

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

380.

SEDUTA DI VENERDÌ 26 GIUGNO 1998

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	III-V
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-29

	PAG.		PAG.
Missioni	1	Leone Antonio (FI)	7
Proposta di legge (Approvazione in Commissione)	1	Marongiu Gianni, <i>Sottosegretario per le finanze</i>	7
Proposta di legge: Disposizioni tributarie per accelerare la ripresa economica (A.C. 2292) (Discussione)	1	Pace Carlo (AN)	9, 12
		Targetti Ferdinando (DS-U), <i>Relatore per la maggioranza</i>	2
		Valensise Raffaele (AN)	13
<i>(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 2292)</i>	1	<i>(Repliche dei relatori e del Governo – A.C. 2292)</i>	15
Presidente	1	Presidente	15
<i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 2292)</i> .	2	Armani Pietro (AN), <i>Relatore di minoranza</i>	16
Presidente	2	Marongiu Gianni, <i>Sottosegretario per le finanze</i>	16, 17
Armani Pietro (AN), <i>Relatore di minoranza</i>	4, 5, 7	Targetti Ferdinando (DS-U), <i>Relatore per la maggioranza</i>	15

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord per l'indipendenza della Padania: LNIP; rifondazione comunista-progressisti: RC-PRO; rinnovamento italiano: RI; unione democratica per la Repubblica: UDR; misto: misto; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto-socialisti democratici italiani: misto-SDI; misto-per l'UDR-patto Segni/liberali: misto-per l'UDR-P. Segni/lib.; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto rete-l'Ulivo: misto-rete-U.

	PAG.		PAG.
Disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 158 del 1998: Autotrasporto (A.C. 4922) (Discussione)	17	Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	18
<i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 4922)</i> .	18	<i>(Repliche del relatore e del Governo – A.C. 4922)</i>	27
Presidente	18	Presidente	27
Angelici Vittorio (PD-U)	18	De Piccoli Cesare (DS-U), <i>Relatore</i>	27
Ciapusci Elena (LNIP)	23	Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	27
De Piccoli Cesare (DS-U), <i>Relatore</i>	18	Parlamento in seduta comune (Modifica della convocazione)	29
Mammola Paolo (FI)	20	Ordine del giorno della prossima seduta ..	29

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 9,05.

La Camera approva il processo verbale della seduta di ieri.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono ventisei.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE comunica che nella riunione del 25 giugno 1998, in sede legislativa, è stata approvata dalla IV Commissione (Difesa) la proposta di legge, già approvata dalla IV Commissione del Senato, n. 4841.

Discussione della proposta di legge Armani ed altri: Disposizioni tributarie per accelerare la ripresa economica (2292).

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 1*).

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*, nel ribadire le critiche alle proposte di legge, ricorda che gli stessi presentatori ritengono ormai superato l'articolato e che il relatore di mi-

noranza ha presentato un testo alternativo; chiede pertanto il rinvio in Commissione del provvedimento.

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*, premesso che dalla presentazione della proposta di legge ad ora sono intervenute rilevanti modifiche dell'ordinamento tributario, osserva che si rende necessario un adeguamento dell'articolato, al quale si è provveduto con la predisposizione di un testo alternativo; si dichiara pertanto contrario al rinvio in Commissione della proposta di legge.

GIANNI MARONGIU, *Sottosegretario di Stato per le finanze*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

ANTONIO LEONE, denunciata l'assoluta incapacità del Governo di avviare un'organica politica di sviluppo, giudica « sensata » la proposta di legge ed auspica che sul testo alternativo possa registrarsi un ampio consenso.

CARLO PACE stigmatizzato l'atteggiamento pregiudizialmente contrario della maggioranza e del Governo, sottolinea che la proposta di legge ha potenzialità risolutiva dei problemi che affliggono le aree depresse, oltremodo penalizzate dall'inconcludente politica dell'esecutivo.

RAFFAELE VALENSISE, rilevato che le misure adottate dal Governo non si sono dimostrate in grado di garantire sviluppo ed occupazione, fa presente che il provvedimento in esame prevede un opportuno meccanismo di incentivazione

della produttività basato sull'alleggerimento della pressione fiscale.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*, ribadisce che le modifiche proposte al testo, che introducono innovazioni sostanziali, richiedono un esame approfondito attraverso un nuovo iter del provvedimento.

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*, fa presente che lo spostamento dell'attenzione verso gli incentivi regionali è dettato dal fatto che la disoccupazione è concentrata nel Mezzogiorno, nonché dall'esigenza di recepire istanze provenienti dall'Unione europea.

GIANNI MARONGIU, *Sottosegretario di Stato per le finanze*, premesso che il Governo non è pregiudizialmente contrario alle proposte di legge dell'opposizione, rileva che il provvedimento in esame è piuttosto « datato », tenuto conto delle misure già adottate in materia tributaria. Condivide pertanto la proposta di rinvio in Commissione.

PRESIDENTE rinvia ad altra seduta il seguito del dibattito.

Discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 158 del 1998: Autotrasporto (4922).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*, nel raccomandare la rapida approvazione del provvedimento, fa presente che il testo del decreto-legge recepisce l'intesa intervenuta tra il Governo e le associazioni dell'autotrasporto al fine di alleggerire i costi sopportati dalle imprese del settore.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

VITTORIO ANGELICI manifesta l'orientamento positivo del gruppo dei popolari democratici-l'Ulivo sul provvedimento, sottolineando l'esigenza di completare lo sviluppo organico del settore dell'autotrasporto, anche al fine di garantire pari condizioni agli autotrasportatori italiani in ambito comunitario.

PAOLO MAMMOLA, nel manifestare perplessità sul testo, sollecita la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, invitando il Governo a ritirare il disegno di legge n. 4922 ed a presentare un provvedimento in linea anche con le direttive comunitarie in materia.

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Savarese, iscritto a parlare; si intende che vi abbia rinunciato.

ELENA CIAPUSCI, denunciata la disorganicità degli interventi destinati al settore dell'autotrasporto, rileva l'inadeguatezza del provvedimento alle esigenze degli operatori ed alle reali condizioni di concorrenza internazionale.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

CESARE DE PICCOLI, *relatore*, ritiene che le preoccupazioni emerse nel corso della discussione possano in gran parte considerarsi superate alla luce del testo licenziato dalla Commissione.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, premesso che il provvedimento deve essere valutato in rapporto alla sua specifica portata, in un quadro di coerenza con la riforma organica del settore, è disponibile a prendere in considerazione ulteriori modifiche migliorative del testo.

PRESIDENTE rinvia ad altra seduta il seguito del dibattito.

**Modifica della convocazione
del Parlamento in seduta comune.**

PRESIDENTE comunica che la riunione del Parlamento in seduta comune, già prevista per mercoledì 1° luglio alle ore 9, per l'elezione di dieci componenti il Consiglio superiore della magistratura, avrà luogo, d'intesa con il Senato della Repubblica, alle ore 16,30 della stessa giornata con lo stesso ordine del giorno.

**Ordine del giorno
della prossima seduta.**

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della prossima seduta:

Lunedì 29 giugno 1998, alle 16.

(Vedi resoconto stenografico pag. 29).

La seduta termina alle 11,35.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 9,05.

MARIO TASSONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Innocenti, Michielon, Pampo, Polizzi, Ricci, Scrivani e Widmann sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono ventisei, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico nella riunione di ieri, giovedì 25 giugno 1998, in sede legislativa, della IV Commissione (Difesa) è stata approvata la seguente proposta di legge:

S. 3159 – Senatori RUSSO SPENA e SEMENZATO: « Proroga della durata degli organismi della rappresentanza militare » (approvata dalla IV Commissione permanente del Senato) (4841) con l'assorbimento delle proposte: NARDINI e MICHELANGELI: « Proroga della durata in carica degli organismi della rappresentanza militare » (4788); LAVAGNINI: « Proroga della durata in carica degli

organismi della rappresentanza militare » (4804); ROMANO CARRATELLI e ALBANESE: « Proroga della durata in carica dei consigli della rappresentanza militare » (4830).

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Discussione della proposta di legge: Armani ed altri: Disposizioni tributarie per accelerare la ripresa economica ed incrementare l'occupazione (2292) (ore 9,07).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Armani ed altri: Disposizioni tributarie per accelerare la ripresa economica ed incrementare l'occupazione.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 2292)

PRESIDENTE. Avverto che, a seguito delle riunioni del 29 maggio, dell'11 e del 18 giugno 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 per la maggioranza: 25 minuti;

relatore di minoranza: 15 minuti;

Governo: 25 minuti;

gruppo misto: 35 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora (con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato);

gruppi: 4 ore (30 minuti per gruppo).

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

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

**(Discussione sulle linee generali
- A.C. 2292)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare di alleanza nazionale ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore per la maggioranza, onorevole Targetti.

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, onorevoli deputati, ci accingiamo a discutere una proposta di legge presentata il 24 settembre 1996. Da allora molta acqua è passata sotto i ponti della struttura del sistema fiscale italiano. Di ciò sono consapevoli anche i presentatori di questo provvedimento, tanto è vero che (leggo dall'introduzione dell'onorevole Armani, relatore di minoranza su detto provvedimento) « si rende necessaria la riformulazione dell'articolato dell'atto Camera n. 2292 con la predisposizione di un testo alternativo ».

Se il testo che ci viene sottoposto è alternativo - e lo è - esso dovrebbe seguire, a mio parere, l'iter di una nuova legge. È quindi necessario che esso venga

discusso in Commissione prima di essere discusso in aula. Infatti ci troviamo di fronte alla scelta tra due situazioni entrambe prive di senso. O si discute il testo originale che è stato analizzato nei modi e nei tempi richiesti da una proposta di legge, ma che, a detta dei presentatori stessi, è obsoleto e decaduto, o si discute del testo nuovo e aggiornato che è giunto ieri in aula, che non ha subito il vaglio della Commissione e sul quale non è stato dato un tempo congruo per la riflessione e la valutazione.

Per queste ragioni, propongo che i firmatari di detto provvedimento riscrivano il provvedimento stesso e che questo venga sottoposto al vaglio della Commissione, nell'auspicio che ciò avvenga in tempi brevi.

In ogni caso vorrei ribadire quanto segue. Le osservazioni critiche al testo primitivo mantengono con il tempo tutta la loro validità. Ricordo che esse si basavano sui seguenti argomenti.

Innanzitutto, la questione della prociclicità, ripresa con toni critico-sarcastici dall'onorevole Armani nell'introduzione agli emendamenti. Ribadisco quanto allora affermavo, e cioè che gli incentivi fiscali agli investimenti possono essere temporanei o permanenti. Se sono temporanei, come quelli previsti dalla originaria legge Tremonti (ricordo che la proposta Armani venne chiamata, per la somiglianza, la « neo-Tremonti »), essi sono criticabili per tre motivi: in primo luogo perché, per come erano disegnati, tali incentivi davano origine ad un canale straordinario di elusione; in secondo luogo perché, avendo natura temporanea, potevano manifestare i loro effetti con un ritardo temporale tale da generare effetti prociclici, e questo è ciò che di fatto in realtà avvenne, come fu rilevato dalla Banca d'Italia (« Considerazioni finali del governatore » del 1996, pagina 69); in terzo luogo, perché la pressione politica degli imprenditori e delle imprese di tutti i settori produttivi, che non avevano potuto fruire delle agevolazioni, in quanto le loro decisioni di investimenti erano cadute al di fuori del periodo di validità delle

agevolazioni stesse, avrebbero teso a trasformare gli incentivi da temporanei a definitivi.

È noto che anche la manovra di finanza pubblica attuata dal Governo con la finanziaria per il 1997 (legge n. 669 del 1996) ha previsto incentivi temporanei, ma settoriali, per la rottamazione. È ovvio che anche questi incentivi, essendo misure temporanee, avrebbero, in linea di principio, potuto avere effetti che si manifestavano in qualsiasi fase del ciclo e quindi avrebbero potuto avere effetti prociclici. Tuttavia, in realtà gli effetti di stimolo hanno manifestato la loro efficacia nella fase bassa del ciclo economico, quindi i loro effetti sono stati anticiclici. L'esito prociclico o anticiclico di misure di questa natura è una questione empirica e riguarda il momento in cui la misura è intrapresa in relazione all'andamento del ciclo economico e non è certo una misura di destra o di sinistra, come afferma con mal riposto sarcasmo l'onorevole Armani.

La mia relazione proseguiva sostenendo che il ragionamento avrebbe dovuto essere un altro, qualora la misura fosse stata di natura perpetua, come, in realtà, era la proposta originale degli onorevoli Armani ed altri. Una misura di stimolo perpetuo agli investimenti era, argomentavo, irrazionale per una semplice ragione. Infatti: o lo stimolo non ha effetti sulle scelte di investimento (che vengono prese dagli imprenditori in funzione della variazione della domanda aggregata), e in tal caso l'unico effetto della misura sarebbe una perdita secca di gettito per l'erario, o ha effetto perpetuo sulle scelte di investimento, con il risultato paradossale che si otterrebbe un sistema di accelerazione continua degli investimenti, che nessuna teoria economica considera possibile (né alcun caso empiricamente rilevante si è mai registrato in tal senso, ad eccezione del caso, negli anni sessanta, dei paesi del socialismo reale, ma sappiamo con quali esiti sul benessere del consumatore).

