

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 15,30.

GABRIELLA PISTONE, *Segretario*,
legge il processo verbale della seduta del 7
ottobre 2002.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Gerardo Bianco, Buttiglione, Cicu, Contento, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Fallica, Frattini, Galati, Gamba, Gasparri, Manzini, Maroni, Martinat, Marzano, Matteoli, Pinotti, Possa, Prestigiaco, Ramponi, Rizzi, Santelli, Sospiri, Stefani, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte, Vietti e Zacchera sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

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

Trasmissione dal Senato di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, con lettere

in data 17 ottobre 2002, i seguenti disegni di legge, che sono stati assegnati, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1, del regolamento, in sede referente, alla sottoindicate Commissioni permanenti:

S. 1707 – « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 settembre 2002, n. 200, recante interventi urgenti a favore del comparto agricolo colpito da eccezionali eventi atmosferici » (*approvato dal Senato*) (3289) – *alla XIII Commissione (Agricoltura), con il parere delle Commissioni I, V, VI, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

S. 1713 – « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 settembre 2002, n. 201, recante misure urgenti per razionalizzare l'amministrazione della giustizia » (*approvato dal Senato*) (3290) – *alla II Commissione (Giustizia), con il parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria) e XI.*

S. 1738 – « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2002, n. 210, recante disposizioni urgenti in materia di emersione del lavoro sommerso e di rapporti di lavoro a tempo parziale » (*approvato dal Senato*) (3291) – *alla XI Commissione (Lavoro), con il parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, VIII, X, XII, XIII, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

I suddetti disegni di legge, ai fini dell'espressione del parere previsto dall'arti-

colo 96-bis, comma 1, del regolamento, sono stati altresì assegnati al Comitato per la legislazione.

In morte dell'onorevole Raffaele Rotiroti.

PRESIDENTE. Comunico che il giorno 21 ottobre 2002 è deceduto l'onorevole Raffaele Rotiroti, già membro della Camera dei deputati nella X e XI legislatura.

La Presidenza della Camera ha già fatto pervenire ai familiari le espressioni della più sentita partecipazione al loro dolore, che rinnovo anche a nome dell'intera Assemblea.

Discussione del testo unificato delle proposte di legge: Duca ed altri; Sanza ed altri: Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente (807-1130) (ore 15,35).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Duca ed altri; Sanza ed altri: Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.

La ripartizione dei tempi è pubblicata nel vigente calendario dei lavori (*vedi calendario*).

(Discussione sulle linee generali - A.C. 807)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) si intende autorizzata a riferire oralmente.

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

MARCO SUSINI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'attività di noleggio di autobus con conducente si pone in un rapporto di preziosa sinergia con gli altri settori del trasporto collettivo di persone e costituisce un supporto importante del turismo che, come è noto, rappresenta una delle maggiori e più redditizie attività economiche del paese e contribuisce in misura decisiva al contenimento del disavanzo della bilancia commerciale del nostro paese. La normativa attualmente vigente appare per più versi carente, in quanto reca una disciplina disorganica, per certi aspetti superata dalle modifiche successivamente intervenute e non adeguatamente coordinata con le disposizioni del nuovo codice della strada. In particolare, l'attività di noleggio di autobus con conducente ha incontrato notevoli difficoltà nell'acquisire una propria autonomia normativa e imprenditoriale, finendo per essere assimilata alla distinta figura del servizio da piazza e regolata alla stregua del semplice noleggio di autovetture.

Tenuto conto della rilevanza economica e occupazionale di questa attività, il cui fatturato annuo si aggira intorno ai 500 milioni di euro, la Commissione trasporti, già nella scorsa legislatura, aveva avviato l'esame di una disciplina organica della materia che tuttavia non fu possibile approvare definitivamente prima dello scioglimento delle Camere.

