesa pubblica.

Un'ultima notazione, ripercorrendo quanto ha già detto il collega onorevole Carli: il Presidente Prodi aveva « sognato » mutui casa al 5 per cento, ma se non fosse stato per una banca inglese — nel caso di specie la Abbey National — i nostri banchieri mai avrebbero permesso questo risultato. Si sono dovuti adeguare alle regole del mercato, quindi alla libera concorrenza. La filosofia anglosassone della libera concorrenza dei mercati quindi premia anche gli interessi degli italiani e credo che gli italiani ne debbano essere coscienti. Ma se ne dovranno ricordare anche questo Governo e questa maggioranza, che noi riteniamo essere ancora troppo restii ad introdurre riforme vere, strutturali. Perché? Perché questo documento è ancora figlio del compromesso e della pressione di alcune forze politiche che remano contro il risanamento e quindi contro la europeizzazione vera e reale della nostra Italia.

Per queste ragioni, signor Presidente, onorevoli colleghi e membri del Governo, sia a titolo personale sia, credo, interpretando anche il pensiero di alleanza nazionale, pur condividendo alcuni principi di questo documento di programmazione economico-finanziaria, annuncio la mia contrarietà e in tal senso mi esprimerò al momento del voto.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione.

Avverto che la Presidenza ha fissato per le ore 11 di domani il termine per la presentazione di risoluzioni riferite al documento di programmazione economico-finanziaria. Avverto altresì che le votazioni in ordine a tale documento avranno luogo alla ripresa pomeridiana della seduta di domani.

Il seguito del dibattito è rinviato alla seduta di domani.

Discussione del disegno di legge: Delega per la revisione della disciplina concernente l'imposta sugli spettacoli (4354-ter) (ore 20,25).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già articolo 15 del disegno di legge n. 4354, nel testo approvato dal Senato, stralciato con deliberazione dell'Assemblea il 12 dicembre 1997: Delega per la revisione della disciplina concernente l'imposta sugli spettacoli.

(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 4354-ter)

PRESIDENTE. Avverto che, a seguito della riunione del 30 aprile scorso della Conferenza dei presidenti di gruppo, si è provveduto, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del regolamento, all'organizzazione dei tempi per l'esame del disegno di legge.

Il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

tempo per il relatore: 20 minuti;

tempo per il Governo: 20 minuti;

tempo per il gruppo misto: 35 minuti;

tempo per richiami al regolamento: 10 minuti;

tempo per interventi a titolo personale: 1 ora e 5 minuti;

tempo per i gruppi: 4 ore e 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto è così ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno:

verdi: 12 minuti; socialisti italiani: 7 minuti; CCD: 7 minuti; minoranze linguistiche: 4 minuti; per l'UDR-patto Segni/liberali: 3 minuti; la rete: 3 minuti.

Il tempo a disposizione dei gruppi è così ripartito:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 31 minuti;

forza Italia: 40 minuti;

alleanza nazionale: 40 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 31 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 36 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 30 minuti;

per l'UDR-CDU/CDR: 33 minuti;

rinnovamento italiano: 30 minuti.

(Discussione sulle linee generali — A.C. 4354-ter)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare, in sostituzione del relatore, il presidente della VI Commissione, onorevole Benvenuto.

GIORGIO BENVENUTO, *Presidente della VI Commissione*. Signor Presidente, sostituisco il relatore, onorevole Conte, rimasto bloccato a causa del traffico aeroportuale.

Nel ricollegarmi all'ottimo lavoro svolto dalla Commissione e dal relatore, onorevole Conte, voglio ricordare che il provvedimento in discussione trae origine dallo stralcio dell'articolo 15 del disegno di legge collegato alla manovra di finanza pubblica per il 1998, stralcio che era stato sollecitato dalla Commissione finanze della Camera perché il provvedimento in questione era in fase di avanzata discussione nella nostra Commissione, la quale stava esaminando in sede legislativa una serie di proposte di legge che praticamente furono poi assorbite dalla proposta di legge dell'onorevole Conte, che era stata sottoscritta da tutti i gruppi.

Desidero ricordare che la richiesta di stralcio avanzata dalla Commissione finanze era motivata anche dalla necessità di non affrontare un argomento così complesso nell'ambito della ristretta sessione di bilancio.

Il lavoro svolto dalla Commissione tiene conto delle disposizioni contenute nel testo dell'articolo 15 redatto dal Governo. Pertanto la Commissione ha deciso di non proseguire la discussione in sede legislativa delle varie proposte di legge ma ha preferito concentrarsi sul testo governativo, al quale è stata apportata tutta una serie di modifiche migliorative.

Sottolineo che, naturalmente, nell'indicare queste modificazioni migliorative, la Commissione ha tenuto conto del lavoro già svolto in Commissione e ha tenuto anche conto che sul testo di legge, che aveva come primo firmatario l'onorevole Conte, si era già lavorato nella precedente legislatura.

Fatte queste premesse, vorrei anche sottolineare che l'esigenza di pervenire ad una riforma organica dell'imposta sugli spettacoli era avvertita e largamente condivisa. Questa esigenza era ulteriormente rafforzata dal fatto che nel 1997 scadeva la convenzione stipulata tra il Ministero delle finanze e la SIAE (convenzione per la riscossione dell'imposta sugli spettacoli), e che quindi era fondamentale, nel lavoro e nelle modifiche introdotte, evitare che la SIAE, che dà lavoro a 5 mila persone e che ha anche un patrimonio di competenze e di professionalità, potesse subire una consistente decurtazione dei suoi proventi, in assenza di una disciplina aggiornata.