In quella mia relazione indicavo un'alternativa alle misure di incentivo previste dall'opposizione. Tale alternativa si articolava lungo le linee prese dalla riforma

fiscale del Governo, che è stata poi approvata da questo Parlamento nei due anni successivi, che si basa sull'introduzione delle due nuove imposte nel nostro sistema fiscale: l'IRAP e la DIT. L'operare congiunto di queste nuove imposte avrebbe portato, così come di fatto ha poi portato, ad una situazione fiscale caratterizzata dai seguenti fattori: riduzione dell'aliquota dei profitti aziendali dal 60 per cento circa al 41,2 per cento (37 per cento IRPEG, più 4,25 per cento IRAP) con l'obiettivo di rendere la redditività netta dell'investimento di capitali italiani e esteri nelle imprese italiane in linea con la redditività estera; riduzione del peso fiscale a favore delle imprese altamente patrimonializzate: quelle imprese nei confronti delle quali azionisti e imprenditori proprietari manifestano fiducia e volontà di investire il loro patrimonio; incentivazione all'incremento di patrimonializzazione di impresa, ottenuto attraverso l'introduzione della *dual income tax*, grazie alla quale, nel volgere di qualche anno, le imprese più capaci di finanziare i propri investimenti con capitali di rischio vedranno ulteriormente ridurre l'aliquota media IRPEG sui loro profitti fino al 27 per cento; incentivazioni fiscali e di altra natura alle imprese che investono nelle aree individuate dalla Comunità come aree autorizzate ad ottenere incentivi in deroga al principio della non alterazione del principio generale della concorrenza.

La nuova versione della proposta di legge di Armani ed altri si concentra tutta sulla forzatura delle nuove imposte e finalità di stimolo all'economia e alla occupazione, soprattutto nelle aree depresse. Il principio dell'incremento occupazionale meridionale, come è ovvio, non può che essere condivisibile: il problema è quello di valutare se gli strumenti proposti sono adeguati e compatibili con le normative comunitarie e di valutare se la copertura finanziaria di queste norme è adeguata. Ad una sommaria valutazione, mi sembra che troppo ottimisticamente la copertura sia semplicemente rinvenuta

nell'aumento endogeno del prelievo a motivo dell'aumento del livello di attività frutto dell'incentivo stesso.

Come è noto, le misure di agevolazione territoriale sono numerosissime e assai articolate. Complesso è quindi il compito di confrontare le nuove misure di carattere territoriale con quelle già esistenti e integrare le une con le altre: una operazione non certo fattibile in poche ore. A dimostrazione di come la fretta possa essere cattiva consigliera stanno le contraddizioni presenti nel nuovo articolo 3 del testo emendato a firma Armani ed altri. Come è noto, la DIT comporta una riduzione dell'aliquota IRPEG per la parte corrispondente alla remunerazione ordinaria del capitale investito dal 37 per cento al 19 per cento sull'incremento di capitale; la legge prevede tuttavia un tasso minimo medio dell'IRPEG non inferiore al 27 per cento. Questo significa che per l'attuale legislazione su una iniziativa imprenditoriale totalmente nuova l'aliquota IRPEG media è già del 27 per cento e ciò vale per tutto il territorio nazionale. Quindi il limitare l'agevolazione ad un'aliquota del 27 per cento solo per le aree depresse e solo per la parte corrispondente (così si legge) alla remunerazione ordinaria del capitale, come si evince dall'articolo 3 della nuova versione del presente disegno di legge, mi sembra che sia norma contraddittoria con lo scopo perseguito dal disegno di legge stesso che, leggo, è stato intitolato « Disposizioni tributarie per accelerare la ripresa economica ed incrementare l'occupazione » e non già per incrementare la pressione fiscale.

Allo scopo di valutare in tempi e modi congrui le misure avanzate e la copertura finanziaria proposta, ribadisco quindi quanto affermato all'inizio di questo mio intervento: è necessario che la proposta venga rinviata in Commissione. Nel caso che l'onorevole Armani si rifiutasse di percorrere questo iter il mio parere non potrebbe che essere contrario sia al vecchio testo sia al nuovo testo che deriva dall'integrazione degli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza, onorevole Armani.

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, la vicenda di questa proposta di legge, come peraltro il suo titolo, è molto lunga: presentata il 24 settembre 1996, venne discussa in Commissione finanze fra il 19 dicembre 1996 e il 5 marzo 1997. Il 19 dicembre 1996 l'onorevole Targetti presentò la sua relazione ed il 5 marzo 1997 la stessa venne respinta a maggioranza dalla Commissione finanze. Nel frattempo, la legge 23 dicembre 1996, n. 662, collegata alla legge finanziaria per il 1997, all'articolo 3, prevedeva una delega all'esecutivo per introdurre con più decreti legislativi ampie e profonde modifiche dell'ordinamento tributario: in particolare con i commi da 143 a 149 e 151 della citata legge n. 662 venne conferita al Governo la delega per l'istituzione dell'IRAP, in sostituzione, come sappiamo, dei contributi sanitari, della tassa sulla salute, dell'ILOR, dell'imposta sul patrimonio netto delle imprese, dell'imposta sulla partita IVA eccetera.

Con il comma 162, lettere da *a*) a *d*) e poi *f*), della medesima legge n. 662, venne inoltre attribuita una delega per modificare la tassazione sul reddito d'impresa con l'introduzione del sistema della *dual income tax*, che è stato poi ratificato dal decreto legislativo n. 466 del 18 dicembre 1997, con il quale è stata ridotta l'aliquota di imposizione sul reddito IRPEF e IRPEG a favore delle imprese che destinino quote dei loro utili all'incremento dei mezzi propri (non ai mezzi propri esistenti) e dunque della loro capitalizzazione. In conseguenza di tali importanti innovazioni, seppure discusse e discutibili perché spesso confuse e farraginose (lo dimostra, signor Presidente, la circolare su IRPEF, IRPEG e IRAP emessa da poco dal Ministero delle finanze, che è di 250 pagine, alla faccia della semplificazione del sistema tributario), l'ordinamento tributario italiano è profondamente mutato rispetto a quello su cui doveva incidere l'articolato dell'originario atto Camera n. 2292. Quest'ultimo, in particolare, riproponeva al-

l'articolo 3 l'agevolazione per i nuovi investimenti già prevista dalla legge Tremonti, varata durante il Governo Berlusconi, che nel corso del 1995 aveva creato, secondo le stime della Confindustria, almeno 200-250 mila nuovi posti di lavoro.

Come si rileva dalla relazione di maggioranza, l'onorevole Targetti rimprovera alla legge Tremonti un effetto di prociclicità, cioè di incentivo ad un addensamento anomalo e prospetticamente negativo del ciclo degli investimenti, data la sua vigenza temporale limitata. Questa critica — enunciata il 19 dicembre 1996 e comunque immotivata rispetto all'articolo dell'atto Camera n. 2292, a mia firma, che tale vigenza temporanea della norma agevolativa non conteneva, sforzandosi anzi di portarla a regime per un ben delimitato numero di periodi di imposta — oggi assume una valenza del tutto opposta alla luce degli incentivi varati dal Governo a favore della rottamazione delle auto da convertire in acquisto di autovetture nuove, i cui effetti di stimolo « drogato » della domanda si sono già parzialmente esauriti a partire dal 1° febbraio 1998 e cesseranno definitivamente di operare dal luglio prossimo.

Infatti, come poteva essere ipoteticamente considerato « drogato » lo stimolo agli investimenti suscitato dalla legge Tremonti (che certamente contribuì a dare un sostegno alla crescita del PIL nel 1995), così dovrebbe ritenersi « drogato » lo stimolo ai consumi privati, nel campo dei beni durevoli, provocato dall'incentivo alla rottamazione delle auto (cui si deve almeno uno 0,5-0,6 per cento della crescita del PIL nel 1997), anch'esso temporalmente delimitato, come già quello della legge Tremonti. A meno che l'onorevole Targetti non ritenga, per definizione, « buono » l'incentivo di sinistra e « cattivo » quello di destra, ancorché entrambi dotati di prociclicità, pur avendo nella sostanza valenze diverse.

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*. Ho già risposto.

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Un conto, infatti, è incentivare tutti

gli investimenti in impianti e beni strumentali effettuati in ogni settore produttivo, i quali per definizione aumentano la dotazione di capitale fisso delle imprese, cioè le loro prospettive in termini di aumento della capacità produttiva; un altro conto è incentivare l'acquisto di particolari beni durevoli, ieri le auto, domani magari con la prossima finanziaria i frigoriferi e — perché no? — anche le affettatrici di prosciutto...

CARLO PACE. Di mortadella!

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. ...il cui effetto è quello di concentrare su di essi quote consistenti di reddito disponibile delle famiglie, che in tal modo vengono sottratte ad altri consumi, durevoli e non, potenzialmente alternativi. È noto, per inciso, che l'addensamento degli acquisti di auto nel 1997 (fra l'altro, un anno di forte incremento della pressione fiscale sulle persone fisiche e sulle imprese) ha sottratto potere d'acquisto ad altri impieghi, come le spese turistiche e alberghiere, quelle in generi d'abbigliamento, eccetera. Quindi, la mano destra ha dato, la mano sinistra ha ripreso.

Queste sono tuttavia polemiche da consegnare al passato, visto che con la legge n. 662 del 1996 il Governo è stato autorizzato ad emanare, in attuazione delle deleghe in tale legge previste, tutta una serie, invero anche troppo nutrita, di decreti legislativi (noto che diversi sono stati emanati come correttivi e integrativi dei primi approvati dalla Commissione bicamerale di cui ho fatto parte), che hanno innovato radicalmente l'ordinamento tributario italiano, rendendo del tutto superato l'articolato proposto dall'atto Camera n. 2292. Quindi, caro onorevole Targetti, perché rinviare in Commissione? Semplicemente perché questa Camera non si è fatta carico di discutere questa proposta di legge a tempo debito? Non è colpa mia se nel frattempo è cambiato il sistema tributario; semmai è colpa del ministro delle finanze.

Infatti, le problematiche connesse al rilancio, al sostegno e all'ammodernamento

mento dell'economia nazionale, nonché alla creazione di nuovi posti di lavoro, mantengono oggi la stessa valenza che essi avevano nell'autunno 1996, quando la proposta di legge n. 2292 venne da me presentata a nome del gruppo di alleanza nazionale.

Se, invero, nel documento di programmazione economico-finanziaria 1997-99, allora appena redatto dal Governo e approvato dalla sua maggioranza, si prevedeva — rispetto al precedente documento di programmazione 1996-98 — una crescita nell'anno 1996 dell'occupazione appena dello 0,4 per cento, anziché dello 0,6 per cento già previsto, mentre per l'anno 1997 si ipotizzava ancora uno stallo allo 0,4 per cento, anziché l'incremento dello 0,7 per cento preventivato nel citato documento per il 1996-98, i dati a consuntivo per i due trascorsi anni sono, del pari, ancor più deludenti: nel 1996 l'occupazione è cresciuta appena dello 0,2 per cento, mentre nel 1997 essa si è ridotta addirittura dello 0,2 per cento, facendo così tornare il dato globale a livello del 1995. Sappiamo, dagli ultimi dati ISTAT, che l'occupazione è ulteriormente diminuita. Ciò, nonostante le tante misure programmate e proclamate dal Governo e dalla sua maggioranza.

D'altra parte, anche il documento di programmazione economico-finanziaria 1998-2000 e quello per il 1999-2001, appena approvato, non formulano previsioni molto più ottimistiche per l'anno in corso e per i tre successivi: il tasso d'occupazione dovrebbe crescere, infatti, nel 1998 dello 0,5 per cento (così recuperando i dati deludenti del 1996 e 1997), mentre per il 1999-2001 il tasso di occupazione dovrebbe crescere in media annua appena dello 0,87 per cento (meno dell'1 per cento!), ammesso che tutte le altre variabili siano fra loro coerenti e rispettino le attese (crisi asiatica permettendo).

Nonostante l'inflazione sia ipotizzata per l'anno in corso all'1,8 per cento e per il triennio successivo all'1,5 per cento, mentre i tassi d'interesse siano previsti in calo nel prossimo triennio fino al 4,5 per

cento in media all'anno, l'occupazione resta poco meno che «al palo», non soltanto per ragioni congiunturali internazionali (la mondializzazione dei mercati fa emigrare tendenzialmente molte produzioni ad alta intensità di manodopera dai paesi ad industrializzazione matura verso i paesi ove il costo del lavoro è più basso), ma anche per ragioni strutturali interne al nostro paese. Queste vanno identificate sia nei vincoli alla flessibilità del costo e del mercato nazionale del lavoro, sia (e oggi ciò assume una valenza particolare) per l'ormai elevatissimo livello della pressione tributaria e contributiva sulle imprese, che anche per questo non sono spinte a realizzare nuove iniziative e, quindi, a creare nuova occupazione, ma eventualmente a trasferire produzioni e occupazione — lo scrive anche la Banca d'Italia nelle considerazioni finali del governatore del 30 maggio scorso — in Stati ove gli oneri fiscali (oltre che quelli legati al mercato del lavoro) sono più contenuti. Questo è ormai un problema generale di tutte le imprese italiane, specie di quelle medie, piccole e piccolissime (i 7 milioni di partite IVA accompagnati da 5 milioni di lavoratori dipendenti e familiari a queste legati) che contribuiscono alla formazione di quasi il 60 per cento del nostro PIL; ma è un problema che assume particolare drammaticità nel Mezzogiorno (lo abbiamo visto discutendo sullo sciagurato decreto sulle aree depresse, su cui alleanza nazionale ha votato contro), ove — oltre ai nodi della sicurezza e dell'ordine pubblico a tutti noti — si concentra oggi la massa di gran lunga più consistente dei nostri disoccupati e sottoccupati, particolarmente nell'ambito della forza lavoro giovanile.

L'ingresso dell'Italia nel club della moneta unica europea, oltre ad imporci la prosecuzione del risanamento dei conti pubblici, ci costringe con urgenza, dunque, ad avere maggiore riguardo per il problema della nostra disoccupazione, che — a detta anche dei nostri partner — non potrà che essere risolto soprattutto con interventi di responsabilità nazionale.

PRESIDENTE. Il tempo, onorevole Armani.

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Quanto tempo ho ancora, Presidente?

PRESIDENTE. Un minuto.