Nel corso della presente legislatura, la Commissione trasporti ha ritenuto di porre tra gli obiettivi prioritari della propria azione la definizione di un quadro di riferimento normativo dotato dei requisiti di chiarezza e di stabilità necessari per la crescita e per lo sviluppo delle imprese che operano in questo settore. A questo riguardo, già nel novembre 2001, la Commissione ha avviato l'esame delle due proposte di legge oggi in discussione (l'atto Camera n. 807 a prima firma dell'onorevole Duca e l'atto Camera n. 1130 a prima firma dell'onorevole Sanza), in relazione alle quali è stata condotta un'accurata

attività di istruttoria legislativa. In particolar modo, si sono svolte audizioni di rappresentanti delle associazioni di categoria interessate e, anche grazie alla collaborazione tra Commissione e Governo e tra maggioranza ed opposizione, si sono approfondite le tematiche sollevate per un verso dalla nuova ripartizione di competenze tra Stato e regioni — delineata dalla recente riforma del titolo V della Costituzione — e per altro verso dalla spiccata rilevanza comunitaria della materia.

Il testo unificato elaborato dal Comitato ristretto e successivamente migliorato — credo — con l'approvazione di alcuni emendamenti che hanno registrato il consenso pressoché unanime della Commissione, è in grado di risolvere tutti i profili problematici che, sotto il profilo costituzionale e comunitario, erano emersi con riferimento alle originarie proposte di legge ed ha superato positivamente anche il vaglio della I e della XIV Commissione, le quali hanno espresso, su questo testo, un parere favorevole, privo di condizioni o di osservazioni.

Per ciò che attiene al merito del provvedimento, si sottolinea preliminarmente l'articolo 1, comma 1, che riconduce l'esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada alla sfera di libertà di iniziativa economica, ai sensi dell'articolo 41 della Costituzione. In tale quadro, il provvedimento intende stabilire principi e norme generali a tutela della concorrenza, nel rispetto dei principi fissati dall'ordinamento comunitario (articolo 1, comma 2); coerentemente con tali obiettivi, al comma 3 dell'articolo 1 è stata introdotta una norma che ravvisa una distorsione della concorrenza nell'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche, di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali. Questa norma non intende certamente privare le imprese pubbliche o a partecipazione pubblica della possibilità di operare in questo settore, ma è semplicemente diretta ad escludere che imprese, le quali godono di speciali sovvenzioni per l'acquisto degli autobus, possano beneficiare di un simile vantaggio competitivo a detrimento degli altri operatori del settore.

Sempre al fine di assicurare lo svolgimento di un corretto confronto concorrenziale l'articolo 1, comma 4, garantisce in particolare, ed in primo luogo, la trasparenza del mercato, la concorrenza, la libertà di accesso delle imprese al mercato, nonché il libero esercizio dell'attività in riferimento alla libera circolazione delle persone; in secondo luogo, tale articolo garantisce la sicurezza dei viaggiatori trasportati, l'omogeneità dei requisiti professionali, la tutela delle condizioni di lavoro.

L'articolo 2 reca l'elenco delle definizioni e delle classificazioni richiamando, in quanto applicabili, quelle previste dal nuovo codice della strada e dal decreto legislativo n. 395 del 2000, di attuazione della direttiva del consiglio della UE 98/76/CE, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori. Il servizio di noleggio di autobus con conducente è definito come il servizio di trasporto viaggiatori effettuato da un'impresa professionale per uno o più viaggi richiesti da terzi committenti, offerti direttamente a gruppi precostituiti con preventiva definizione del periodo di effettuazione, della sua durata, dell'importo complessivo dovuto per l'impiego e l'impegno dell'autobus adibito al servizio, da corrisponderci unitariamente o da frazionarsi tra i singoli componenti del gruppo (comma 2).

Particolare rilievo riveste il comma 4 del medesimo articolo 2 il quale stabilisce che le imprese di trasporto di viaggiatori con autobus effettuato mediante noleggio di autobus con conducente possono gestire anche i servizi di noleggio di autoveicoli con conducente.

Una rilevanza centrale nell'assetto di competenze definito dal provvedimento assume l'articolo 3 che affida alla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano il compito di garantire condizioni omogenee di mercato per le imprese operanti nel settore e di evitare possibili distorsioni della concorrenza su base territoriale. A tal fine, la Conferenza definisce con propria deliberazione i parametri di riferimento per la determina-

zione, da parte delle singole regioni, della disciplina sanzionatoria nei casi in cui è consentito procedere alla sospensione o alla revoca dell'autorizzazione.