Voglio anche sottolineare che, proprio per evitare dei problemi in questo senso, nel testo elaborato dalla Commissione, nelle modifiche che sono state introdotte, la Commissione ha fatto in modo che nei criteri direttivi, cui il Governo dovrà attenersi ai fini della revisione della normativa sull'imposta sugli spettacoli, non ci fossero misure che penalizzassero la SIAE, alla quale anzi viene attribuito un ruolo rilevante nel nuovo sistema impositivo delineato dal testo approvato dalla Commissione.

La SIAE infatti, oltre ad essere chiamata a cooperare con i competenti uffici ai fini dell'accertamento dell'IVA, potrà collaborare nelle attività di controllo, accertamento e riscossione anche di altre

entrate erariali e locali. Infine è stata prospettata la proroga di un anno della convenzione cui ho fatto prima riferimento.

Voglio ancora sottolineare che la Commissione ha lavorato sull'ipotesi di una radicale riforma dell'imposta sugli spettacoli per pervenire alla definizione di un regime tributario sostanzialmente nuovo.

La Commissione, come viene ricordato nella relazione illustrativa redatta dall'onorevole Conte, ritiene di definire in maniera compiuta e sistematica il trattamento tributario degli spettacoli, degli sport, dei giochi e degli intrattenimenti, in modo da porre rimedio alle numerose difficoltà e ai grandi problemi emersi in sede di attuazione dell'imposta sugli spettacoli: il tutto al fine di introdurre un regime più equo e meno complicato.

La Commissione ha poi introdotto, tra i principi e i criteri direttivi ai quali si dovrà ispirare il Governo nell'esercizio della delega, disposizioni dirette esplicitamente a semplificare il regime tributario, disposizioni che riducono gli adempimenti a carico dei soggetti interessati e infine disposizioni per un riequilibrio tra le varie tipologie di attività, per quanto concerne l'onere tributario.

In particolare, si prevede l'abolizione dell'imposta sugli spettacoli e la sua sostituzione con il regime ordinario IVA. Con tale modifica si conseguono due risultati positivi.

Il primo consiste nel superamento del regime vigente, per cui sulla stessa base imponibile si applicano due differenti imposte, quella sugli spettacoli e l'IVA, con l'effetto di semplificare notevolmente gli obblighi posti a carico dei contribuenti. Il secondo risultato positivo è rappresentato dal superamento di un regime IVA speciale, con ciò assicurando l'omogeneità e la coerenza dell'impianto normativo. L'unica eccezione al nuovo regime, come viene ricordato nella relazione illustrativa, concerne l'attività di cui ai numeri 3, limitatamente alle sole esecuzioni musicali e alle discoteche e alle sale da ballo, per le quali l'esecuzione di musica dal vivo non risulti prevalente sul complesso delle

esecuzioni effettuate, 6, 7 e 8 della tariffa allegata al decreto del Presidente della Repubblica n. 640 del 1972.

Più in generale, nel testo della Commissione sono stati indicati alcuni criteri, sia per quanto concerne la determinazione della base imponibile della imposta sugli intrattenimenti, sia per quanto riferito alle aliquote da applicare, che potranno variare tra il 6 e il 16 per cento, salvo che per quanto concerne i biglietti di ingresso nelle case da gioco o nei luoghi riservati all'esercizio delle scommesse.

Va inoltre sottolineato che tra i principi e i criteri direttivi viene esplicitamente inserita la semplificazione degli adempimenti richiesti ai contribuenti, mediante la loro riduzione e razionalizzazione. Nello stesso tempo si afferma la necessità, come detto espressamente nel testo definito dalla Commissione, di « evitare l'aggravamento della gestione amministrativa dei soggetti interessati alla variazione del regime di contabilità dell'IVA ». Il testo si preoccupa, inoltre, di garantire il mantenimento del livello complessivo del gettito, a tal fine prospettandosi — cito testualmente — la « rimodulazione dell'attuale sistema di imposizione e distribuzione degli introiti derivanti dal totocalcio, dal totogol o da altri giochi gestiti dal CONI ».

La Commissione ha anche ritenuto che, nell'esercizio della delega che viene conferita al Governo, quest'ultimo debba e possa provvedere al riordino della disciplina dell'imposta unica sui giochi di abilità e sui concorsi e pronostici, trattandosi di una materia correlata a quella oggetto dell'imposta sugli spettacoli.

Il testo licenziato dalla Commissione consente in definitiva di pervenire a significativi ed apprezzabili risultati sotto il profilo della semplificazione del regime tributario e della sua equità in una materia, come quella dell'imposizione sulle attività di spettacolo, che da tempo attende un riordino organico.

Per questi motivi la Commissione, nell'ambito della quale si è svolto un dibattito nel corso del quale si è registrata una larga convergenza tra tutti i gruppi, nel

ringraziare l'onorevole Conte per il vasto lavoro di redazione svolto e di confronto con i diversi gruppi, auspica che il provvedimento venga rapidamente approvato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PIERLUIGI CASTELLANI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Giovanni Pace, primo iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Cennamo. Ne ha facoltà.

ALDO CENNAMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, credo non si possa che salutare con soddisfazione l'avvio in aula della discussione su questo provvedimento. Il tema di una organica riforma dell'imposta sugli spettacoli era da tempo all'attenzione del Parlamento. Già nel corso della XII legislatura furono presentate numerose proposte di legge al riguardo. Nell'attuale legislatura, poi, la Commissione finanze aveva già avviato in sede legislativa l'esame delle nove proposte di legge presentate ed una di queste, l'atto Camera n. 2617, primo firmatario l'onorevole Conte, fu sottoscritta da tutti i gruppi parlamentari. Fu questa la ragione per cui molti gruppi chiesero lo stralcio dell'articolo 15 del disegno di legge collegato alla manovra finanziaria 1998, per consentire cioè alla Commissione finanze di proseguire il proprio lavoro in modo puntuale e approfondito.