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. La *ratio* di questo disegno di legge è, sostanzialmente, di suggerire quello che il presidente dell'ANCI, onorevole Enzo Bianco, sindaco di Catania, ha pochi giorni fa proposto a tutti, cioè detassare, ridurre l'onere dell'IRAP e della *dual income tax* sulle imprese che hanno una percentuale di lavoro dipendente superiore a quella delle imprese di grandi dimensioni. Sappiamo infatti che l'IRAP, prevedendo nella base imponibile il costo del lavoro, colpisce soprattutto le imprese che hanno un'alta densità di manodopera e, ahimè, un forte indebitamento e, contemporaneamente, incentiva le imprese che investono nuovi utili, nuove risorse nella capitalizzazione.

La mia proposta è di ridurre l'IRAP a vantaggio delle imprese che impiegano nuova manodopera e di proporre con l'articolo 3 la riduzione della *dual income tax* per le persone giuridiche o le persone fisiche con l'aliquota del 27 per cento per la parte corrispondente alla remunerazione ordinaria del capitale investito e non del nuovo (faccio riferimento, onorevole Targetti, al comma 1).

Vi è poi un articolo 2 che prevede un incentivo all'assunzione per la maggiore intensità di utilizzazione degli impianti: è un problema che, tra l'altro, interessa anche il nord est del nostro paese, dove il tasso di disoccupazione, come è noto, è molto limitato (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIANNI MARONGIU, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

ANTONIO LEONE. Presidente, partirei dalla richiesta avanzata dal collega Targetti, relatore per la maggioranza, che ha suggerito di riportare in Commissione la proposta alternativa dell'onorevole Armani.

Desidero ricordare, innanzitutto, che il nostro regolamento prevede che sia possibile presentare una proposta alternativa in caso di bocciatura della proposta originaria, senza la necessità di tornare in Commissione. Tra l'altro la possibilità di portare all'attenzione dell'Assemblea la proposta alternativa è demandata alla tecnica emendativa.

Il regolamento è questo: se il collega Targetti intende cambiarlo, avanzi una sua proposta! Tuttavia ritengo — e non sono il solo — che ciascuna proposta di legge abbia uno spirito politico, e in questo caso anche economico-finanziario, di indirizzo per il gruppo che la presenta. È dunque chiaro che il mutamento che si è verificato, nel corso dei mesi — e che non è certo imputabile all'onorevole Armani —, degli orientamenti tributari e delle norme che sono sopravvenute non può incidere sullo spirito iniziale della proposta di legge: sicuramente si possono sottoporre all'attenzione dell'Assemblea i necessari correttivi, sempre nell'ambito dello spirito che alla proposta legislativa l'onorevole Armani ha inteso dare sin dall'inizio.

Debbo purtroppo rilevare anche un'altra anomalia. Su una proposta di legge presentata da un gruppo parlamentare, qual è quello di alleanza nazionale, è stato indicato come relatore per la maggioranza l'onorevole Targetti — verso il quale peraltro nutro ottima stima —, che è deputato di maggioranza. Mi sembra che lo spirito del nuovo regolamento non sia questo.

Ben vengano, allora, le proposte alternative, perché ritengo che, se questa proposta di legge fosse stata presentata da

deputati della maggioranza, l'atteggiamento del Governo su di essa sarebbe stato sicuramente diverso.

Bisogna venire allo scoperto una volta per tutte. Vediamo qual è l'atteggiamento del Governo di fronte a quelli che sono i reali problemi esistenti nel nostro paese. È vero che nel frattempo l'iter normativo tributario è mutato, ma non è mutata una cosa, caro onorevole Targetti: dal settembre 1996, epoca in cui l'onorevole Armani ha presentato l'originaria proposta di legge, sarà anche cambiata — ripeto — la normativa tributaria, ma la verità è che non è mutato nulla sul piano occupazionale e sul piano economico-finanziario, la verità è che non avete creato un posto di lavoro. Ben vengano, allora, gli incentivi che propone l'onorevole Armani, finalizzati ad incrementare l'occupazione, vista la vostra incapacità a creare posti di lavoro con la vostra politica tributaria o economico-finanziaria che dir si voglia. Vediamo se è possibile con altri tipi di incentivazione procedere alla creazione di nuovi posti di lavoro. Ritengo sia questo, a mio modesto parere, lo spirito della proposta di legge presentata dall'onorevole Armani.

È vero, vi sono già numerosissimi incentivi, ma evidentemente non funzionano. Gli incentivi sono stati normati, sono stati prodotti da questo Parlamento o da questo Governo, ma non ne vediamo i risultati. Allora proviamo con altri tipi di incentivi, che tra l'altro non incidono finanziariamente. Quella proposta dal collega Armani, infatti, è a mio avviso una norma quasi di autofinanziamento e che non può dare alcun problema, anche perché, tra l'altro, l'entrata in vigore delle disposizioni in questione è prevista, se non ricordo male, per il gennaio 1999. Addirittura, per la mia indole quasi estremista, arriverei a dire che qualche correttivo alla proposta di legge del collega Armani andrebbe inserito, ma naturalmente in senso opposto: a mio avviso si dovrebbe addirittura arrivare all'esenzione totale dall'IRPEG per un determinato periodo di tempo nei confronti delle imprese che hanno creato nuove iniziative nelle

aree depresse e nelle zone interessate alla ripresa dello sviluppo economico, anzi, più che alla ripresa all'inizio di uno sviluppo economico.

Svolgendo la mia professione, sono stato testimone di due vicende, una relativa al processo del lavoro e una relativa al processo penale. Ebbene, siamo alle solite: si è varata una riforma del processo del lavoro che doveva dare impulso e celerità a quel tipo di processo, senza però creare gli strumenti necessari per attuarla. Si fa la norma senza creare gli strumenti che possano dare attuazione alla norma stessa! E adesso ci ritroviamo con la fissazione delle udienze da qui a cinque anni! Lo stesso sta accadendo per il processo penale. Se è vero, allora, che il Governo è intenzionato a promuovere lo sviluppo economico nelle aree depresse, nel Mezzogiorno, bisogna dotarsi di strumenti. Evidentemente quei pochi strumenti che sono stati predisposti dal Governo non hanno prodotto i loro effetti.

Siamo così alle prese con tutta una serie di iniziative. Siamo alle prese con contratti d'area, patti territoriali, sovvenzioni globali: chi più ne ha più ne metta! Per quanto riguarda i contratti d'area, al 15 giugno 1998 ne sono stati stipulati sette in tutta Italia. Anche nella mia zona, quella di Manfredonia, ne è stato stipulato uno. Ebbene, per quanto riguarda Manfredonia, vi è una sovvenzione globale fornita dall'Unione europea, ma ancora non abbiamo visto mettere un solo mattone sul territorio interessato. Da che cosa dipende tutto ciò? Qualcosa che non va ci deve pure essere.

Allora, ben venga l'articolo 1 della proposta alternativa cioè dell'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 della proposta di legge bocciata dalla Commissione, che prevede a favore delle imprese operanti nelle aree depresse e che già hanno beneficiato o che possono beneficiare della fiscalizzazione degli oneri sociali una detrazione maggiore di quella esistente a partire, come diceva l'onorevole Armani, dal periodo d'imposta 1999.

Ben venga l'articolo 2, che prevede incentivi a favore di nuova occupazione

da impiegare in una più intensa utilizzazione degli impianti. Ben venga l'articolo 3, che dà maggiore impulso alla DIT rendendola più chiara al fine di consentire agevolazioni ed incentivi alle imprese che intendono operare in zone depresse e in aree del Mezzogiorno.

Perché sottrarsi a simili iniziative? Il Governo deve uscire fuori da questa dicotomia e deve dire se vuole incentivare una volta per tutte le imprese, se vuole aiutare le imprese che intendono operare nel Mezzogiorno consentendo il rilancio di tale area del paese. Per quale motivo il Governo deve invece aprioristicamente mettersi in contrasto con una proposta di legge sensata, che può dare impulso alle attività produttive?

Le incertezze iniziali riguardo ad alcuni strumenti normativi — mi riferisco al contratto d'area e al patto territoriale — stanno per essere superate. Favoriamo allora tali iniziative!

L'entità dell'impegno finanziario richiesto agli imprenditori che promuovono la realizzazione di nuove iniziative produttive e l'obiettivo prioritario di far fronte all'emergenza occupazione che nelle nostre zone, nelle aree più svantaggiate, quelle del Mezzogiorno, ha assunto dimensioni drammatiche, inducono a ritenere che un ulteriore sforzo debba essere compiuto per utilizzare al meglio la leva fiscale. Ebbene, questa normativa si muove in tal senso, riferendosi in modo specifico al regime tributario.

Il complesso delle disposizioni contenute nella proposta di legge è ispirato all'obiettivo di favorire la permanenza degli investimenti oltre che il loro avvio. Onorevole Targetti, non mi venga a parlare della solita critica fatta alla legge Tremonti sulla prociclicità, perché è vero quello che sostiene l'onorevole Armani per quanto attiene alla rottamazione.

Bisogna forse opporsi a tale normativa solo perché essa è legata al nome di Tremonti che ha elaborato norme unanimemente riconosciute valide? È forse un'offesa affermare, caro onorevole Armani, che una parte di questa normativa è stata chiamata Tremonti-*bis*? Non ri-

tengo che le cose possano stare così. Le norme e le posizioni politiche non possono essere trattate come se fossero un elastico che si tira o si allenta a seconda delle proprie posizioni e delle proprie convenienze. Se la legge Tremonti è stata valida in passato, lo può essere ancora. Se la rottamazione è stata valida, può essere valido anche un intervento come quello previsto dalla normativa al nostro esame.

È pertanto auspicabile che la proposta di legge alternativa — chiamatela come volete — trovi consenso in quest'aula, in modo da pervenire ad un assetto normativo di tutti quegli strumenti messi a punto dal Governo, come i contratti d'area ed i patti territoriali, purché siano adeguati alle finalità che il legislatore intendeva perseguire con la loro istituzione e corrispondano alle reali esigenze delle aree interessate del sistema produttivo.

Questo è il momento in cui il Governo deve venire allo scoperto ed è il momento in cui il Governo deve dire quale sia il suo punto di vista in materia occupazionale, altrimenti non saranno coloro che siedono su questi banchi né sarà un modesto deputato a dirvelo, ma il vostro compagno di avventura, onorevole Bertinotti (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Carlo Pace. Ne ha facoltà.

CARLO PACE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori membri del Governo, come qualcuno forse ricorderà, se era presente alla seduta di ieri, nella giornata di ieri sollevai la questione della urgenza di prendere in considerazione un provvedimento teso ad introdurre una politica economica volta all'incremento dell'occupazione nelle aree depresse. Poiché ci stavamo occupando di questioni procedurali ed era stata preannunciata la presentazione di una questione pregiudiziale, la discussione si fermò a quel punto.

Ma un autorevole membro della maggioranza che sostiene il Governo Prodi ebbe l'amabilità di raggiungere il mio

banco e di dirmi che sarebbe stato contrario ad una questione pregiudiziale che avrebbe arrestato l'esame del provvedimento, peraltro preannunciando la totale contrarietà sua e del suo gruppo al provvedimento medesimo.

La cosa è piuttosto singolare perché in quel momento la relazione di minoranza del collega Armani, con il testo alternativo sottoposto, integralmente innovativo rispetto a quello originario per le ragioni che sia il relatore per la maggioranza sia quello di minoranza hanno evidenziato, era ancora fresca di stampa, tale da avermi macchiato le dita essendo io stato il primo ad averla presa.

Come si può allora, con serietà, assumere una posizione pregiudizialmente avversa nei confronti di un provvedimento che, se si è letto, lo si è fatto in maniera estremamente frettolosa? Non vorrei che su una questione tanto rilevante quale è la ripresa delle attività economiche nelle aree depresse ed in particolare in quelle meridionali, dove la disoccupazione raggiunge vette non facilmente scalabili, e di fronte ad un problema di questo tipo e all'esigenza di muoversi finalmente su un terreno di una seria politica dell'occupazione, ci siano dei preconcetti.

Poiché questi ultimi possono derivare da un'inappropriata valutazione dei termini del problema, purtroppo in questa sede debbo fare non solo il deputato ma anche il professore, e ricordare che nessun ragionamento teorico può essere adottato nell'assumere decisioni di politica economica se esso non fa preciso riferimento ai dati ed alle condizioni di fatto del problema che si intende affrontare.

Orbene, il ragionamento teorico che è stato alla base di alcune considerazioni fatte ora, ma anche della precedente relazione scritta dell'onorevole Targetti, non tiene conto delle condizioni di fatto; è un ragionamento teorico che, come dirò più avanti, ha in mente la teoria della crescita e non quella dello sviluppo; è un ragionamento teorico che non tiene conto di alcuni precisi dati di fatto, che sono i seguenti.

Tutti sanno che la produttività di lavoro nel Mezzogiorno è più bassa che nel resto del paese; in un mercato unitario — quale è ormai quello europeo e certamente quello italiano — dei prodotti, una minore produttività del lavoro, a parità di remunerazione, implica un maggiore costo del lavoro per unità di prodotto.

Secondo dato di base (vorrei che questi rimanessero a memoria perché scandiscono il ragionamento): la produttività del capitale. Forse non si è preso in considerazione il fatto che una ricerca, certo non tanto pubblicizzata, che ebbi l'onore di dirigere ma che poi venne condotta con la collaborazione del centro studi della Confindustria e da quest'ultimo pubblicata, relativa al capitale fisso delle imprese in Italia nelle varie circoscrizioni del territorio, dimostrò, ripartendo la stima dello *stock* di capitale in quello delle varie aree, che lo *stock* di capitale del Mezzogiorno è meno produttivo di quello del resto del paese.

Abbiamo quindi questo fatto assai singolare, che nessuna teoria della crescita basata sulle ipotesi di equilibri — e quindi anche di *steady state* — consente di prendere in considerazione, cioè la contemporanea inferiorità nella produttività nei due principali fattori di produzione, capitale e lavoro, nel Mezzogiorno e nelle aree depresse rispetto al resto del paese.