L'articolo 4 affida alle regioni le competenze in materia di adozione degli atti legislativi o regolamentari per definire i contenuti e le modalità delle prestazioni rese dalle imprese professionali, subordinare l'effettivo esercizio al rispetto della regolamentazione comunitaria e nazionale in materia di rapporti di lavoro e di prestazioni di guida, assicurare condizioni omogenee per l'inserimento sul mercato delle imprese nazionali e di quelle comunitarie.

Alle regioni sono, altresì, rimessi fra l'altro compiti in materia di rilascio delle autorizzazioni, di predisposizione del registro regionale delle imprese esercenti l'attività di trasporto viaggiatori mediante noleggio autobus con conducente. Le regioni provvedono, inoltre, ad inviare annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle imprese titolari delle autorizzazioni da ciascuna di esse rilasciate, ai fini della predisposizione e dell'aggiornamento, da parte dello stesso ministero, di un elenco nazionale delle imprese di noleggio autobus con conducente aventi sede sul territorio italiano.

L'articolo 5 subordina l'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente al rilascio di un'apposita autorizzazione da parte delle regioni o degli enti locali all'uopo delegati. Al riguardo, si precisa anche, con riferimento all'osservazione formulata nel parere della Commissione attività produttive, che il rilascio dell'autorizzazione, da parte dei comuni, costituisce un'opportunità ulteriore riconosciuta alle singole regioni le quali, verosimilmente, se ne avvarranno solo nelle ipotesi in cui una simile iniziativa risponda ad esigenze di razionale ripartizione delle competenze.

L'articolo 6 reca disposizioni volte a garantire la regolarità della condizione dei dipendenti addetti alla guida degli autobus adibiti al servizio di noleggio dal punto di vista della normativa vigente in materia lavoristica e del rispetto del contratto

collettivo di lavoro. Al riguardo, si segnala che la Commissione non ha ritenuto di modificare il testo della disposizione in relazione all'osservazione formulata nel parere della Commissione lavoro, ritenendola in grado di assicurare la più ampia flessibilità e possibilità di scelta tra le diverse tipologie di contratto di lavoro e collaborazioni consentite dalla legge.

Sono state, invece, recepite le osservazioni formulate dalla Commissione finanze in merito all'articolo 7, recante la previsione di una specifica documentazione fiscale diretta esclusivamente ad assicurare un'agevole prova della regolarità fiscale del servizio svolto.

Gli articoli 8 e 9 recano disposizioni sanzionatorie riguardanti le infrazioni compiute con autobus autorizzati rispettivamente in Italia e all'estero. Con riferimento alla prima disposizione, la Commissione ha puntualmente recepito la condizione espressa nel parere della Commissione giustizia volta a chiarire che l'obbligo di comunicazione alle regioni competenti dell'infrazione rilevata è posto a carico dell'autorità che procede all'applicazione della sanzione e non ai singoli agenti che abbiano contestato l'infrazione.

L'articolo 10 disciplina i servizi internazionali di noleggio in Stati non appartenenti all'Unione europea, rinviando alle disposizioni di accesso e di contingentamento previste negli appositi accordi bilaterali.

L'articolo 11 reca talune norme transitorie e precisa che le licenze di noleggio autobus con conducente rilasciate dalle amministrazioni comunali prima che le regioni abbiano provveduto ad approvare le nuove disposizioni conservano la loro efficacia fino a quando non siano sostituite dalle autorizzazioni previste all'articolo 5. È, altresì, previsto che, dalla data di entrata in vigore del provvedimento, le licenze di noleggio non possano essere cedute se non ad imprese che siano in possesso dei requisiti e delle condizioni ritenute necessarie per l'acquisizione delle nuove autorizzazioni.