Del resto, le stesse novità introdotte dal Governo con l'articolo 15 del collegato hanno consentito alla Commissione di migliorare ulteriormente il testo formulato dallo stesso Governo e di pervenire ad un'ipotesi di radicale riforma, oggi al nostro esame, che prevede la definizione di un regime tributario sostanzialmente nuovo, basato in primo luogo su una disciplina compiuta e sistematica del trattamento tributario degli spettacoli, degli

sport, dei giochi, degli intrattenimenti, sicuramente più equo e meno complicato rispetto al passato e, in secondo luogo, sull'introduzione tra i principi e criteri direttivi ai quali il Governo dovrà attenersi per la predisposizione dei successivi decreti legislativi, di disposizioni dirette a semplificare il regime tributario, riducendo gli adempimenti a carico dei soggetti interessati, nonché a riequilibrare tra le varie tipologie di attività l'onere tributario, come del resto è stato già ricordato dal relatore.

Credo sia di grande significato il risultato cui si perviene con l'abolizione in linea generale dell'imposta sugli spettacoli e con la sua sostituzione con il regime ordinario dell'IVA. Occorre poi ricordare che la normativa vigente prevede che l'IVA sugli spettacoli si applichi in misura forfettaria; a ciò si deve aggiungere il previsto esonero dagli obblighi di fatturazione.

Fanno eccezione al nuovo regime — come già ricordava il presidente Benvenuto — le attività relative a discoteche e a sale da ballo, per le quali l'esecuzione di musica dal vivo non risulti prevalente sul complesso dell'esecuzione. Per questi casi l'imposta sugli spettacoli viene ridenominata come imposta sugli intrattenimenti, la quale peraltro si applica anch'essa in misura forfettaria anche nel caso di esecuzioni musicali non dal vivo in presenza di particolari fattispecie, per esempio il mancato pagamento del biglietto di ingresso.

Signor Presidente, alla luce dell'ampia ed esauriente relazione del presidente Benvenuto, con cui concordo pienamente, non mi appare utile svolgere un esame ancora più dettagliato del provvedimento al nostro esame. Mi preme solo ricordare come l'ipotesi in discussione risponda alla richiesta da tempo avanzata dalle associazioni culturali, sociali, religiose, politiche diretta ad escludere dall'imposta sugli spettacoli le proprie iniziative di organizzazione del tempo libero per creare aggregazione, solidarietà e cultura, perché a

queste organizzazioni certo non può applicarsi lo statuto commerciale e fiscale dell'impresa.

Una revisione profonda della disciplina concernente l'imposta sugli spettacoli è necessaria per accrescere le opportunità di fruizione del patrimonio culturale e sociale del nostro paese e per sviluppare le attività di intrattenimento (spettacoli, cinema, sport, ballo, musica) « attraverso un'apprezzabile riduzione dei costi di servizi che interessano particolarmente i giovani. I principi e i criteri di indirizzo che la Camera dei deputati esamina oggi con questo provvedimento aggiornano una disciplina che risale ad oltre quarant'anni fa.

Credo che possiamo dire che il testo soddisfa sia le esigenze di una corretta formulazione normativa che quelle dell'introduzione di significativi elementi di razionalizzazione e semplificazione dell'ordinamento; inoltre esso rappresenta anche una risposta efficace a quanti, associati per fini ideali, culturali, politici, morali offrono volontariamente ed in spirito di solidarietà la propria opera per la realizzazione della solidarietà umana al di fuori di ogni intervento speculativo.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 4354-ter)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Conte.

GIANFRANCO CONTE, *Relatore*. Vorrei intanto ringraziare i colleghi: bisogna ricordare che occorre ringraziare tutti i colleghi della Commissione finanze, come avevano già accennato sia il presidente Benvenuto sia l'onorevole Cennamo, perché da tutti e quarantanove è partito l'*input* per portare a termine questa importante modifica dell'imposta sullo spettacolo.

È una norma che, come è noto, risale al 1972: sono passati ventisei anni e ormai si rendeva necessaria una revisione dell'imposta nel suo complesso.

Nel frattempo, quello che nel 1972 era considerato un lusso, cioè la fruizione di spettacoli, di sport e cultura, oggi non lo è più.

La delega contenuta nel disegno di legge in esame introdurrà grandi novità in tutto il settore dello spettacolo, dello sport e della cultura.

Colgo l'occasione per fare riferimento agli emendamenti presentati che sicuramente possono migliorare il provvedimento. Ulteriori miglioramenti potranno essere effettuati in futuro attraverso l'azione del Governo e la rivisitazione di alcune problematiche sollevate dai colleghi. Tra gli emendamenti vale la pena di citare quelli volti ad affidare ai comuni l'imposta spettacolo, come peraltro già avviene in alcuni paesi europei (per esempio, è applicata in alcuni *länder* della Germania), imposta che bisognerebbe inserire nell'ambito di un discorso complessivo di federalismo fiscale. Sono certo che la questione potrà essere ripresa nei prossimi anni quando avremo visto i risultati derivanti dall'importante delega che ci apprestiamo ad approvare.

Per quanto riguarda alcuni problemi sollevati, credo che siano stati risolti, mentre per quanto riguarda gli altri, non penso che al momento sia possibile trovare una soluzione adeguata. Fra i compiti affidati alla SIAE vi è quello di percepire l'imposta spettacolo non più per conto del Governo, ma di controllare che l'IVA venga assolta nella maniera corretta. Peraltro le normative europee non consentivano l'applicazione di un'ulteriore imposta, per cui abbiamo armonizzato la nostra legislazione a quella europea.