Terzo dato di fatto. Lo *stock* di lavoro inutilizzato indica che non partiamo da un assetto di equilibrio ma da uno squilibrio del mercato del lavoro e dell'intero sistema produttivo. Quarto dato di fatto: le fonti finanziarie dello sviluppo.

Mi permetto di rammentare ai colleghi che il sistema economico italiano è caratterizzato da una presenza di imprese di piccola e media dimensione che è di gran lunga più incidente di quanto non avvenga negli altri paesi dell'Unione europea; comparativamente agli altri paesi nostri concorrenti l'Italia ha un'assoluta prevalenza delle piccole e medie imprese. Questa caratteristica è ancora più accentuata nell'ambito dell'economia meridionale. Onorevole Targetti, lei sa bene che i canali di finanziamento dello sviluppo delle im-

prese sono diversi ma non egualmente accessibili a tutti: l'impresa di grande dimensione può accedere sia al credito sia all'emissione di obbligazioni, può accedere al reperimento del capitale all'interno del paese ma anche all'esterno, può accedere al reperimento di capitale mediante l'emissione ed il collocamento di nuove azioni. L'impresa di grande dimensione spesso non si limita a collocare i propri prodotti all'interno del territorio nazionale o addirittura provinciale, come spesso avviene per quelle di piccola dimensione, e pertanto quando, per esempio, vende in Giappone incassa valuta giapponese. Un'industria di grande dimensione che ha un canale sistematico di vendita dei propri prodotti in Giappone può permettersi di rifornirsi di risorse creditizie presso una banca giapponese dove i tassi di interesse sono stracciati, prossimi allo zero. Questo certamente non è consentito alle miriadi di piccole imprese meridionali e delle aree depresse che viceversa hanno mercati di ambito strettamente locale.

Questi fatti sono rilevanti per il seguito del discorso ma ne sono la premessa. Ora vorrei fare un piccolo riferimento alla politica economica del Governo Prodi verso le aree depresse, e dico « verso » in senso latino, cioè contro. Ho una tale stima del governatore della Banca d'Italia che non mi sogno di strumentalizzare le sue parole a sostegno delle mie tesi; se si leggessero le considerazioni conclusive della sua relazione, molte sarebbero consonanti con quello che dico, ma questo forse perché la mia lettura della relazione del governatore della Banca d'Italia è stata improntata non sul desiderio di trovare conferma alle mie idee ma sul desiderio di apprendere dal magistero del governatore per cercarne di saperne di più e di controllare e vagliare ciò che penso. È importante, collega Targetti, non rimanere fermi su convinzioni quando i fatti possono smentirle. È bene dunque essere elastici nelle convinzioni e nei giudizi. A questa elasticità di giudizio, a questa capacità di giudicare con apertura mentale faccio appello, convinto che sia il

collega Targetti sia i deputati della maggioranza sia i membri del Governo non possono, di fronte ad un problema tanto drammatico quanto quello che trattiamo, essere animati da preconcetti ostili. Non invoco l'autorità del governatore a difesa delle mie tesi ma faccio una rapidissima rassegna degli interventi del Governo Prodi e degli effetti antioccupazionali ed anti-aree depresse che essi hanno generato.

In primo luogo la sospensione e la riduzione degli appostamenti per le Artigiancasce che, nonostante la nostra vivace opposizione, la legge finanziaria del 1996 decretò e che soltanto un anno dopo (il passaggio di un anno non è certo indifferente, perché in un anno tante cose si distruggono e farle rinascere non è altrettanto facile quanto farle sopravvivere) il Governo riconobbe necessario ripristinare.

Ricordo la tassazione dei certificati di deposito, che ha tolto « carburante » soprattutto alle piccole banche non in grado di effettuare larghe emissioni obbligazionarie. Poiché le piccole imprese trovano più facilmente udienza presso le piccole banche, ciò ha significato « tagliare l'erba » sotto i piedi delle piccole imprese.

Parlo dell'aggravio della tassazione obbligazionaria. Mi auguro che la gente non sia tanto razionale da rendersi conto del disastro che il nuovo regime dei cosiddetti redditi da capitale in realtà crea, perché voi sapete tutti che si è determinato un imponente meramento fittizio: quello degli aumenti di valore maturati ma non riscossi! Se prendiamo in considerazione le emissioni obbligazionarie il cui rimborso avviene alla pari rispetto al valore nominale, sappiamo bene che nell'intera vita del titolo non vi è nessuno che guadagni in conto capitale. E se uno tiene il titolo l'intera sua vita non fa nessun guadagno! Però, poiché si prevede la possibilità di compensare guadagni e perdite, aumenti e diminuzioni di valori che un titolo può certo avere — perché nei primi anni può aumentare di valore e negli ultimi diminuire e poiché non vi è l'integrale compensazione — ciò significa tassare qualcosa di inesistente. Non venitemi a dire

che tassare qualcosa di inesistente nel campo delle emissioni obbligazionarie, che sono la fonte delle risorse che le banche possono impiegare nel finanziamento a medio termine, che è quello tipico degli investimenti delle piccole e medie imprese, sia una operazione valida, valevole e da assecondare!

Mi soffermerò ora sulla *dual income tax*. Riguardo a quest'ultima, si dice che quando vi è un periodo « grasso » se i profitti vengono impiegati per effettuare investimenti — è quindi un autofinanziamento —, abbiamo una esenzione. Attenzione amici miei: all'inizio del mio intervento vi ho detto che abbiamo una difformità nella produttività del capitale tra le aree depresse e le aree sviluppate e, in particolare, una inferiorità della produttività del capitale nel Mezzogiorno e nelle aree depresse in generale. Abbiamo quindi una potenziale nettamente inferiore attività di autofinanziamento delle imprese. Vi sono, poi, delle imprese che non possono fare l'autofinanziamento e che sopravvivono e basta! La loro fonte di sviluppo infatti è solo il credito e consiste nell'anticipare i futuri profitti! Se noi però non consentiamo loro di investire, non vi saranno futuri profitti e non vi sarà la possibilità di crescita.

Lamento il fatto che il collega Targetti, relatore per la maggioranza, tanto acuto sia caduto nel peccato che aveva attribuito ad altri, cioè al relatore di minoranza. Di quello che ha detto condiviso solo il giudizio sulla gatta di Targetti: la gatta frettolosa, fa i gattini ciechi! Ritengo che Targetti sia stato frettoloso nell'esprimere il suo giudizio, quando ha detto...

Signor Presidente, mi scusi, ma vorrei usufruire del tempo del collega Giovanni Pace.

PRESIDENTE. In realtà lo sta già facendo.

CARLO PACE. Dicevo che Targetti è stato frettoloso quando ha affermato che, con la norma introdotta a proposito della *dual income tax* dalla proposta di legge Armani, in sostanza non si garantirebbe

alcun beneficio perché si porta al 27 per cento la tassazione che sarebbe ugualmente del 27 per cento per effetto della mediazione tra il valore della tassazione complessiva del profitto e il valore, invece, della tassazione a tasso agevolato al 19 per cento, a tasso ridotto al 19 per cento, del profitto sui propri capitali.

Collega Targetti, vorrei ora fare riferimento al caso di una impresa che non fa autoaccumulazione perché non ha profitti da cui trarre autoaccumulazione oppure ne registra di troppo bassi. Voi sapete, colleghi, che tra i profitti a fini fiscali viene segnato qualcosa che profitto a fine imprenditoriale non è (*Applausi del deputato Armani*).

Voi sapete, nel caso in cui un'impresa non riscuota i suoi crediti, che i crediti non riscossi sono profitti ai fini IRPEG, ma non sono profitti ai fini della distribuzione del profitto anche a fini di autoaccumulazione. Non possiamo nasconderci dietro un dito! Noi sappiamo — ahimè — che nel nostro sistema abbiamo una divaricazione tra la normativa fiscale e quella civilistica. E questo crea disastri: uno lo crea qui, caro Targetti. Voglio essere molto concreto: se prendiamo un'impresa che sul piano effettivo non ha profitti, perché ha crediti inesigibili ma non ancora apportati come perdite, quell'impresa risulta far profitti; quell'impresa sconta l'IRPEG con l'aliquota normale, non può fare accumulazione, non può mediare. Qui tu hai dimenticato l'insegnamento, che tante volte a noi professori è stato rinfacciato, dei polli di Trilussa: chi è nelle situazioni della Lombardia dove tu vivi, anzi del Veneto, dove tu professi, e chi, invece, è nella situazione della Campania, di cui io sono rappresentante eletto, o della Sicilia, da cui provengo, si trova a valutare i fatti in maniera difforme, e non per differenza di colore.

Ieri un collega del Governo diceva: la serietà non ha colore. Qui non è questione di colore, qui è questione di conoscenza dei fatti. Io vorrei che vi fosse un giudizio più sereno, Targetti — te lo dico con amicizia —, per valutare le cose. E vorrei dirti: non giochiamo con le cose serie.

Non pensate che inasprendo la tassazione sul lavoro straordinario, come tu proponesti nella tua relazione scritta, si possa veramente creare occupazione: si distruggono ulteriormente le possibilità di occupazione delle imprese. Non pensate che con gli accordi d'area si faccia qualcosa al di là del favore alle grandi imprese. Quando l'amico Leone parlava di Manfredonia, forse vi ha taciuto — ma voi non lo sapete perché non avete esperienza di quelle aree — che la storia di Manfredonia è nata perché lo stabilimento, che produceva caprolattame, era altamente inquinante; era uno stabilimento pubblico, dell'ENI, di un'impresa ancora pubblica, non ancora privatizzata, in via di privatizzazione, un'impresa che avrebbe dovuto pagare i guasti che aveva prodotto (tenete conto che hanno costruito addirittura un porto proprio per quell'impresa)! Ebbene, là è stato fatto un intervento per favorire un'impresa pubblica ed evitare che quest'ultima fosse esposta ad ulteriori oneri nel trattamento del proprio personale (*Applausi del deputato Armani*).

Di questo si tratta, per questo siamo avversi ai contratti d'area, perché essi riguardano aree di crisi che possiamo individuare una ad una e che sono state scelte in funzione di interessi di grandi imprese, che nulla hanno a che fare con il rilancio dell'occupazione e dell'economia meridionale (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Valensise. Ne ha facoltà.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo gli interventi che mi hanno preceduto c'è ben poco da dire. Il collega Targetti ha « liquidato » la nostra proposta con un'attenzione minore, mi sembra, di quella che merita il problema. Se il problema è quello di creare occupazione, se è quello di stimolare, attraverso l'occupazione, la produzione di ricchezza, allora un provvedimento di questo genere va paragonato, per i profili dei risultati economici, per i

profili relativi all'eleganza e alla perspicuità del tentativo che si propone, ad altri provvedimenti che il Governo ha posto in essere, che la maggioranza ha approvato, cioè quelli ai quali ha fatto cenno autorevolmente il collega Armani.

Sono quei modi di comportamento, soprattutto nelle aree del Mezzogiorno, cui ha fatto cenno poco fa il collega Pace con altrettanta autorevolezza, da economista e da esperto dei problemi finanziari ed economici del Mezzogiorno.

La nostra proposta, l'atto Camera n. 2292, è una sorta di tentativo che ha dei precedenti; un tentativo che riguarda la stimolazione dell'interesse dei datori di lavoro, degli imprenditori piccoli e grandi, a creare occasioni di occupazione e di produttività, anzi di produttività e quindi di occupazione. Ed è un interesse oggettivo, che si realizza attraverso l'alleviamento del tributo o dei tributi che accompagnano qualunque iniziativa economica.

Se il Governo di centro-sinistra fosse stato capace di rispondere alle aspettative di aumento di produttività e quindi di ricaduta virtuosa sull'occupazione, avrebbe meditato con maggiore attenzione non soltanto su questo provvedimento ma su tutte le sue scelte. Noi viceversa ci troviamo da due anni e mezzo a questa parte di fronte ad una maggioranza e ad un Governo che ricorrono alla leva fiscale come unico mezzo per aumentare le entrate. C'è stata la corsa verso l'ingresso nell'euro, ci sono state le manovre, una dopo l'altra, per cercare di aggiustare i conti e per cercare di non far apparire l'enorme monte debiti della finanza pubblica, ci sono stati espedienti — chiamiamoli così — di ogni genere, che sono andati percorrendo i documenti di programmazione economico-finanziaria e le leggi finanziarie che sono alle nostre spalle. Io risparmio (perché sono cose che abbiamo vissuto tutti insieme) il ricordo preciso di questi espedienti, i quali hanno avuto un solo risultato, rappresentato dal fermo dell'occupazione, dal mancato aumento della produttività. Questa è la realtà nella quale ci troviamo, il risultato

che clamorosamente, in maniera drammatica, ha prodotto i grandi cortei di disoccupati, i quali chiedono quello che hanno diritto di chiedere e che la comunità nazionale ha il dovere di offrire: occasioni di lavoro.

Di fronte alla creazione di occasioni di lavoro, non si può essere sbrigativi, autorevole collega Targetti; non si può essere sbrigativi quando l'opposizione propone un qualcosa che ha le sue radici in quello che è stato fatto dallo stesso Governo con le nostre critiche. Mi riporto a quanto hanno osservato il professor Armani e il professor Pace, mi riporto al loro discorso per quello che riguarda la situazione di stimolo diretto, immediato che può avvenire attraverso un meccanismo come quello immaginato, un meccanismo di alleviamento temporaneo, di alleviamento strumentale del carico fiscale. Questo alleviamento è l'incentivo migliore, è certamente un tipo di incentivo molto più nobile di quello della rottamazione che ha ricordato il professor Armani; è un incentivo molto più nobile perché si rivolge innanzi tutto alla generalità dei cittadini e non soltanto a coloro i quali hanno la fortuna, o la sfortuna, o la ventura di essere titolari di grandi aziende in regime di quasi monopolio della produzione di automobili. È un espediente, un incentivo che si rivolge alla vastissima platea degli imprenditori in atto e degli imprenditori che non lo diventano per difficoltà nella disponibilità di mezzi finanziari e per la difficoltà di affrontare le conseguenze che l'impiego di mezzi finanziari nella realizzazione dell'impresa, della più piccola impresa, produce sul terreno fiscale.