L'articolo 12 prevede l'abrogazione di disposizioni di legge incompatibili con la

disciplina recata dal provvedimento, mentre l'articolo 13 dispone che l'entrata in vigore di quest'ultimo avvenga decorsi centoventi giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Tenuto conto del generale consenso che la descritta disciplina ha riscosso da parte di tutti i gruppi nel corso dell'esame in Commissione, auspico che il provvedimento possa essere approvato sollecitamente da parte dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

ANGELO SANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il testo all'esame dell'Assemblea si propone l'obiettivo di disciplinare l'attività di noleggio di autobus con conducente con l'impegno di chiarire questa normativa sul piano nazionale ed anche alla luce dell'evoluzione della normativa europea, come richiamato poc'anzi dal collega Susini.

I principi contenuti nel testo — testo redatto dalla Commissione trasporti con la larga collaborazione di tutte le sue componenti politiche, anche sulla base delle proposte di legge presentate in materia — prevedono una graduale liberalizzazione delle attività di cui parliamo. L'impresa di noleggio dovrà essere in possesso dei requisiti di capacità professionale previsti dalla legislazione comunitaria per lo svolgimento dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada, nonché rispettare quanto previsto dal testo oggi al nostro esame ampiamente esposto dal collega Susini.

La disciplina mira a colmare un vuoto normativo esistente nella nostra legislazione, dando così concreta attuazione a quanto disposto dall'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, noto come codice della strada, il quale

rinvia ad una normativa speciale di regolamentazione del settore, al fine di colmare il vuoto di disciplina che è oggetto del nostro esame. Una normativa che è in vigore per il settore delle autovetture con conducente, — si tratta della legge 15 gennaio 1992, n. 21 — mentre è del tutto carente per quanto riguarda gli autobus da noleggio con conducente. Si osserva che la legge n. 21 del 1992 ha lasciato volutamente priva di disciplina l'attività di noleggio autobus con conducente, stante la diversità di questo veicolo rispetto all'autovettura. Anche il legislatore comunitario ha sempre individuato una specifica normativa per tali tipi di veicolo, stante la diversa funzione assolta dall'autobus quale mezzo adibito al trasporto collettivo di persone.

Circa il vuoto normativo nazionale, c'è da rilevare che l'articolo 231 del codice della strada ha determinato l'abrogazione dell'articolo 113 del testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con il regio decreto 8 dicembre 1933, che prevedeva la facoltà dei comuni di dettare prescrizioni per quanto concerne il numero, il tipo e le caratteristiche degli autoveicoli, tra cui gli autobus adibiti a servizio di noleggio.

Tale normativa ha costituito sin dalla sua approvazione la diretta fonte del potere regolamentare dei comuni in materia di noleggio autobus; praticamente, con tale abrogazione l'assoggettamento alla direzione amministrativa del comune dell'attività di noleggio di autobus non trova più un oggettivo riscontro normativo.

La situazione è resa ancor più intricata dalla soluzione adottata dal legislatore delegato che, in sede di redazione del nuovo codice della strada, ha subordinato, al terzo comma dell'articolo 85, il rilascio della carta di circolazione per i veicoli da adibire a noleggio con conducente all'esibizione della licenza comunale di esercizio. Non pare compatibile con il requisito di cui al terzo comma dell'articolo 85 del codice della strada la prescrizione, a carico del proprietario dei veicoli da noleggiare, dell'obbligo di munirsi della licenza di cui all'articolo 86 del testo unico di

legge di pubblica sicurezza e all'articolo 158 del regolamento di attuazione, attualmente di competenza del sindaco.

Completamente diversa appare, infatti, la *ratio* della licenza di pubblica sicurezza rispetto al provvedimento autorizzativo dell'articolo 85 del codice della strada, in funzione della tutela dei fini di pubblico interesse sottesi all'esercizio di attività imprenditoriali per l'abilitazione al quale essa è richiesta.

Il combinato disposto degli articoli 1 e 2 della legge n. 21 del 1992 e dell'articolo 85 del codice della strada apre un vuoto normativo colmabile soltanto con un nuovo intervento del legislatore. Non appare, infatti, conciliabile una disciplina normativa che, da un lato, esclude il noleggio di autobus dal novero delle attività il cui esercizio è assoggettato al provvedimento autorizzatorio previsto dalla legge quadro e, dall'altro, subordina il rilascio della carta di circolazione degli autobus da adibire al noleggio all'esibizione di una licenza comunale di esercizio (che non si sa in base a quale norma di legge i sindaci possano concedere, tenuto conto dell'abrogazione delle uniche fonti normative in materia).