Ringrazio ancora una volta i colleghi ed il Governo per la sensibilità mostrata nell'affrontare questo delicato argomento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

PIERLUIGI CASTELLANI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Ringrazio il

presidente Benvenuto per la relazione svolta e per la sapiente guida della Commissione. Uguale ringraziamento devo rivolgere a tutti i colleghi per il contributo offerto, in particolare all'onorevole Conte per la disponibilità dimostrata e per la sua capacità ed esperienza che è riuscito a trasfondere nel provvedimento in esame.

Il testo, come è stato già ricordato, nasce dallo stralcio dell'articolo 15 del collegato alla finanziaria, approvato da questa Camera. Esso giunge al nostro esame sicuramente migliorato dopo un costruttivo confronto in Commissione finanze che ha portato ad una riformulazione basata sui testi di numerosi progetti di legge di iniziativa parlamentare, tra i quali quello avente come primo firmatario l'onorevole Conte.

Il Governo si propone con questo disegno di legge di utilizzare la leva fiscale per selezionare le attività oggetto di imposizione e cercare di favorire le attività che producono e diffondono cultura (come hanno ricordato gli onorevoli Conte e Cennamo). L'abolizione dell'imposta sugli spettacoli, relativamente ai punti 1, 2, 3, 4 e 5 della tariffa allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 640, comporta l'esenzione per gli spettacoli cinematografici, sportivi, teatrali, le esecuzioni musicali dal vivo, manifestazioni per rievocazioni storiche, giostre e manifestazioni similari (alcune proposte di legge si occupavano esclusivamente di questo tema), opere liriche e musicali in genere, mostre e fiere campionarie, esposizioni scientifiche, artistiche e culturali.

Anche la nuova denominazione dell'imposta introdotta che, assieme all'assoggettamento al regime IVA delle altre attività sostituisce l'imposta sugli spettacoli, che noi in questo disegno di legge definiamo imposta sugli intrattenimenti, dà il senso e la direzione di marcia sulla quale vuole muoversi il Governo sottraendo all'imposizione la produzione culturale e quanto è legato alla valorizzazione della persona umana nella pratica sportiva, per ricercare invece gettito in quanto legato ad

attività ludica, cioè, ad un settore che in qualche modo viene definito l'effimero.

La delega che il Governo chiede al Parlamento va quindi in questa direzione, per modulare e calibrare la nuova imposta sugli intrattenimenti all'esecuzione di musica non dal vivo (in Commissione si è trovato al riguardo un giusto equilibrio, una nuova definizione, definendo tali quelle esecuzioni per le quali l'esecuzione di musica dal vivo non abbia una rilevanza prevalente in quanto di durata inferiore al 50 per cento dell'orario complessivo di apertura dell'esercizio al pubblico), alle nuove modalità di gioco, meccanico ed elettronico; e definendo il regime fiscale in modo diverso per le attività organizzate da società o circoli privati.

È inoltre significativo il nuovo rapporto, che si intende ricontrattare, con la SIAE, anche per utilizzare le professionalità e le articolazioni sul territorio di cui è dotata questa struttura. È stata infatti reintrodotta la previsione della collaborazione della SIAE — tale previsione era stata eliminata con un emendamento approvato dal Senato — nell'attività di controllo, accertamento e riscossione di altre entrate erariali e locali.

Altre norme riguardano l'adeguamento della nuova normativa al regime IVA, mantenendo regimi forfettari per alcuni settori di attività da favorire e privilegiare.

Aggiungo che nel confronto in Commissione è stata inserita una delega anche per adeguare alle nuove realtà l'imposta unica sui giochi di abilità e sui concorsi pronostici, di cui alla legge n. 1379 del 1951 (erano quindi più di quarant'anni che questa imposta non veniva rimodulata; ci sembra pertanto necessario corrispondere in qualche modo alle nuove esigenze anche di questa realtà).

Sono state poi introdotte le necessarie norme di semplificazione da adottare con regolamenti, che sono norme sostanzialmente di delegificazione sempre nel quadro di quel rapporto nuovo che si vuole costruire tra fisco e cittadino.

Vi è da ricordare che tra gli obiettivi che il Governo si prefigge di raggiungere è da annoverare anche un aumento della

base imponibile e quindi del gettito, ampliando e rendendo più penetrante la collaborazione con la SIAE nei settori che saranno oggetto della nuova convenzione. Infatti, mentre il riordino dell'imposta sugli spettacoli avverrà con invarianza di gettito, l'attuazione piena della delega deve favorire un aumento di gettito; tant'è vero che in occasione dello stralcio il Governo presentò un emendamento, poi approvato dalla Camera, che costituiva un fondo negativo sulla tabella A di cento miliardi per il 1999 e di 150 miliardi per il 2000.

Per le considerazioni che ho testé svolto, anche il Governo, ringraziando nuovamente la Commissione ed il relatore, si augura che il provvedimento al nostro esame venga rapidamente approvato dall'Assemblea.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: S. 2206 – Interventi nel settore dei trasporti (approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (4240) (ore 20,50).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato: Interventi nel settore dei trasporti.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 4240)

PRESIDENTE. Avverto che a seguito della riunione del 30 aprile della Conferenza dei presidenti di gruppo si è provveduto, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del regolamento, all'organizzazione dei tempi per l'esame del disegno di legge. Il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

gruppo misto: 34 minuti;
 richiami al regolamento: 10 minuti;
 interventi a titolo personale: 1 ora e 5 minuti;
 gruppi: 4 ore e 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto è così ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno:

verdi: 12 minuti; socialisti italiani: 7 minuti; CCD: 7 minuti; minoranze linguistiche: 4 minuti; per l'UDR-patto Segni-liberali: 3 minuti; la rete: 3 minuti.