Ciascuno di noi ha esperienza diretta di cose di questo genere; ciascuno di noi sa che in tutti i settori gli oneri sociali sono arrivati a limiti di difficile tollerabilità; ciascuno di noi sa che il regime tributario è oggettivamente disincentivante dell'impiego di capitale: quest'ultimo, infatti, a fronte dell'aleatorietà, a fronte del mistero che accompagna la nascita di qualsiasi iniziativa economica, ha invece la certezza rigorosa, spietata, della mannaia fiscale. Questa è la realtà. Allora,

attraverso la proposta di legge Armani ed altri, noi vogliamo sostituire a questa situazione, di penalizzazione oggettiva e inevitabile dell'imprenditore che vuole agire e creare nell'immediato occupazione, una serie di incentivi diretti ad indurre l'imprenditore ad affrontare non soltanto il rischio aziendale, ma anche la tempesta, anzi la tempesta fiscale che si scatena su qualsiasi intrapresa di natura produttiva.

Allora, non ha pregio l'eccezione che è stata fatta relativamente alla mancata copertura, di cui all'articolo 81 della Costituzione, perché tale articolo non stabilisce che bisogna prevedere le coperture in via quantitativa e nelle fonti da cui esse possono provenire. Leggo, non a me stesso, ma per gli atti dell'Assemblea, l'ultimo comma dell'articolo 81: «Ogni altra legge che importi nuove o maggiori spese deve indicare i mezzi per farvi fronte». Ebbene, i mezzi per farvi fronte sono chiaramente indicati nel testo della proposta, laddove si dice che essi consistono nel maggiore gettito fiscale che è conseguenza automatica, necessaria, inevitabile della stimolazione di attività economiche. Quindi, l'eccezione non ha pregio: io sono rimasto in minoranza in Commissione bilancio, ma non mi sembra proprio che abbia pregio l'appello all'articolo 81, con il quale si sostiene la mancata copertura.

Dobbiamo allora augurarci che anche da parte della maggioranza ci sia un ripensamento, una considerazione più attenta di questo strumento, che è umile, semplice, dal punto di vista della realizzabilità, ma tuttavia può avere una grande eco e può tirare fuori dalla latitanza — perché di questo si tratta — quella gente che difende solo se stessa ed i pochi o molti risparmi che ha accumulato. È un provvedimento che può abolire la latitanza di coloro che possono impegnarsi e produrre effettivamente occasioni di lavoro, con sollievo per l'economia e per i contributi statali che nel lavoro e nella produttività hanno l'unica fonte di incremento nell'interesse della comunità nazionale (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

*(Repliche dei relatori e del Governo
— A.C. 2292)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore per la maggioranza, onorevole Targetti.

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, mi consenta di prendere le mosse dal dotto intervento del collega onorevole professor Pace, il quale mi ha ricordato la differenza tra crescita e sviluppo. Immagino che egli immagini che io la conosca: mi sembra mal posta, però, la sua osservazione, per il semplice motivo che le mie obiezioni in termini di teoria dello stato di crescita e dello stato stazionario, *steady state*, si riferivano alla prima proposta Armani, in cui, nell'articolo 3, si legge: «È escluso dall'imposizione sul reddito d'impresa il 50 per cento degli investimenti realizzati in ciascun periodo d'imposta, a decorrere...» e così via. Quindi, caro collega Pace, quella mia obiezione si riferiva ad una norma che con gli incentivi regionali (ossia quelli che giustificano la tua puntualizzazione sulla differenza tra crescita e sviluppo) non aveva nulla a che fare.

Per quanto riguarda, poi, la DIT, se l'obiettivo è di creare occupazione, questa si crea attraverso nuove iniziative. Ebbene, il capitale messo a disposizione per nuove iniziative determina un reddito che, con l'introduzione della DIT, in tutto il territorio nazionale, a prescindere dalla zona del paese in cui il capitale venga investito, sappiamo essere tassato incrementalmente al 19 per cento, ma con una soglia del 27 per cento.

Ribadisco, quindi: stiamo parlando di nuove iniziative; cito dalla mia relazione: «l'attuale legislazione su una iniziativa imprenditoriale totalmente nuova...»; quindi, non si può dire che il problema

era mal posto! In termini di nuove iniziative, il 27 per cento c'è già, non solo nel Mezzogiorno ma in tutta Italia.

Veniamo al nocciolo della questione, che ci porta alla questione di metodo cui accennavo fin dall'inizio: il fatto è che, con gli emendamenti proposti dall'onorevole Armani e da altri colleghi, si è spostata molto l'enfasi da una sorta di neolegge Tremonti (che, ricordo, valeva per tutta Italia) ad un dibattito sulla politica di incentivazione regionale; quindi, non solo è tecnicamente un'altra legge, perché gli articoli sono totalmente cambiati, ma anche l'obiettivo è un altro: non si tratta più di misure fiscali generali volte all'incentivazione della crescita del reddito e dell'occupazione, ma di strumenti di politica regionale. Non dico mica che non siano importanti, al contrario! Tuttavia, venendo alla mia proposta iniziale, assai contrariamente da quanto sostiene l'onorevole Valensise, altro che atteggiamento sbrigativo! Proprio per il fatto che si sta discutendo di un argomento nuovo, non è possibile affrontare il relativo dibattito, in base ad una proposta che ci è stata consegnata soltanto un giorno prima: tu stesso dicevi che avevi le dita sporche di stampa quando hai preso la proposta!

Quella proposta è nata ieri mattina, per cui la mia richiesta, ripresa questa mattina, è di discuterne seriamente: altro che dibattito frettoloso, altro che prevenzione negativa su tutto il fronte! L'atteggiamento è negativo se ci viene dato solo un giorno per discutere sull'argomento degli incentivi regionali, che, ti ricordo brevemente, viene affrontato nella normativa italiana dal decreto-legge 23 giugno 1995, n. 244, dalla delibera del CIPE dell'8 agosto 1995, dalla circolare del ministro dell'industria del 6 dicembre 1995, e così via; potrei andare avanti per un altro quarto d'ora...

CARLO PACE. Puoi risparmiartelo, perché conosco la normativa!

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*. La citavo per me

stesso, che invece non la conosco abbastanza!

Come è possibile affrontare questa materia, integrandola con le nuove norme che, in base a quanto emerso dal dibattito, devono essere esclusivamente finalizzate all'incentivo regionale, quando, ripeto, vi sono normative che riguardano la determinazione di agevolazioni in forma automatica nelle aree depresse, anche di natura fiscale? È questo il motivo che mi guida: l'impossibilità di farlo in modo serio, non per utilizzare questo argomento a fini propagandistici al di fuori di quest'aula. Mi domando quindi quale strada alternativa vi sia, di fronte ad una nuova legge, rispetto ad esaminarla seriamente iniziando un iter nuovo, perché nuovo è l'articolato e nuovo è il contenuto della proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza, onorevole Armani; la invito a contenere il suo intervento in uno o due minuti, perché davvero siamo fuori tempo massimo: ha esaurito tutto il tempo a disposizione del relatore di minoranza.

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, vorrei ricordare all'onorevole Targetti che lo spostamento sugli obiettivi regionali dipende da due ragioni: primo, la disoccupazione è tutta nel sud, e nel nord non c'è, per cui occorre incentivare l'occupazione nel sud...

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*. Sono d'accordo!

ELENA CIAPUSCI. Come nel nord non c'è!

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Secondo, onorevole Targetti, nel frattempo la legge Tremonti-bis, che venne introdotta nel 1995, ha subito una censura da parte della Comunità europea, per cui il mio sforzo è contenere i provvedimenti all'interno del periodo di

mantenimento degli oneri sociali e delle aree territoriali inserite nell'obiettivo 1.

Quindi, è un'esigenza dovuta alla realtà e alla modifica che è stata suggerita dall'intervento dell'Unione europea. È per questa ragione che ho modificato...

FERDINANDO TARGETTI, *Relatore per la maggioranza*. Certo, ma è giusto!

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Anche questa è un'operazione che è intervenuta dopo - dopo! - la mia prima stesura. Quindi, non è altro che la continuazione, date le esigenze che sono venute a maturare dal 1996 in poi, del discorso che avevo iniziato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIANNI MARONGIU, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per riprendere una locuzione dell'onorevole Carlo Pace, noi non siamo pregiudizialmente contrari a nulla. E come potremmo esserlo, di fronte ad un tema così importante qual è quello della disoccupazione, ed in particolare della disoccupazione nell'Italia meridionale? Nessuno, credo, può essere così presuntuoso da poter pensare di rinunciare in proposito ai contributi di chicchessia.

Il problema allora mi sembra un altro, lo ricordava assai bene l'onorevole Leone, e cioè che bisogna difendersi dalle « riforme di carta » e quindi occorre approvare progetti che siano aderenti alla realtà, quando essa è mutata, e ai dati che emergono da una realtà mutata.

Orbene, è facile riscontrare, scorrendo la relazione di maggioranza e quella di minoranza, che nell'una e nell'altra si fa riferimento - e non poteva essere diversamente, in relazione agli anni, ormai due, trascorsi da quando questa proposta fu presentata - alle agevolazioni che sono state date all'industria dell'automobile, ma non si fa cenno alcuno al fatto che nell'ultima finanziaria sono state previste provvidenze per l'edilizia *labour intensive*, deduzioni dall'IRPEF che hanno già portato...

PIETRO ARMANI, *Relatore di minoranza*. Con l'aumento dell'IVA al 20 per cento!

GIANNI MARONGIU, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. ...a 100 mila domande e che noi pensiamo di incrementare ulteriormente se l'Unione europea approverà una nostra proposta, fortemente difesa e sostenuta, quella di abbassare l'IVA al 10 per cento.

Ripeto: nelle relazioni non si poteva fare riferimento a questo provvedimento, che è sopravvenuto, ma esse dimostrano di essere in qualche misura forzatamente datate.

Del resto, vi si fa un riferimento all'IRAP, tributo assolutamente nuovo. Aprendo una piccolissima parentesi, sottolineo che a volte mi viene da stupirmi, nel senso che se non chiariamo, siamo criticati, se chiariamo, siamo ugualmente criticati. Il tributo è nuovo e allora è certo che non mancano ma non saranno mai sufficienti le pagine per spiegare perché questo tributo esiste. Ricordo che circolari assai più lunghe furono emanate negli anni settanta per illustrare l'IRPEF, l'IRPEG, l'IVA, come era doveroso di fronte ad un tributo nuovo. Ma questa è una parentesi.

L'IRAP è nuova. La *dual income tax* è nuova. La *super dual income tax* — ricordo tutti i provvedimenti che questo Governo ha voluto anche per lo sviluppo — è nuova. Né si possono sottacere i provvedimenti previsti per incrementare l'occupazione (l'assunzione di nuovo personale, anche specializzato). Né si possono sottacere i provvedimenti previsti per agevolare l'occupazione prevedendo crediti di imposta per i commercianti; credo sia la prima volta nella quale compare la locuzione « commercianti » in un collegato alla finanziaria, quello del 1997 per la manovra finanziaria per il 1998.

Allora, onorevoli colleghi, siccome non voglio assolutamente abusare del loro tempo, concludo dicendo che, di fronte ad elementi così nuovi, a innovazioni strutturali dell'ordinamento tributario e di fronte ad un provvedimento così com-

plesso, riprendendo l'espressione dell'onorevole Leone, se non si vogliono fare delle « riforme di carta », credo che occorra rivedere, riesaminare tutti assieme questa proposta di legge, alla luce dei fatti nuovi e dei dati che emergeranno.

Mi riferisco ai primi dati sull'IRAP, sulla DIT, sulla super-DIT, sulle agevolazioni per la casa e per il commercio, sull'occupazione. In quale sede può avvenire questa disamina? Io credo in Commissione.

Quindi, al di là del merito, mi associo alla proposta di rinvio in Commissione che è stata formulata. Se si vogliono affrontare i problemi rilevanti alla luce degli importanti dati normativi sopravvenuti, nonché dei dati quantitativi conseguenti alle prime innovazioni, credo che questa proposta di legge — indubbiamente rilevante — meriti una serena discussione (come sempre avviene in quella sede) in Commissione finanze, proprio perché è fortemente innovativa ed è interessata dalle novità che, da parte nostra, abbiamo introdotto con il consenso del Parlamento.

Questo è il convincimento del Governo, onorevoli deputati: nessuna aprioristica contrarietà, ma solo la volontà di esaminare seriamente qualunque contributo, da qualsiasi parte provenga, per risolvere un problema che non può non stare a cuore a tutti. Vi ringrazio.

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 27 maggio 1998, n. 158, recante misure urgenti per l'autotrasporto (4922) (ore 10,30).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 27 maggio 1998, n. 158, recante misure urgenti per l'autotrasporto.

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

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 4922)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il relatore, onorevole De Piccoli, ha facoltà di svolgere la relazione.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge di conversione del decreto recante misure urgenti per l'autotrasporto recepisce in alcune parti un'intesa — più generale — tra il Governo e le associazioni dell'autotrasporto, intervenuta per alleggerire alcuni costi gravanti sulle imprese del settore, tenuto conto del particolare momento attraversato da questi operatori.

Siamo ormai prossimi alla scadenza del 1° luglio, in cui entrerà in vigore la liberalizzazione dei servizi di cabotaggio in ambito europeo: ciò indurrà una più forte concorrenzialità tra le imprese e sicuramente accentuerà alcune difficoltà per il comparto dell'autotrasporto italiano, che già — considerati i ritardi determinati nel settore anche in termini strutturali (ritardi dovuti soprattutto all'eccessiva frammentazione) — si trova svantaggiato rispetto ai partner europei.