La necessità di dotare in tempi brevi il settore di una disciplina organica scaturisce anche dagli attuali principi comunitari, che sono ispirati a condizione di apertura al mercato, in contrasto con qualsiasi restrizione alla libertà di impresa, soprattutto se limitativa dell'acquisizione di beni destinati alla produzione. Sebbene la polverizzazione delle competenze non consenta di disporre di precise statistiche al riguardo, si può affermare che il parco autobus è di oltre 10 mila unità, con un fatturato annuo che supera i 500 milioni di euro.

L'attuale mancanza di ogni riferimento legislativo appare ancor più preoccupante in quanto non ci troviamo più in presenza di un'attività rivolta a soddisfare le esigenze di mobilità di un singolo comune, ma di un'attività che ha raggiunto significative dimensioni nazionali ed internazionali.

L'autobus svolge una funzione fondamentale sulla mobilità turistica, con riflessi positivi sull'economia del paese. Basti pensare alla ricaduta che tale attività ha verso altri settori, quali ad esempio alberghi, ristoranti, attività culturali, e così via.

Aver conservato nel tempo la collocazione di norme inerenti all'esercizio delle attività all'interno del codice della strada, senza dotare il settore di una disciplina organica, ha finito per soffocarne le potenzialità, limitando l'operatività al riduttivo ambito inerente all'immatricolazione dei veicoli, mentre è la stessa disciplina dell'attività che deve essere regolamentata in armonia con l'attuale normativa comunitaria. In sintesi, si deve evitare che si ripetano errori di prospettiva, consacrando quell'autonomia imprenditoriale ed operativa che deve essere la premessa necessaria per un salto qualitativo dell'intero settore.

Le norme introdotte dal legislatore comunitario subordinano l'accesso alla professione al possesso di un triplice ordine di requisiti di idoneità (in particolare, idoneità morale, idoneità finanziaria e idoneità professionale) da accertare con apposito esame. In esito a detta prova, ove superata, viene rilasciato un attestato di idoneità professionale.

In ogni caso, i suddetti requisiti debbono permanere sempre in capo all'impresa, essendo prevista, oltre ad una verifica quinquennale, la possibilità di accertamento in ogni tempo da parte dell'ente competente.

Sull'argomento si osserva che il Consiglio dell'Unione europea ha ritenuto di dover modificare la materia, con le direttive 96/26/CE e 98/76/CE, riunendo in un'unica direttiva le precedenti direttive riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori nonché quella inerente il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati ed altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio delle libertà di stabilimento dei trasportatori nei settori dei trasporti nazionali ed internazionali. Le nuove diret-

tive comunitarie sono state recepite nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.

Per adeguare le imprese al mercato, occorre, quindi, fare riferimento ad un'autorizzazione all'impresa in luogo dell'attuale autorizzazione all'immatricolazione di un singolo autobus. È, tuttavia, opportuno che tale processo di liberalizzazione avvenga senza traumi per le imprese attraverso un quadro di riferimento certo, al fine di evitare un processo di avvicinamento ad un mercato liberalizzato senza regole e che non sia in grado di assicurare a tutti gli operatori il rispetto della libera concorrenza e la trasparenza dei mercati.

In conclusione, tale obiettivo può essere raggiunto con queste quattro procedure: un rigoroso accesso alla professione attuato mediante un maggior raccordo a livello nazionale, finalizzato a migliori ed omogenei criteri selettivi ed una capacità finanziaria adeguata alle necessità economiche delle imprese attraverso un innalzamento degli attuali livelli previsti dalla normativa sull'accesso alla professione, in linea con quanto previsto dalla disciplina comunitaria; il superamento dell'attuale concetto di ambito territoriale di operatività delle imprese, liberalizzando la possibilità di immatricolazione degli autobus; l'introduzione nel mercato interno di tutte le misure idonee ad assicurare una corretta concorrenza; la liberalizzazione, infine, dell'attività delle imprese da tutti quegli intralci e vincoli di natura tecnica ed amministrativa che comportano solo costi aggiuntivi, anche al fine di ottimizzare l'impiego del materiale rotabile.