Avverto inoltre che il tempo a disposizione dei gruppi è ripartito nel modo seguente:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 31 minuti;

forza Italia: 40 minuti;

alleanza nazionale: 40 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 31 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 36 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 30 minuti;

per l'UDR-CDU/CDR: 33 minuti;

rinnovamento italiano: 30 minuti.

***(Discussione sulle linee generali
 — A.C. 4240)***

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Biricotti, ha facoltà di svolgere la relazione.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*. Signor Presidente, colleghi, rappresentante del Governo, intervengo su un provvedimento che da oltre sette mesi ha avviato il proprio iter presso la Commissione

trasporti della Camera dei deputati. Il provvedimento, che reca interventi nel settore dei trasporti, infatti, è stato trasmesso dal Presidente del Senato alla Camera il 20 ottobre 1997. Era stato approvato all'unanimità in sede legislativa presso la Commissione lavori pubblici dell'altro ramo del Parlamento, e questa circostanza di indubbio valore politico, unita all'alto rilievo del provvedimento stesso sotto il profilo economico e dal punto di vista delle aspettative di regioni, enti locali, sindacati, settori economici interessati e cittadini, faceva ragionevolmente presumere una rapida approvazione del provvedimento stesso anche da parte di questa Camera, tanto più che, trattandosi di un provvedimento di spesa, era auspicabile la sua approvazione entro il dicembre 1997. Per questo era stata avanzata richiesta da parte della relatrice, fin dalla prima seduta, del trasferimento del disegno di legge alla Commissione in sede legislativa; esito cui non si è potuti pervenire nonostante l'adesione dei gruppi politici di maggioranza ed anche, per lo meno nella fase iniziale, di alcuni gruppi dell'opposizione, la maggior parte dei quali, tuttavia, non ha inteso procedere alla formalizzazione necessaria in alcun momento dell'iter. In Commissione l'iter si è avviato il 23 ottobre e si è concluso il 12 febbraio, con nove sedute dedicate al provvedimento.

Debbo rilevare che durante la discussione si sono certamente registrati problemi da parte di alcuni rappresentanti dei gruppi politici; tuttavia è sembrato si privilegiasse da parte di tutti il rilievo del provvedimento, particolarmente utile per il potenziamento di infrastrutture necessarie a favorire lo sviluppo e la crescita del paese, con ricadute anche molto positive sul piano occupazionale e per quanto riguarda la creazione delle condizioni necessarie all'avvio di importantissime riforme, come per esempio quella del trasporto pubblico locale.

La mancata approvazione entro il 31 dicembre 1997 del provvedimento, da tutti auspicata, ha generato preoccupazioni circa la possibile dispersione di alcune

delle coperture finanziarie previste, nonché il rinvio di interventi da tutti ritenuti urgenti. Nella seduta del 15 gennaio la Commissione si è dovuta dunque cimentare, oltre che con questi problemi, anche con quelli nati dalla sovrapposizione di parti del disegno di legge alla nostra attenzione con altre contenute nel decreto-legge n. 457 che il Governo ha emanato il 30 dicembre 1997 ed ha assegnato al Senato in prima lettura.

Se avessimo potuto utilizzare le procedure del trasferimento in sede legislativa, o se fosse stato possibile trovare uno spazio per esaminare in quest'aula il provvedimento, avremmo potuto intervenire sulle sovrapposizioni citate in maniera adeguata, ma ciò non è stato possibile. Nella seduta del 12 febbraio scorso la Commissione ha proceduto all'approvazione del provvedimento apportando solo le modifiche resesi oggettivamente necessarie e riguardanti lo spostamento dei termini di autorizzazione di spesa e di decorrenza iniziale di oneri previsti, nonché le norme di copertura. Poiché il Parlamento nella seduta del 28 febbraio ha proceduto alla conversione in legge del decreto-legge n. 457 con la legge n. 30, è necessario ora apportare alcune ulteriori modifiche al provvedimento al nostro esame; modifiche che però riguardano soltanto la soppressione di articoli, o di commi, i cui contenuti sono stati già approvati dal Parlamento appena due mesi fa.

Nel merito, il disegno di legge alla nostra attenzione contiene un pacchetto di provvedimenti di grande importanza per la modernizzazione e lo sviluppo di settori rilevanti del sistema dei trasporti del nostro paese, che oggi finalmente il Governo e il Parlamento tentano di orientare verso obiettivi di maggiore riequilibrio e di integrazione intermodale. Al riguardo si può osservare che alcuni dei più forti vincoli che hanno finora impedito che questo processo andasse avanti cominciano ad essere rimossi. Si stanno avviando, infatti, processi di decisione politica fondati su logiche di programmazione; si stanno rilanciando gli investi-

menti nelle infrastrutture, anche nella prospettiva dell'integrazione europea; si stanno affermando modelli istituzionali di tipo federale e con essi nuovi e più moderni principi di organizzazione.

Il contesto generale, dunque, appare favorevole alla ripresa e al rilancio del settore dei trasporti, essenziale per lo sviluppo e la crescita del paese, per l'economia, per il diritto dei cittadini alla mobilità. I primi segnali sono già percepibili: nell'ultimo periodo sono stati varati importanti provvedimenti legislativi di riforma che hanno affrontato alcuni punti critici del sistema dei trasporti in Italia, proponendo ed avviando soluzioni organiche.