Nel dicembre scorso il Parlamento ha varato una apposita legge di riforma, introducendo norme fortemente innovative per il funzionamento del settore e stanziando notevoli risorse finanziarie per i necessari interventi di ristrutturazione. Da mesi questa legge è oggetto di un difficile negoziato presso gli uffici della Commissione esecutiva dell'Unione europea; auspico una positiva conclusione di questa fase, possibilmente prima della pausa estiva, con l'entrata in vigore della liberalizzazione. Le misure oggetto del provvedimento in discussione consentono, per alcuni aspetti, di superare le difficoltà che ho ricordato, che in qualche modo sono originate anche dai citati ritardi nell'attuazione pratica della legge di riforma.

L'articolo 1 prevede il mantenimento per il 1997 dell'aggiornamento dei limiti

degli importi per le deduzioni forfettarie per spese non documentate. La norma, inoltre, consente alle imprese di autotrasporto con dipendenti una riduzione degli oneri per contributi assicurativi, evitando possibili sperequazioni con altre categorie dello stesso settore.

Con l'articolo 2 si conferisce all'albo degli autotrasportatori un finanziamento di 114 miliardi per l'anno 1998, per lo svolgimento di attività finalizzate ai compiti istituzionali. In proposito la Commissione ha presentato una proposta di modifica affinché questi interventi siano destinati soprattutto al miglioramento della sicurezza nella circolazione dei mezzi, anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture, da realizzarsi mediante apposite convenzioni con gli enti di gestione delle stesse.

Infine, all'articolo 3 si assicura la copertura finanziaria del provvedimento per un onere complessivo di 175 miliardi.

Questi, in estrema sintesi, sono gli elementi del provvedimento al nostro esame per il quale, in considerazione dell'urgenza e della necessità di intervenire in un settore particolarmente delicato anche per l'economia complessiva del paese, auspico un positivo iter parlamentare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

VITTORIO ANGELICI. Il partito popolare italiano lo scorso maggio, allorché venne presentato il decreto-legge al nostro esame, ebbe occasione di esprimere una valutazione positiva per la risposta concreta, anche se parziale ed interlocutoria, che dava alla domanda pressante che da tempo proveniva dalla categoria e dalle associazioni che nel settore sono molto

attive e che sono impegnate al tavolo della concertazione. Tale tavolo talvolta rischia di saltare, anche se ci auguriamo che mantenga la propria operatività visto che è indispensabile per governare un settore così delicato e difficile.

Coerentemente con quella posizione, oggi riteniamo sia opportuno convertire in legge questo decreto-legge. È stato giustamente posto in rilievo che il decreto n. 158 recepisce, anche se non nella totalità, le indicazioni contenute nel protocollo d'intesa firmato lo scorso novembre dal ministro dei trasporti con le organizzazioni sindacali e le associazioni di settore, nel quale si convenne sull'opportunità di dare finalmente — è il caso di sottolineare questo avverbio — corso nel nostro paese ad una politica dei trasporti capace di promuovere uno sviluppo organico del settore. Sempre in quello stesso protocollo, firmato a suo tempo, veniva sancito un impegno comune ad operare per una presentazione sollecitata in Parlamento del disegno di legge di ristrutturazione dell'albo, che ancora non è stato presentato, e per la rapida approvazione del disegno di legge n. 3010, che è attualmente all'esame del Senato, nel quale è stata stralciata la parte normativa prevista dall'intesa definita nel novembre scorso.

Il Governo si è impegnato a sollecitarne l'iter in modo da offrire nel più breve tempo possibile un supporto concreto, più adeguato e complessivo, per porre gli autotrasportatori italiani in condizione di confrontarsi validamente con la concorrenza europea, sempre più stretta.

Questo è sicuramente un impegno urgente, giacché dal prossimo 1° luglio dovremo fare i conti con la liberalizzazione del cabotaggio in ambito europeo, con le conseguenze che ne derivano, che non sono certamente di poco conto: sono invece di grande rilievo e possono mettere fortemente in crisi questo settore del nostro paese.

Il partito popolare ritiene che sia indispensabile creare effettivamente pari opportunità fra gli autotrasportatori italiani e quelli europei. In questa logica, abbiamo più volte invitato — e conti-

nuiamo a farlo nell'attuale circostanza — il Governo ad esercitare in sede comunitaria, a Bruxelles, un'azione più decisa e determinata per assicurare il massimo di tutela ai nostri autotrasportatori e per sostenere adeguatamente la legge di ristrutturazione n. 454 e le corrette ragioni del settore, che deve essere messo nella condizione di competere con i sistemi degli altri paesi.

Ogni nostra timidezza ed ogni nostra titubanza credo finirebbero per avere costi concreti per le categorie nell'ambito di questa competizione che, come dicevo, dal 1° luglio diventerà particolarmente dura.

È indubbio che i rilievi formulati da Bruxelles sul nostro sistema di aiuti siano eccessivi e inaccettabili. Non soltanto ci sono stati rivolti rilievi in ordine agli incentivi, all'esodo, al rinnovo del parco mezzi, all'intermodalità, alla costruzione delle infrastrutture, alla riduzione della capacità di trasporto, ma si stanno anche aprendo altre procedure, come ad esempio quella in materia di prezzi del gasolio, previste dal decreto n. 457. Obiettivamente, se non si opererà efficacemente per contrastare questi orientamenti, il nostro autotrasporto potrebbe subire un'eccessiva e intollerabile penalizzazione.

Le ultime notizie, tuttavia (quando parlerà il rappresentante del Governo probabilmente ce le comunicherà), in qualche modo ci tranquillizzano. Sembra che si siano fatti passi in avanti. Se è così, ovviamente ne prendo atto con compiacimento, riconoscendo che il Governo ha svolto un'azione più consistente di quelle poste in essere in passato.

In questo contesto, le misure previste dal decreto-legge in esame, pur nella loro indubbia parzialità, rappresentano sicuramente una boccata di ossigeno che, in attesa di interventi più organici e complessivi, ormai urgenti, può aiutare ed incoraggiare i nostri autotrasportatori. Aumentare l'importo della spesa non documentabile da portare in detrazione nella denuncia dei redditi, diminuire il costo dei premi da corrispondere all'INAIL per i dipendenti del settore, ero-

gare risorse per finanziare e sostenere le attività formative, di studio e di consulenza propedeutiche alla riforma dell'autotrasporto, e ancora, ridurre i pedaggi autostradali rappresentano sicuramente un passo nella giusta direzione per corrispondere a esigenze obiettive ed urgenti.

È auspicabile che ciò possa contribuire a disinnescare la protesta sindacale che, considerata la particolare delicatezza del settore, avrebbe conseguenze molto gravi sul piano sociale, economico e produttivo, una protesta che in qualche modo ha rischiato di deflagrare nel corso degli ultimi tempi.

Per quanto direttamente attiene ai contenuti del decreto-legge che stiamo esaminando, i popolari condividevano — è il caso di dire — e condividerebbero la modifica proposta dallo stesso relatore e da altri all'articolo 2 del decreto-legge in questione, che puntava ad articolare diversamente lo stanziamento dei 114 miliardi ivi previsto, in modo da destinarne 4 al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori per le finalità previste dalla legge, per poi destinare i rimanenti 110 miliardi alla riduzione del pagamento dell'utilizzo delle infrastrutture autostradali e per favorire il conseguimento di più elevati standard di sicurezza e di minore impatto ambientale (è inutile dire che ve ne sarebbe grande bisogno). Dobbiamo ora prendere atto dell'inammissibilità dichiarata dalla Presidenza della Camera. Ciò pone naturalmente un problema. È auspicabile che, nel prosieguo dell'iter di questo provvedimento, si possa trovare una soluzione a ciò, altrimenti ci troveremo di fronte ad un problema che si rifletterà sulla capacità di erogazione effettiva dei finanziamenti in questione.

Come ho detto in precedenza, questo settore, che rappresenta uno dei gangli vitali del comparto economico e produttivo del nostro paese, ha bisogno di misure organiche e definitive e di maggiore tutela a livello comunitario. Questo dibattito è anche l'occasione per sollecitare il Governo a procedere con rapidità, efficacia e coerenza, a partire dal sostegno in sede comunitaria del disegno di legge di

ristrutturazione del settore. Detto questo, i popolari ritengono che il decreto-legge in esame debba essere valutato in termini positivi. Lo consideriamo infatti un passo giusto, volto a potenziare la capacità di tenuta di questo settore, soprattutto nell'imminenza del nuovo quadro di competizione che va delineandosi in ambito europeo e che scatterà, come sappiamo, dal 1° luglio.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Noi del gruppo di forza Italia abbiamo già manifestato in Commissione trasporti, durante la discussione di questo decreto-legge, tutte le nostre perplessità. Riteniamo infatti che il Governo, per l'ennesima volta, si stia avventurando, nel tentativo di dare un sostegno e un aiuto alla categoria, in un percorso che sostanzialmente non sortirà quegli effetti che a mio avviso il Governo stesso auspica, ma che soprattutto auspicano e richiedono le imprese che esercitano l'attività di autotrasporto nel nostro paese.

È necessario, per inquadrare le problematiche del settore, compiere qualche passo indietro, il che significa ricordare che recentemente la Commissione europea ha sanzionato il nostro paese per i premi e i *bonus* fiscali concessi dal Governo italiano negli anni 1992-1993, e sappiamo che analoghi provvedimenti erano stati presi dal nostro Governo anche per gli anni successivi. Quindi, anche per una latitanza in sede comunitaria del nostro paese, oggi le imprese italiane si trovano nella condizione di dover restituire, su richiesta del Governo, quei premi, quei *bonus* e quelle agevolazioni di carattere fiscale che indebitamente, alla luce delle direttive comunitarie, il Governo italiano aveva concesso alle categorie dell'autotrasporto, agli operatori del settore.

Da anni ed anni il settore attendeva una legge di ristrutturazione. L'anno scorso il Parlamento e la nostra Commissione sono stati a lungo impegnati nell'esame di una legge di ristrutturazione

presentata dal Governo, che noi abbiamo fortemente criticato ed avversato. Senza volerci attribuire particolari meriti, va detto che, dopo un iter piuttosto travagliato in Commissione, durato otto-nove mesi, il Governo ha accettato alla fine di apportare sostanziali modifiche al testo originariamente presentato dal ministro Burlando. Si è quindi approvata una legge che comunque non ci piaceva, come dimostra il nostro voto contrario che abbiamo espresso su di essa, che è agli atti. Ad ogni modo, possiamo attribuirci il merito di essere riusciti a varare un testo legislativo redatto in assonanza con i principi comunitari, anche se per l'indeterminatezza di alcune norme la Commissione europea ha aperto comunque una procedura nei confronti dell'Italia per quel che concerne la legge n. 454, approvata nel dicembre scorso, chiedendo al Governo italiano dei chiarimenti. Infatti, con tale provvedimento, si delegava il Governo a dare attuazione ai principi in esso contenuti.

Dobbiamo rimarcare che, già in occasione dell'esame di quel provvedimento, l'atteggiamento del Governo di un paese che sta compiendo una scelta europea avrebbe dovuto essere più coerente con i dettami dei trattati comunitari, ai quali il nostro paese si deve adeguare. Abbiamo centrato faticosamente l'obiettivo di far parte della prima *tranche* dei paesi europei che hanno aderito al sistema della moneta unica, ma per la nostra peculiarità incontriamo sempre molte difficoltà nel dare piena applicazione alle direttive comunitarie ed al sistema normativo comunitario al quale il nostro paese, per scelta, si deve oggi adeguare.

Se vogliamo andare fino in fondo, dobbiamo ricordare che il comma 3 dell'articolo 93 del trattato della CEE prevede espressamente che lo Stato membro non può dare esecuzione alle misure progettate, quindi ai progetti di legge, se prima la procedura di esame da parte della Commissione europea non ha portato ad una decisione definitiva e positiva. Ebbene, non solo il Governo ha deciso di far approvare la legge n. 454, della quale

è dubbia la compatibilità con la normativa europea per alcuni aspetti, che noi avevamo sottolineato e che sono stati ripresi dalla Comunità nella procedura aperta nei confronti di quel provvedimento, ma sta anche approvando tutti i decreti legislativi di esecuzione previsti da tale legge. Tutto ciò avviene nel modo più inconsueto possibile.

Si è rinviata l'applicazione effettiva di tali decreti legislativi all'approvazione definitiva dell'intero provvedimento da parte della Commissione europea.

Oggi è il 26 giugno; siamo proprio alla vigilia della liberalizzazione dell'autotrasporto nel nostro paese. Non è stata ancora pubblicata dalla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee la comunicazione effettiva e formale dell'apertura della procedura di infrazione; si ritarda quindi sempre di più una possibile attuazione della ristrutturazione dell'autotrasporto in Italia.

Sorge allora spontanea una domanda che rivolgiamo sommessamente al Governo. Quali assicurazioni sono state date dalla Commissione europea ai rappresentanti del Governo italiano in merito alla compatibilità dei provvedimenti approvati ed alla possibilità di una loro rapida attuazione? Anche con il voto del Parlamento stiamo dando esecutività a provvedimenti legislativi in pendenza dell'approvazione degli stessi da parte della Unione europea ed, addirittura, dell'apertura di una procedura di infrazione cui il Governo italiano dovrà rispondere, dando così una effettiva soluzione al problema. Chiedo quindi al Governo italiano se siano già intervenute trattative politiche che lo abbiano garantito circa l'applicabilità di queste norme. Questa è la prima domanda che ci sentiamo da fare: non possiamo infatti continuare a misurarci con la DG7.

Guarda caso, nell'atto Senato n. 3010, presentato nei mesi scorsi dal Governo, molte misure frutto del famoso accordo del mese di novembre tra il ministero e le rappresentanze sindacali di categoria trovavano una prima attuazione, dopo essere state elaborate in sede di concertazione (termine che pare vada ancora molto di

moda). Il Governo a novembre concordò con le associazioni che anche per il 1997 ci fosse un abbattimento delle tasse automobilistiche, una prosecuzione dell'esperienza degli sconti autostradali, il mantenimento al livello del 1996 delle deduzioni per spese non documentate e la rateazione inonerata dei premi INAIL.