Queste considerazioni sono offerte all'Assemblea. Convengo con il collega Susini che il provvedimento che abbiamo presentato all'Assemblea è urgente e ne raccomando anch'io l'approvazione più celere possibile.

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

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, molto è già stato detto dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, il rela-

tore Susini e l'onorevole Sanza, sull'importanza di questo provvedimento. Siamo, infatti, in presenza di una carenza normativa molto forte in ordine alla disciplina dell'attività di noleggio di autobus con un conducente, soprattutto perché si richiede una sorta di autonomia da parte di questo settore dal punto di vista normativo, tenendo conto che alcune novità sono state introdotte dal nuovo codice della strada e dalla riforma del titolo V della Costituzione. Infine, occorre adeguarsi alla normativa comunitaria per quanto riguarda la concorrenza.

Le novità intervenute nel panorama legislativo comunitario e nazionale, anche a livello costituzionale, ci impongono di dettare una nuova normativa che disciplini tutto il settore dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.

Le cifre sono state già richiamate dai colleghi che mi hanno preceduto: mille unità per quanto riguarda il parco autobus, 500 milioni di euro di fatturato ...

ANGELO SANZA. Diecimila unità!

RENZO LUSETTI. Diecimila unità, chiedo scusa: nei miei appunti avevo annotato esattamente diecimila, ma ho letto erroneamente mille, onorevole Sanza.

Il settore più interessato alla definizione di una regolamentazione della materia è sicuramente quello del turismo.

Credo che ben poco si possa aggiungere su questo tema, essendo stato fatto un grande lavoro in Commissione. Nel prevedere il passaggio graduale dalla licenza, di cui al codice della strada ed alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, all'autorizzazione e nel dettare una normativa che deve adeguarsi ai principi di concorrenza, di competitività e di liberalizzazione, si è anche cercato di fissare una sorta di sistema generale ai fini dell'autorizzazione all'esercizio di impresa. Né è stato trascurato un problema sul quale i colleghi hanno insistito: l'accesso alla professione. Sappiamo bene, infatti, che i lavoratori del settore, soprattutto i conducenti, affrontano, spesso, viaggi molto lunghi e si sobbarcano

fatiche incredibili: è giusto, perciò, richiedere una professionalità di elevato livello, soprattutto allo scopo di evitare possibili disastri che, in passato, sono accaduti. Regolamentare l'accesso alla professione significa dare più sicurezza ai cittadini, agli utenti, ai turisti che usufruiscono di tale servizio.

La concorrenza alla quale facciamo riferimento nel testo unificato è una concorrenza nel mercato: è questo il significato del superamento del sistema della licenza per singolo autobus, sostituita dalla generale autorizzazione all'esercizio dell'attività di impresa di noleggio di autobus con conducente. Con gli emendamenti presentati in Commissione, nel tentativo di superare alcuni problemi relativi alla normativa transitoria, abbiamo cercato di rendere il più possibile rapida l'approvazione, da parte delle regioni, titolari della relativa potestà, di una normativa organica e più puntuale per quanto riguarda l'ambito territoriale di riferimento.

È evidente che il testo unificato delle proposte di legge al nostro esame è destinato a sfociare in una legge di principio perché, pur facendo capo alle regioni la competenza al rilascio delle autorizzazioni, c'è bisogno di una normativa che fissi alcuni principi generali e che lasci alle regioni medesime la possibilità di definire nel dettaglio la normativa per ciò che riguarda la singola realtà regionale, anche se concordo con l'onorevole Sanza quando afferma che gli ambiti territoriali debbono comunque essere superati se vogliamo puntare ad una vera liberalizzazione del settore e vogliamo adeguarci alle regole di concorrenza dettate dall'Unione europea.