Il disegno di legge alla nostra attenzione dà risposta ad alcuni rilevanti problemi presenti nel complesso settore dei trasporti, molti dei quali costituiscono altrettanti nodi da sciogliere per l'attuazione piena di riforme varate. I settori interessati dal provvedimento sono quelli della rete aeroportuale, dei trasporti ferroviari e del trasporto pubblico locale. Gli interventi riguardano il potenziamento e la realizzazione di importanti infrastrutture, nonché l'attivazione di misure atte a consentire a regioni ed enti locali di riorganizzare il delicato comparto del trasporto pubblico locale in modo moderno, qualificato, rispettoso dell'ambiente e capace di rispondere davvero al diritto alla mobilità dei cittadini.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, è noto a tutti che il settore è oggi in una fase di pieno sviluppo, tale da avvenire ad un ritmo di crescita maggiore del prodotto interno lordo e di gran lunga superiore a quello registrato dalle altre modalità di trasporto. L'insieme degli scali commerciali italiani movimentata, tra arrivi e partenze, quasi 65 milioni di passeggeri e circa 580 mila tonnellate di merce, con un aumento sensibile rispetto agli anni precedenti. Ciò determina la necessità di ammodernare e potenziare l'intera rete aeroportuale del nostro paese.

L'articolo 1 del provvedimento al nostro esame fornisce già alcune risposte, prevedendo risorse per gli aeroporti di

Perugia-Sant'Egidio, Salerno-Pontecagnano, Bari, Cagliari e Catania. Lo stesso articolo 1, al comma 3, intende anche dare attuazione a disposizioni di legge precedenti, al decreto-legge n. 251 del 1995, convertito nella legge n. 351 del 1995, che prevedeva la riorganizzazione e ricollocazione della scuola nazionale di assistenza al volo nell'ambito della trasformazione dell'azienda autonoma di assistenza al volo.

Particolarmente rilevante — e al tempo stesso delicata — è poi la questione della ricapitalizzazione dell'Alitalia proposta nel provvedimento. Su questo punto la Commissione ha proceduto ad alcuni necessari approfondimenti. L'audizione dell'amministratore delegato ha consentito comunque ai commissari di acquisire ulteriori elementi di conoscenza circa l'andamento della nuova gestione che, dopo le perdite accumulate fino al 1996, ha registrato nel 1997 la chiusura in attivo del bilancio. Su questo punto ritengo opportuno sottolineare come il confronto con il ministro ed anche le norme contenute nel comma 4 dell'articolo 1 rassicurino, in quanto si sono create le condizioni affinché il Parlamento possa utilmente verificare le forme di impiego delle risorse previste per la ricapitalizzazione.

Per quanto riguarda il settore del trasporto pubblico locale, il provvedimento al nostro esame è di accompagnamento al processo di riforma che il Governo ha attivato in questo settore delicatissimo, che da anni versa in uno stato di crisi profonda, inserito nel quadro più generale dei grandi problemi della mobilità (stress, inquinamento, congestione, abitudine e stili di vita) e che trae le sue radici da questioni di natura istituzionale, organizzativa e gestionale produttrici di disservizi, gestioni in deficit, difficoltà delle aziende. La riforma prevista dalla legge n. 59 del 1997, ed approvata dal Consiglio dei ministri dopo un lungo periodo di laboriosa preparazione e di dibattito, pone le premesse per dare soluzione organica ad uno dei problemi più difficili dell'intero settore dei trasporti, gettando le basi per superare la

crisi in atto introducendo nuove regole di programmazione, di organizzazione e di gestione dei servizi.

Assolutamente indispensabile è dunque intervenire sui disavanzi delle aziende, stimati al 31 dicembre 1996 in 14.124 miliardi di lire e fronteggiato finora dallo Stato con interventi finanziari a copertura dei disavanzi fino al 31 dicembre 1993.

Con questo provvedimento lo Stato interviene concorrendo alla copertura dei disavanzi non ripianati relativamente al triennio 1994-1996. L'onere assunto a carico dello Stato con la copertura degli oneri per capitale di interesse derivati da mutui quindicennali nei limiti di 80 miliardi per il 1998 e di 160 miliardi a decorrere dal 1999 consente il ripiano di 1.415 miliardi e vale anche nei confronti di regioni ed enti locali che hanno già dato in qualche modo copertura ai disavanzi.

Il disegno di legge contiene importanti provvedimenti anche per il settore, assai significativo, delle ferrovie in concessione o in gestione governativa, prevedendo la copertura dei disavanzi non ripianati al 31 dicembre 1996 per 355 miliardi, nonché il trasferimento anticipato alle regioni delle risorse attraverso accordi di programma delle gestioni commissariali già ristrutturate prima della scadenza del termine previsto dalla legge n. 662 del 1996. Inutile insistere sull'opportunità di queste norme.

L'articolo 2 contiene, inoltre, una serie di disposizioni che, oltre a prevedere il rinnovo del parco autobus destinato al trasporto pubblico locale attraverso la sostituzione degli autobus con oltre 15 anni di esercizio, favoriscono l'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone (terrestri, lagunari e lacuali), nonché di mezzi a trazione elettrica da utilizzare nei centri storici e nelle isole pedonali ed impianti a fune, incentivando particolarmente i mezzi capaci di produrre innovazione tecnologica, minore impatto ambientale ed una riqualificazione dei servizi tale da favorire l'uso del mezzo pubblico

da parte dei cittadini, il cui diritto alla mobilità deve coniugarsi con il diritto alla qualità della vita.