Tutte queste disposizioni, insieme con altre sull'IVA per l'autotrazione, erano contenute nell'atto Senato n. 3010. Per l'ennesima volta anche su questo atto la Commissione europea ha immediatamente alzato il tiro e formulato le sue osservazioni. Il 6 aprile ha scritto una lettera chiedendo al Governo italiano chiarimenti perché molte di quelle disposizioni, a giudizio della Commissione, presentavano profili incompatibili con le direttive comunitarie; tali chiarimenti avrebbero potuto evitare l'apertura anche nei confronti dell'atto Senato n. 3010 (dopo i *bonus* fiscali e le osservazioni sulla legge n. 454) di una procedura di infrazione o comunque di analisi del provvedimento.

Non voglio sottileggiare sul fatto che il 2 giugno chiesi queste cose al Governo in Commissione trasporti; il giorno dopo, molto solertemente, il sottosegretario Sorriero fornì la risposta del Governo. Tralasciamo il fatto che essa fosse datata 2 giugno, cioè la stessa data della mia richiesta: evidentemente la mia pressione è stata fautrice di un'iniziativa del Governo un po' più solerte rispetto al solito. In quella risposta sostanzialmente si diceva alla Commissione europea che, per quanto riguarda l'atto Senato n. 3010, avendo deciso lo stralcio sulla parte normativa, il problema non esiste.

Qui veniamo al decreto in oggetto che riprende parzialmente i contenuti dell'atto Senato n. 3010 sui quali la Commissione europea ha chiesto un parere al Governo italiano. Certamente vi è l'esigenza di dare risposte ad accordi raggiunti fra associazioni di categoria e ministero e conosciamo troppo bene i problemi di un settore che (a cinque giorni dalla liberalizzazione del cabotaggio dell'autotrasporto) aspetta i soldi necessari per operare una presunta ristrutturazione che, se

tutto va bene (abbiamo molti dubbi al riguardo perché riteniamo incongruo e coerente il lavoro del ministero), potranno arrivare entro la fine dell'anno.

Abbiamo approvato una legge che doveva portare l'autotrasporto italiano in Europa grazie alla privatizzazione a partire dal 1° luglio e siamo ancora qui a dibatterci fra le carte per convincere la Commissione europea sull'applicabilità di questa legge; le imprese fra cinque giorni dovranno subire la concorrenza straniera che potrà operare liberamente sul territorio italiano con tutte le conseguenze che possiamo immaginare.

Da qui deriva l'urgenza di prevedere ulteriori risorse attraverso lo strumento del decreto-legge ma permangono dubbi (come è emerso anche nel corso della discussione in Commissione) circa l'applicabilità di una norma che stabilisce lo stanziamento di 114 miliardi per il comitato centrale per l'albo dell'autotrasporto, che è stato istituito dalla legge n. 298 e che da questa stessa legge trae le risorse necessarie per l'ordinaria amministrazione e per lo svolgimento delle funzioni istituzionali. A noi sembra che ancora una volta per andare da Milano a Roma si passa da Venezia, cioè si cerca, facendo riferimento agli impegni assunti dal Governo (quale la possibilità di dare accesso alle imprese a sconti sui pedaggi autostradali) di mascherare, con un fantomatico finanziamento agli autotrasportatori, la reale destinazione dei fondi. Siamo convinti che il tentativo di allungare la strada in modo non corretto non consentirà una rapida applicazione della norma e quindi una rapida distribuzione delle risorse alle imprese, che le stanno aspettando da tempo.

Questo è il motivo per cui abbiamo proposto di modificare l'articolo 2 del decreto. A tale proposito, come è stato già ricordato, molti emendamenti presentati in Commissione sono stati dichiarati inammissibili.

Penso che se si fossero conosciuti meglio il sistema e la finalità effettiva di queste norme, probabilmente la Presidenza della Camera avrebbe espresso una

valutazione diversa. Stante il titolo del decreto-legge, ad una prima analisi, credo che modificare un articolo nel quale viene individuata la finalità di una risorsa così ingente nel finanziamento di un albo — mentre la proposta emendativa era finalizzata al pagamento degli sconti sui pedaggi autostradali — potrebbe sembrare non attinente con la materia che stiamo trattando. Senza volere entrare nel merito della questione e dare una valutazione sulle decisioni assunte, vorrei rilevare comunque che oggi ci troviamo sostanzialmente nella situazione in cui ci apprestiamo a varare l'ennesima norma che danneggerà per l'ennesima volta gli autotrasportatori italiani; li danneggerà non perché non gli si diano risposte o le risorse necessarie, ma perché, alla luce delle perplessità che abbiamo espresso in questa sede e che prevediamo potranno essere espresse anche da altri organismi, l'effettiva applicazione di questo decreto-legge determinerà inevitabilmente una dilazione dei tempi di distribuzione delle risorse, tale da rappresentare la classica « bombola ad ossigeno » per il settore dell'autotrasporto quando il « malato » sarà già morto per asfissia!

Questa è la nostra preoccupazione e da ciò deriva il suggerimento al Governo di valutare la possibilità di emanare un nuovo provvedimento che, mantenendo le parti che hanno sicuramente profili di compatibilità anche con le direttive comunitarie, modifichi sostanzialmente e dia un'altra impostazione alla finalità del decreto-legge. Il Governo deve quindi presentare un nuovo provvedimento al Parlamento e ritirare contemporaneamente il decreto-legge al nostro esame che, a nostro modo di vedere, se convertito in legge, avrà dei tempi di attuazione tali che gli effetti dello stesso giungeranno probabilmente a tempo scaduto. Da questo punto di vista, il Governo non troverà sicuramente in sede parlamentare particolari forme di contrapposizione, perché anche le opposizioni sono convinte della necessità che il sistema dell'autotrasporto italiano, in prossimità o a liberalizzazione

avvenuta, possa godere di risorse per sopportare il livello di concorrenza che l'apertura dei mercati comporterà.

In questo senso, noi auspiciamo un intervento del Governo che potrà essere effettuato sicuramente anche attraverso la concertazione con tutte le associazioni di categoria, in maniera tale che il Parlamento si trovi nella situazione di poter valutare finalmente una norma compatibile con i dettati comunitari e che non trovi quindi alcun inciampo. In questo senso, invitiamo il Governo, prima ancora di presentare al Parlamento la norma, a verificare anche in sede comunitaria — come è previsto — la compatibilità della stessa e a trovare l'accordo con le associazioni dell'autotrasporto. Se questo sarà il percorso, il Parlamento italiano nella sua interezza, cioè nella sua maggioranza e nell'opposizione che fa il suo mestiere di critica nei confronti del Governo, potrà dare una risposta in tempi estremamente rapidi, e magari all'unanimità, su di un provvedimento di questo genere. In caso contrario, il Governo deve assumersi tutte le responsabilità che gli derivano per l'eventuale approvazione di una norma che, a nostro modo di vedere, anziché portare quella ventata d'ossigeno di cui tutte le imprese oggi hanno bisogno, potrebbe essere l'ultimo tubicino del gas che farà morire le imprese dell'autotrasporto italiano.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Savarese iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritta a parlare l'onorevole Ciapucci. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCI. Vorrei partire dall'insieme delle normative che nel nostro paese regolamentano l'autotrasporto o che non lo regolamentano. Dico che non lo regolamentano perché la risposta del Governo ad una mia interrogazione ci rende ancora più preoccupati di quanto già lo fossimo per il futuro di questa importante categoria nel nostro paese.

Da noi vi è una miriade di leggi e leggi che tutelano o che dovrebbero

tutelare l'autotrasporto. Nel 1974, d'accordo con le associazioni di categoria, credo, fu varata la legge n. 298, che regolamentava l'accesso alla professione e la professione stessa e che istituiva le tariffe. Questa legge era stata fatta per eliminare la concorrenza e, quindi, per mettere nelle condizioni di poter lavorare a regime di mercato: venivano tutelati non solo i trasportatori ma quasi l'intero mercato italiano, dal momento che in Italia quasi tutto ciò che viene commerciato viene trasportato su gomma. Si trattava, quindi, di una sorta di tutela anche per le infrazioni. Dal 1974 in poi sono state emanate parecchie leggi e leggine per regolamentare meglio ciò che era stato istituito con la legge n. 298. Nel 1990 si è arrivati ad integrare il trasporto su gomma con un trasporto combinato (la legge n. 240 sugli interporti, per esempio, avrebbe dovuto essere premonitrice dei disastri catastrofici che si registrano attualmente nel settore del trasporto). Nel 1992 è stata emanata la legge n. 68, che può considerarsi la madre — per così dire — della legge n. 454, varata lo scorso anno, in quanto sintetizzava meglio, a mio parere, gli aspetti richiesti dalle associazioni di categoria per far fronte alle concorrenze di mercato interne ed esterne.

Nel contempo va ricordato che la normativa europea aveva già istituito, a partire dal 1985, la legge-quadro — se così si può definire — per il settore dell'autotrasporto, ma mentre gli altri paesi provvedevano ad adeguarsi al futuro dettato della normativa europea, il nostro paese ha sempre latitato, tant'è che arriviamo adesso a correre ai ripari, con il rischio di fare in fretta e, quindi, di fare male. Da un paio di anni, quindi, soprattutto questo Governo sta dando risposte o, meglio, non risposte alle associazioni di categoria, dietro pressioni che sono positive per loro ma non sempre per il mercato. Le risposte del Governo sono infatti decreti-legge o proposte di legge che restano in Commissione, o che vengono cambiate e che, comunque, non danno le risposte che pretendono le associazioni di categoria e

soprattutto il mondo dell'autotrasporto per poter essere competitivi a livello internazionale.

Dal 1995 in poi sono state emanate tante piccole leggine che hanno distribuito finanziamenti a pioggia, come è stato detto in Commissione dal collega di maggioranza Galletti, che sono nel mirino dell'Unione europea, per quanto riguarda la resa dei *bonus* fiscali, perché non ritenuti idonei e perché si trattava di aiuti che non potevano essere concessi.

Tra l'altro, il Governo non ha ancora risposto ad un'interrogazione chiara in Commissione con la quale si chiede che cosa ne sarà di questi *bonus* fiscali, se saranno a carico del Governo stesso o se dovranno essere pagati dagli autotrasportatori. È una risposta che avevamo chiesto e che non ci è stata data; credo che la categoria pretenda questa risposta al più presto, in quanto ritengo che la certezza della norma che disciplina il lavoro sia il futuro del lavoro stesso.

Assieme a questi *bonus* fiscali, sempre nell'ottica dei finanziamenti dati all'ultimo momento, dei finanziamenti a pioggia, sono stati concessi le rateizzazioni dei premi INAIL, gli sconti autostradali, l'aumento della detraibilità delle imposte per le spese forfettarie sostenute solo dalle ditte che sono a contabilità forfettaria (perché quelle che sono a contabilità ordinaria non possono detrarre queste spese). Tutte queste piccole concessioni (piccole per le categorie, ma in realtà sono somme ingenti per lo Stato) venivano date annualmente a partire dal 1974. Oggi siamo nel 1998, fra quattro giorni si aprirà il mercato e le nostre imprese interne subiranno la concorrenza internazionale. A questo punto occorre aprire un inciso. Le nostre imprese non sono in grado di sostenere questa concorrenza perché hanno costi notevolmente più alti.

Le associazioni di categoria minacciano fermi, che non sono scioperi, perché si sta parlando di imprenditori autonomi: si tratta di fermi che bloccherebbero il paese, in quanto il 90 per cento delle merci purtroppo viaggia ancora su gomma. Il Governo, per ovviare a queste

pressioni da parte delle associazioni di categoria, anziché varare una legge come doveva essere la n. 454, una legge che va incontro alle esigenze della categoria diminuendo realmente i costi, pensa di emanare un decreto-legge ogni quindici giorni. Ricordo infatti che alla fine dello scorso anno, il 30 dicembre, il Governo ha emanato il decreto-legge n. 457, che all'articolo 12 stabiliva l'aumento della riduzione dell'aliquota IVA, disposizione che poi logicamente è stata bocciata; adesso ha emanato il decreto-legge n. 158 del 27 maggio, che prevede anch'esso condizioni di diminuzione dei costi da parte delle imprese di autotrasporto in conto terzi, ma che comunque non è risolutivo.

Questo Governo e questa maggioranza non sono stati in grado, nell'arco di due anni, di dare risposte concrete al mondo dell'autotrasporto. Si tratta di un settore del terziario molto importante, che ha una forza occupazionale molto ampia; non solo l'autotrasporto, ma anche tutto il collaterale è un comparto molto importante. Credo che il nostro paese non si possa permettere di dare questa forza occupazionale agli altri paesi, i quali, non solo perché si sono adeguati prima con le normative ma anche perché hanno saputo rispondere meglio negli ultimi due anni alle esigenze del mercato, sono in grado di farci concorrenza.

Le nostre aziende sono molto frastagliate. Ciò significa che le leggi approvate (anche la n. 68, che era una buona legge perché permetteva la fusione tra le società, l'accorpamento in consorzi) non sono state comunque applicate. Abbiamo continuamente rimpinguato i palliativi — perché non si possono definire leggi —, abbiamo continuamente finanziato il settore senza comunque raggiungere alcuno scopo. La categoria è per il 95 per cento frastagliata in aziende monoveicolari o poco più, comunque aziende artigiane. A livello di mercato non abbiamo ottenuto assolutamente niente.

Tutti i finanziamenti elargiti sono ricaduti sulle imprese, ma non sono stati assolutamente valutati quali diminuzioni

di costi. Tra l'altro, come ripeto, non sappiamo che fine farà il *bonus* fiscale, perché il Governo non ha ancora risposto alle nostre interrogazioni in cui si chiede se questo *bonus* dovrà essere restituito dalle imprese di autotrasporto, come vuole l'Unione europea. In tal caso, si comincerà con il primo anno, che è quello su cui la Commissione dell'Unione europea ha definito il contenzioso — si tratta di 270 miliardi —, poi si interverrà sugli altri.