È evidente che anche i vincoli burocratici vengono superati non solo con questo riordino, ma anche con questa innovazione normativa sull'attività di trasporto mediante noleggio di autobus con conducente; è evidente che il riferimento agli adempimenti delle regioni e alla Conferenza Stato-regioni, come ha detto prima il relatore Susini, può dare l'idea della volontà del legislatore di attribuire competenze specifiche alle regioni in or-

dine al servizio di cui stiamo parlando. L'accesso al mercato viene rappresentato in maniera specifica con un articolo di questo provvedimento; l'accesso alla professione e le sanzioni, che sono una sorta di complemento rispetto all'accesso alla professione, possono dare l'idea del significato che il legislatore intende attribuire a questo importante provvedimento.

Ora, in Commissione si è raggiunta un'intesa abbastanza valida che ci consente di parlare di un provvedimento condiviso da tutte le parti politiche, dalla maggioranza e dall'opposizione; tuttavia, qualche miglioramento può ancora essere fatto. Ci sarà, quindi, qualche emendamento volto ad aggiustare o comunque a definire in maniera più utile il testo. Non so se il Governo abbia ancora qualcosa da dire su questo, lo dirà più tardi il sottosegretario di Stato, onorevole Mammola, io posso dire che ci sono un paio di emendamenti che tendono ad una puntualizzazione del tipo di lavoro che vogliamo fare in materia di noleggio di autobus con conducente. In modo particolare, l'obiettivo è quello di consentire alle imprese di noleggio di autovetture l'esercizio dell'attività, senza alcun'altra incombenza, in considerazione del fatto che queste sono munite di accesso alla professione, ma esso è conseguito, a mio avviso, solo in parte, perché occorre fare riferimento alla forma giuridica con cui le imprese esercitano questa attività. E ancora, per quanto riguarda l'impiego dell'autobus, forse un ulteriore rafforzamento delle norme, per evitare la distorsione della concorrenza, può essere aggiunto proprio nell'ambito dell'articolo 4 per quanto riguarda gli adempimenti formativi, facendo sì che anche le regioni possano in qualche modo vigilare per evitare la distorsione della concorrenza.

È evidente che si tratta di emendamenti di dettaglio rispetto al grande lavoro fatto in Commissione. Mi auguro che ci possa essere, nel Comitato dei nove, poi successivamente in Assemblea, una sorta di accordo complessivo che ci porti rapidamente alla conclusione di questo iter normativo, almeno per quanto riguarda la

Camera, in modo che si dia finalmente, dopo tanti anni, una certezza normativa, che oggi non c'è, in un settore importantissimo sia per gli operatori d'impresa, artigiani e non, che si occupano di attività di noleggio di autobus con conducente, sia per i cittadini, per gli utenti, per i turisti, per tutti colori che sono interessati da questo importante provvedimento.

Da parte del gruppo della Margherita, che rappresento, c'è disponibilità a proseguire molto rapidamente con quegli emendamenti cui ho fatto riferimento prima, cercando di dare una risposta complessiva ad un problema che è divenuto oggi molto importante, anche perché le associazioni di categoria che abbiamo avuto modo di ascoltare nel corso delle audizioni in Commissione, che erano e sono interessate a questo provvedimento, ci hanno sollecitato a completare l'iter legislativo nel più breve tempo possibile. Lo faremo con impegno tenendo conto dei tre elementi descritti all'inizio: l'adeguamento alla normativa comunitaria, l'adeguamento alla Costituzione di cui è stato modificato per quanto riguarda il titolo V (dunque un provvedimento un po' più federalista rispetto alla normativa vigente) e l'adeguamento al nuovo codice della strada al quale è necessario far riferimento per definire rapidamente questa materia (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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. 807)**

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

MARCO SUSINI, *Relatore*. Signor Presidente, rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione la relazione dell'onorevole Susini e gli interventi degli altri deputati. Il Governo non può che associarsi alla volontà manifestata da tutti i gruppi politici di una rapida approvazione di questo provvedimento. Si tratta di un provvedimento atteso dalle categorie, già discusso e posto all'attenzione della IX Commissione durante la scorsa legislatura, nel corso della quale, però, non si era riusciti ad arrivare alla tappa dell'Assemblea. In questa occasione è stato svolto un lavoro da parte di tutti gruppi e il Governo, che aveva pronto un disegno di legge da presentare in Parlamento, ha appreso con favore la proposizione delle due differenti proposte di legge ed ha seguito, passo passo, tutto lo svolgimento della discussione in Commissione trasporti e l'evoluzione del testo, presentato dai colleghi Sanza e Susini, nel corso della discussione, anche alla luce e nell'ottica delle nuove disposizioni contenute nel titolo V della Costituzione.