Con interventi a carico dello Stato è possibile attivare un volume complessivo di investimenti di circa 1.760 miliardi che puntano alla riqualificazione dell'intero sistema del trasporto pubblico locale.

Sulla questione degli interventi per questo settore da parte dello Stato nei confronti delle regioni a statuto ordinario, diversi deputati di diversi gruppi politici hanno posto il problema delle regioni a statuto speciale. La questione è stata oggetto di approfondimenti e di confronto in Commissione con il ministro. Risulta che le regioni a statuto speciale siano uscite a suo tempo dal sistema di ripartizione delle risorse del fondo nazionale trasporti, beneficiando di altri interventi. Un diverso orientamento, dunque, presuppone ora un confronto nell'ambito della conferenza permanente Stato-regioni, a seguito del quale potranno essere assunti gli opportuni provvedimenti.

Il disegno di legge contiene anche interessanti interventi a favore del sistema idroviario padano-veneto, un'infrastruttura importantissima per il nostro paese, inserita dal Parlamento europeo nel 1996 tra i progetti di interesse comune facenti parte delle reti transeuropee dei trasporti. Il nostro paese è arrivato in ritardo a questo appuntamento, ma le misure previste consentono l'avvio della realizzazione degli interventi previsti dalla legge n. 380 del 1990 individuati dal piano pluriennale di attuazione.

L'articolo 3 contiene interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa e ferroviari. Di grandissima importanza e molto attesi dalle regioni e dagli enti locali, nonché dai cittadini, sono gli interventi per i passanti ferroviari di Milano e di Torino. I lavori sono stati avviati sulla base della legge n. 74 del 1991: quindi si parla di molti anni fa. I problemi di carattere finanziario — 150 miliardi per Milano e 350 per Torino — hanno indotto il Governo ad intervenire per il completamento dei lavori.

Il comma 2 è relativo al raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo e alla progettazione del nodo ferroviario di Genova: essi sono già stati votati dal Parlamento in occasione della conversione in legge del decreto-legge n. 457: occorrerà dunque intervenire per lo stralcio della norma.

Significativo sul piano politico, anche per il rispetto degli obblighi internazionali, è l'intervento per la predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero nella tratta Verona-Monaco, già inserita dal Consiglio europeo di Essen fin dal 1994 tra i progetti prioritari.

La questione dell'abrogazione del limite temporale — 62 mesi dall'inizio dei lavori — al pagamento con risorse statali degli interessi sui mutui contratti per la realizzazione dell'alta velocità prevista dalla legge n. 725 del 1994 è stata oggetto di discussione approfondita in Commissione. Il dibattito ha comunque evidenziato che le norme in questione non interferiscono in alcun modo su possibili, auspicabili novità di tipo gestionale, né vincolano in nessun modo il Parlamento o il Governo sulle questioni del progetto alta velocità.

Per la tratta ferroviaria Torino-Lione si prevedono interventi relativamente al funzionamento della Commissione intergovernativa italo-francese.

I commi dal 5 al 10 recano varie disposizioni in materia di trasporti rapidi di massa. Il ritorno al trasporto su rotaia in ambito urbano e la realizzazione di sistemi di trasporto ad alto contenuto tecnologico è un'esigenza oggi avvertita fortemente in molte città. Non è più questione di sensibilità ambientale: le città presentano gravi e crescenti tassi di inquinamento e problemi di traffico talmente pesanti da determinare ripercussioni negative sulla qualità della vita dei cittadini. Dunque stimolare ed incrementare il ricorso a mezzi più moderni è significativo di un approccio più adeguato ai temi della mobilità.

Con il disegno di legge alla nostra attenzione si prevede infine l'attuazione agevolativa degli interventi di cui alla

legge n. 211 del 1992, finalizzati proprio allo sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane ed al miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali attraverso l'utilizzazione del finanziamento di 75 miliardi previsti nella tabella D della legge finanziaria per il 1996. Allo stesso fine è stato autorizzato per il 1998 l'ulteriore limite di impegno trentennale di 20 miliardi. Un migliore utilizzo dei meccanismi previsti dalla legge n. 211 consentirà di ampliare le possibilità di utilizzo del trasporto rapido di massa, per garantire migliori condizioni di vivibilità. In proposito va anche sottolineato l'ulteriore incremento del contributo a carico dello Stato, che passa dal 50 al 60 per cento; ciò corrisponde ad un'esigenza fortemente sentita dagli enti locali, i quali molto spesso non possono procedere su questo terreno perché vincolati da limiti finanziari.

Altri problemi manifestati dalle regioni e dagli enti locali riguardano l'interpretazione della legge n. 211 con riferimento alla progettazione. Tali questioni sono state risolte sopprimendo, con il comma 10 dell'articolo 3, la parola «veloci» (riferita all'espressione «tranvie veloci» contenuta nel comma 1 dell'articolo 1 della legge n. 211): è stata così sciolta un'ambiguità interpretativa. Coerentemente analoga norma è contenuta nel decreto-legge n. 457. Anche le questioni poste all'articolo 4 sono disciplinate nel decreto approvato: per quanto ci riguarda la norma è quindi doppiamente impegnativa.

Con l'articolo 5 si è provveduto a modificare in Commissione la norma di copertura finanziaria, per farla corrispondere più pienamente alle esigenze del provvedimento che abbiamo di fronte.