Vorrei tornare un momento sull'interrogazione che ho rivolto al Governo nel 1996, la quale toccava marginalmente le leggi sull'antitrust a livello internazionale, un ulteriore problema nel problema dell'autotrasporto italiano. A questa mia interrogazione il Governo ha fornito una risposta molto particolare e preoccupante, come dicevo prima, in quanto ha ribadito che ci sono delle leggi che tutelano il trasporto, ma anche che queste sono difficili da attuare e da controllare: si ritiene, a quanto pare, che vi siano leggi di tutela dell'autotrasporto, ma che, essendo difficile controllarne l'attuazione, in pratica è come se non esistessero. Si tratta, in sostanza, di una sorta di invito del Governo a non applicare le leggi. Ciò è molto preoccupante, perché la legge n. 298 è quella che ha portato avanti il settore dal 1974 fino al 1998: ricordo che, soprattutto in termini di tariffe obbligatorie, era affidata a tale legge una certa tutela degli utenti, da una parte, e degli operatori del settore e dei committenti dall'altra. Con la risposta del Governo si mettono in forse l'applicabilità della legge n. 298, le tariffe che nessuno ha mai applicato sul territorio ed i controlli che, pur essendo in mano alla motorizzazione, tramite l'albo, non sono mai stati effettuati. Oggi, dopo ventiquattro anni, la n. 298 è certamente una legge obsoleta e che va cambiata, però nel nostro paese sono in piedi parecchi contenziosi, perché le tariffe obbligatorie non sono state pagate dai committenti: tali contenziosi potrebbero essere inficiati dalla risposta del Governo, che, se viene presa in considerazione dagli organi competenti e,

soprattutto, in sede giudiziaria, rende in sostanza impercorribili i contenziosi stessi da parte delle aziende di autotrasporto. Questa è, quindi, un'altra preoccupazione, tra le tante.

Credo che non si possa legiferare concedendo alle associazioni di categoria quel poco necessario per zittirle, o per far sì che esse zittiscano i loro associati, continuando nel contempo a fare ognuno ciò che vuole. Il decreto-legge di cui si propone la conversione non dà le risposte che la categoria si aspetta e questo avviene in un momento molto tragico, nel momento dell'apertura del mercato: tra quattro giorni, infatti, avremo la concorrenza internazionale nel nostro paese. Tale concorrenza, ripeto, avrà vita facile, perché il nostro paese ha costi notevolmente superiori, da quello per la manodopera fino a quello del gasolio.

Al decreto in questione il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania ha presentato alcune proposte emendative. I nostri emendamenti tendevano a far sì che questo decreto, da provvedimento tampone (quale in effetti è e vuole essere) assumesse un contenuto effettivo, che servisse alle aziende di autotrasporto per affrontare, se non alla pari comunque con costi minori e a testa leggermente più alta, la concorrenza delle imprese straniere. Avevamo proposto, per esempio, la riduzione del costo del lavoro attraverso una modifica delle tariffe INAIL, inserendo il premio in una diversa categoria e la diminuzione delle accise sul gasolio, che avrebbe prodotto una riduzione del suo prezzo di 200 lire al litro, portandolo a livello della media europea (non è che volessimo regalare niente).

Sottosegretario Soriero, mi permetta di richiamare la sua attenzione sui motivi per i quali non posso dichiararmi favorevole alla conversione di questo decreto-legge: i nostri emendamenti facevano riferimento al reale posizionamento dei costi delle nostre aziende rispetto al mercato internazionale e tendevano quindi a porre le stesse, se non sullo stesso piano della concorrenza, almeno su un piano accettabile, in modo che potessero stare

sul mercato. Le nostre proposte emendative, però, sono state ritenute inammissibili dal Presidente della Camera.

In Commissione trasporti, noi (ma credo anche il resto delle opposizioni) abbiamo avuto l'impressione che questo decreto dovesse essere definito dal Governo e ratificato così com'era dal Parlamento: credo però che il diritto di legiferare spetti ancora al Parlamento. È vero che il Governo, per poter legiferare il più in fretta possibile, ha ricevuto una serie di deleghe, anche in base alla legge n. 454, quindi pure per il settore del trasporto; tuttavia credo che un certo controllo sia giusto e doveroso, altrimenti il Parlamento può andarsene a casa, visto che le leggi le fa il Governo!

A parte questa considerazione, comunque, non riteniamo che questo decreto-legge sia in grado di porre le aziende italiane sullo stesso piano della concorrenza internazionale. Esprimo quindi la mia preoccupazione, anche rispetto alla prossima settimana: il settore non ha, infatti, la giusta attenzione e, anche se abbiamo appena appreso che forse alcuni aspetti della legge n. 454 vengono accettati in sede di Unione europea, la legge stessa ha però tempi di applicazione lunghissimi e comunque le sue previsioni normative avranno effetto fra qualche anno. Nel contempo, ritengo che purtroppo il mercato italiano dell'autotrasporto per conto terzi non sia all'altezza della concorrenza: è un settore nel quale i costi vengono anticipati dalle imprese, secondo il sistema di mercato che si è creato negli ultimi anni in Italia, per cui, a mio avviso, prima che le nostre imprese possano essere competitive, dovranno chiudere i battenti e buttare le chiavi dei camion nei fossi. Gli autotreni che gireranno in Italia saranno così solo quelli degli operatori stranieri, magari anche con un po' dei nostri soldi, visto che, per non incorrere nelle sanzioni dell'Unione europea, dobbiamo dare i finanziamenti pariteticamente anche a loro.

Il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania chiede quindi al Governo di tornare a valutare la posizione

che ha tenuto in Commissione, soprattutto rispetto alle proposte emendative presentate sia da noi sia dagli altri gruppi di opposizione, nonché di riflettere meglio sul decreto poiché, così com'è, non è assolutamente risolutivo né per il settore dell'autotrasporto, né per l'economia del paese.

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. 4922)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole De Piccoli.

CESARE DE PICCOLI, *Relatore*. Signor Presidente, i colleghi nei loro interventi hanno spaziato con una serie di considerazioni su tutte le problematiche del settore dell'autotrasporto, sui provvedimenti già approvati e su quelli *in itinere*, cosa che invece al relatore non è probabilmente concessa, perché deve stare al merito dei contenuti del provvedimento. Quindi, mi sia consentita solo una battuta su alcune considerazioni svolte dai colleghi, per quanto riguarda alcune perplessità sulla possibilità pratica che i finanziamenti previsti per l'albo dell'autotrasporto abbiano poi una loro operatività rispetto alle imprese di autotrasporto.

Questa è una preoccupazione fondata. Ritengo però che con la modifica introdotta dalla Commissione — che, come dicevo nella relazione, finalizza queste risorse soprattutto per la sicurezza della circolazione dei mezzi e dà all'albo dell'autotrasporto la possibilità di intrattenere rapporti di convenzione con le società che gestiscono questi servizi — venga data in qualche modo una risposta positiva a questa preoccupazione di rendere efficaci i finanziamenti. Ciò sarà ancora più vero se — su questo sono particolarmente interessato a conoscere le opinioni del Governo — quella norma contenuta nella legge n. 454, che in questo momento

è oggetto di negoziato con Bruxelles, che prevede l'ampliamento di alcuni compiti dell'albo degli autotrasportatori, sarà attuata tempestivamente. Quindi, l'ampliamento dei compiti dell'albo, insieme con quella precisazione che abbiamo introdotto con una modifica del provvedimento in Commissione, dovrebbero consentirci, se non di risolvere adeguatamente i problemi, perché alcuni emendamenti migliorativi non sono stati giudicati ammissibili, quanto meno comunque di dare una risposta alle preoccupazioni manifestate dai colleghi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Poco fa l'onorevole Ciapusci ha reagito a una mia sollecitazione evidentemente equivocando: io non volevo assolutamente riferirmi ad altri impegni, perché è prioritario questo della presenza del Governo in Parlamento. Piuttosto, mi riferivo all'esigenza, se possiamo condividerla assieme, che si valuti questo decreto per ciò che esso effettivamente rappresenta, senza che questa diventi un'occasione per riprendere un confronto generale che più volte abbiamo avuto, in aula e in Commissione, sulle misure relative all'autotrasporto e che ha portato all'approvazione della legge n. 454 per la riforma del settore, che ha fornito un importante impulso. Quindi, l'invito è a non ricadere nelle discussioni che avvenivano negli anni or sono, quando si procedeva di decreto in decreto, di provvedimento urgente in provvedimento urgente, in assenza di una legge di riforma, ma invece ad utilizzare questo specifico decreto per discutere di aspetti molto precisi. Si tratta soltanto di quattro articoli, relativi a misure in merito all'incidenza dei premi dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, alle spese forfettarie per i dipendenti delle imprese di autotrasporto, nonché all'assegnazione di risorse al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori per lo svolgimento delle

proprie finalità istituzionali e in particolare per la riforma organica del settore (quindi, in coerenza con quella riforma organica del settore che abbiamo approvato con la legge n. 454).

Ci stiamo quindi avventurando, come teme l'onorevole Mammola, in una via senza sbocchi per la categoria? Capisco che possano essere legittime preoccupazioni, data la situazione difficile nella quale questa categoria ha operato per tanti anni. Per anni la categoria non è stata incentivata a migliorare le proprie condizioni, ad innovare, ad affrontare coraggiosamente la via della competizione ed è stata trascinata — dall'una all'altra misura tampone — a sopravvivere nella precarietà.

Oggi, con il contributo del Parlamento — che ha anche modificato sostanzialmente l'originaria proposta del Governo — abbiamo imboccato un'altra strada. Quindi la mia è una dichiarazione politica che penso debba essere assunta dalla maggioranza e dall'opposizione come un fatto acquisito una volta per tutte.

È giusto chiedere a che punto si sia in sede comunitaria. Capisco il dubbio: il provvedimento oggi in esame può essere nuovamente inficiato dalla resistenza della Commissione europea a prendere atto di una vera volontà di riforma da parte del Governo e del Parlamento italiano. Ci sono stati problemi: quando sono intervenute difficoltà nella fase di attuazione della riforma dell'autotrasporto, abbiamo doverosamente informato il Parlamento sia in aula sia in Commissione. Proprio ieri in sede comunitaria, dopo precedenti riunioni a Bruxelles di cui gli onorevoli colleghi sono stati già informati, è stato compiuto un ulteriore passo avanti. Utilizzo con cautela le parole, ma sto dicendo che ancora ieri c'è stato un ulteriore passo avanti che ha sbloccato sostanzialmente l'intera attuazione della legge. Rimane aperta la verifica per quanto riguarda la riduzione della capacità di trasporto, perché gli uffici dell'Unione hanno l'esigenza di capire meglio l'intensità dell'aiuto

che si prefigura per le imprese; è un problema che affronteremo ancora nei prossimi giorni.

Sono stati invece sbloccati quattro provvedimenti, relativamente all'esodo (provvedimento già pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, il 10 giugno), al trasporto combinato (provvedimento già trasmesso al Consiglio di Stato), all'aggregazione di imprese, all'innovazione tecnologica. Quindi rispondo positivamente alla domanda posta da più colleghi circa la possibilità di avere finalmente un via libera dalla Commissione europea per l'attuazione della legge. Lavoreremo nei prossimi giorni perché l'attuazione della riforma vada avanti rapidamente, si recuperino i ritardi intervenuti nei mesi scorsi e si cominci a dare un segnale concreto che essa aiuti le imprese operanti nel settore ad effettuare il salto di qualità delineato dalla legge n. 454. Partiamo dalla risposta alle domande sull'esodo che stanno già pervenendo: quindi sull'attuazione della legge di riforma cominciano ad esservi i primi segnali concreti.

Come procedere nella valutazione del provvedimento in esame? Permangono problemi ancora irrisolti, pure individuati nel dibattito in Commissione, che la Presidenza della Camera non ha ritenuto di ammettere in forma di emendamento. Va sottolineata però una prima modifica apportata dalla stessa Commissione e già richiamata dal relatore: all'articolo 2, al comma 1, si specifica che i finanziamenti assegnati all'albo possono essere utilizzati per interventi per la sicurezza della circolazione « anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture, da realizzare mediante apposite convenzioni con gli enti gestori delle stesse ». Si profila quindi un percorso che può consentire un'utilizzazione di queste somme secondo criteri che ci potrebbero garantire da eventuali osservazioni della Commissione europea.

Rispondendo alle sollecitazioni espresse dall'onorevole Mammola e dall'onorevole Ciapucci, vorrei però avanzare una proposta positiva per andare ancora oltre.

Nel rapporto istituzionale con il Comitato ristretto, che sovrintende all'approvazione di questo provvedimento, da qui a martedì si potrà lavorare per individuare alcuni limitati, ulteriori miglioramenti da sottoporre alla Presidenza della Camera per verificare se vi siano le condizioni perché qualche emendamento possa essere approvato in aula con un largo consenso e perché finalmente si possa dare, anche attraverso questo decreto-legge, una risposta positiva alla categoria, che già sta cominciando a misurarsi concretamente sull'attuazione della riforma.

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

Modifica della convocazione del Parlamento in seduta comune.

PRESIDENTE. Comunico che la riunione del Parlamento in seduta comune, già prevista per mercoledì 1° luglio alle ore 9, per l'elezione di dieci componenti il Consiglio superiore della magistratura, avrà luogo, d'intesa con il Senato della

Repubblica, alle ore 16,30 della stessa giornata con lo stesso ordine del giorno.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 29 giugno 1998, alle 16:

Discussione del disegno di legge:

Disposizioni in materia finanziaria e contabile. (4354-*quinquies*).

— *Relatore*: Marzano.

La seduta termina alle 11,35.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa alle 13,25.