In conclusione, ritengo che tutta una serie di elementi suggeriscano un'approvazione rapida di questo disegno di legge: mi riferisco alla portata della disciplina in esso contenuta, al dibattito che si è sviluppato in Commissione, alle assicurazioni fornite dal ministro sui problemi ancora aperti (che saranno affrontati anche con successivi interventi) e soprattutto

alle attese di tutta una serie di soggetti (regioni, enti locali, sindacati, soggetti economici, cittadinanza). Mi auguro che i colleghi, con spirito costruttivo, rispondano positivamente a questa attesa, aderendo anche a tutta una serie di indirizzi che sono stati espressi in molti casi dallo stesso Parlamento con risoluzioni ed ordini del giorno presentati a più riprese da diversi colleghi.

Dall'inizio dell'iter sono passati sette mesi; spero che il tempo trascorso sia stato utile e che ci consenta ora una rapidissima approvazione di un provvedimento assolutamente indispensabile per lo sviluppo e la crescita del paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Merlo. Ne ha facoltà.

GIORGIO MERLO. Signor Presidente, se volessimo ripercorrere l'iter di questo provvedimento probabilmente saremmo costretti ad innescare una polemica con alcuni colleghi dell'opposizione (lo ha ricordato poc'anzi il relatore), che di fatto hanno contribuito a rallentare l'approvazione di un importantissimo disegno di legge, che sblocca una serie di ritardi nel comparto dei trasporti ed accelera l'ultimazione di alcune grandi opere infrastrutturali nel nostro paese. In proposito, per non ripetere le considerazioni già svolte dal relatore Biricotti, che ringrazio per il suo lavoro, vorrei citare un solo esempio: i 350 miliardi stanziati per consentire il completamento degli interventi connessi alla realizzazione del passante ferroviario di Torino ed i 150 miliardi destinati al passante ferroviario di Milano (articolo 2, comma 1); si tratta di cifre piccolissime rispetto alla mole complessiva degli investimenti che saranno stanziati attraverso questo provvedimento di spesa (oltre 6 mila miliardi).

Faccio questo esempio (anche se le spese previste in questo disegno di legge riguardano molti settori, da quello aeroportuale ai trasporti ferroviari, ai trasporti rapidi di massa, al trasporto pubblico locale) perché a volte il ritardo e la lentezza che vengono addebitati genericamente al Governo centrale sono il frutto di precise responsabilità politiche che bloccano l'approvazione rapida di un provvedimento con pesanti nefaste ricadute sul territorio e sulla concreta realizzazione di opere decisive e indispensabili per l'ammodernamento infrastrutturale, quale appunto il completamento del secondo lotto del passante ferroviario del capoluogo piemontese.

Quando è partito l'esame del provvedimento presso la Commissione trasporti della Camera nel lontano ottobre 1997, dopo l'approvazione unanime registrata al Senato, pareva che la sede legislativa fosse la soluzione migliore per la sua approvazione. È qui che, se volessimo costruire l'*historia dolorum* del disegno di legge n. 4240, saremmo costretti ad individuare l'atteggiamento virtualmente ostruzionistico di un settore politico specifico della Commissione; mi riferisco ad alcuni settori di forza Italia. E questo non lo diciamo per una sorta di piaggeria nei confronti dell'atteggiamento che il ministro Burlando, a nome del Governo, ha mantenuto lungo tutto l'iter del provvedimento, ma per evitare di coinvolgere qualunque cosa nella lentezza e nell'inerzia tanto la maggioranza quanto l'opposizione.

Detto questo, non nego che, dopo la difficoltà a procedere registrata all'interno della Commissione trasporti, ulteriori problemi siano arrivati dal decreto n. 457 che in parte si è sovrapposto al provvedimento che oggi esaminiamo. Probabilmente alcuni interventi in esso previsti hanno contribuito a rendere più torbido e più tortuoso il cammino del disegno di legge n. 4240, e sotto questo profilo sarebbe auspicabile che il Governo evitasse di recare ulteriore confusione in un settore già sufficientemente stratificato e compresso.

A ciò si è aggiunto anche il problema della copertura finanziaria, con oneri coperti con fondi previsti nel bilancio per il 1997 che avrebbero dovuto trovare copertura nel decreto legge n. 457. È comunque un provvedimento che ha il merito di attivare risorse per molti settori, gli interventi interessano settori quali l'Alitalia, la cui ricapitalizzazione è stata autorizzata dall'Unione europea, ed il trasporto pubblico locale, che acquista maggiore importanza dopo il varo della riforma di settore e il recente decreto legislativo.

Sono comunque interventi che accompagnano processi di riforma con alcuni elementi di particolare importanza che vorrei sottolineare, come quello inserito dal Senato e che è destinato a segnare il rapporto tra Governo e Parlamento. Penso alla norma che obbliga il ministro dei trasporti a riferire ogni sei mesi al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo. A nostro parere la norma è condivisibile ed utile in quanto coerente con il ruolo di controllo del Parlamento. È ovvio, inoltre, che gli interventi previsti per il trasporto pubblico locale, un settore in crisi che attende di essere rilanciato, assumono un'altra valenza dopo l'emanazione del decreto legislativo; un decreto relativo alla nuova normativa istituzionale e organizzativa del trasporto pubblico locale, che rappresenta il primo esempio di quel processo ormai comunemente chiamato federalismo amministrativo.

Sotto questo profilo vorrei ricordare che per questo settore sono stati anni difficili, in presenza di molteplici processi economici, politici, sociali e finanziari che hanno condizionato in maniera pesantemente negativa la sua capacità di dare risposte soddisfacenti alla domanda di mobilità che la società contemporanea esprime in maniera crescente in ogni suo ambito territoriale e sociale.

È anche chiaro — credo vada sottolineato a margine di questo provvedimento di spesa — che su questo versante dobbiamo recuperare un ritardo assai ampio, in merito allo stato delle infrastrutture di