Riteniamo che il lavoro svolto dalla Commissione sia un lavoro serio e ben fatto che, al di là degli ulteriori possibili affinamenti del testo, costituirà la base per la risposta che le associazioni di categoria si aspettano per uno sviluppo ordinato del settore.

Mi associo, pertanto, all'auspicio di tutti i componenti la Commissione di una rapida approvazione del provvedimento.

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, recante disposizioni urgenti in materia di razionalizzazione della base imponibile, di contrasto all'elusione fiscale, di crediti di imposta per le assunzioni, di detassazione per l'autotrasporto, di adempimenti per i concessionari della riscossione e di imposta di bollo (3185) (ore 16,15).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Con-

versione in legge del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, recante disposizioni urgenti in materia di razionalizzazione della base imponibile, di contrasto all'elusione fiscale, di crediti di imposta per le assunzioni, di detassazione per l'autotrasporto, di adempimenti per i concessionari della riscossione e di imposta di bollo.

Ricordo che nella seduta del 2 ottobre scorso sono state respinte le questioni pregiudiziali, presentate ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento.

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 3185)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto che la VI Commissione (Finanze) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Antonio Leone, ha facoltà di svolgere la relazione.

ANTONIO LEONE, Relatore. Signor Presidente, il provvedimento in discussione reca un complesso di disposizioni in materia tributaria riconducibili ad una duplice finalità. Per un verso, si tratta di disposizioni volte a garantire, già nel 2002, il rispetto degli impegni assunti con il patto di stabilità e di crescita per quanto concerne i saldi di finanza pubblica. Per altro verso, si apportano alcune modifiche alla disciplina tributaria vigente relativamente a specifici profili in ordine ai quali sono emerse carenze del dettato normativo tali da ingenerare comportamenti elusivi o comunque suscettibili di determinare una riduzione del gettito.

Quanto al primo profilo, il Governo ha inteso porre rimedio a un andamento dei saldi di finanza pubblica che negli ultimi mesi ha evidenziato diversi elementi di criticità: ciò vale, in particolare, per il

fabbisogno di cassa, che registra una crescita non pienamente coerente con gli obiettivi stabiliti, essendosi attestato, alla fine del mese di settembre 2002, a 40.900 milioni di euro, a fronte dei 29.696 milioni di euro registrati nel medesimo mese dell'anno precedente. Merita al riguardo sottolineare che gli elementi di criticità emersi, come è stato segnalato anche dai rappresentanti delle categorie produttive intervenuti nel corso dell'esame del provvedimento presso la Commissione finanze, sono in larga parte riconducibili al peggioramento della situazione economica che ha investito l'Italia, analogamente a tutti i maggiori paesi europei, successivamente al settembre 2001. L'aggravamento della congiuntura ha, infatti, assunto dimensioni assolutamente inattese. Alla luce di questo fatto risultano, quindi, assolutamente pretestuose le accuse per cui il Governo si sarebbe reso responsabile di un ottimismo del tutto ingiustificato, salvo dover ammettere in tempi recenti la reale gravità della situazione. La revisione al ribasso delle previsioni macroeconomiche sull'andamento dei saldi di finanza pubblica che il Governo ha dovuto effettuare trova, infatti, pieno riscontro nell'analoga variazione delle stime effettuate dai più autorevoli organismi internazionali, a partire dal Fondo monetario internazionale.

Va peraltro rilevato che, a fronte del progressivo peggioramento degli scenari macroeconomici, Governo e maggioranza hanno mantenuto fede all'impegno — assunto nei confronti dei contribuenti — di evitare il ricorso a manovre correttive di stampo analogo a quelle adottate in diverse occasioni in passato, nonostante le ripetute sollecitazioni in tal senso provenienti da parte di ampi settori dell'opposizione.

La correttezza del Governo è stata, quindi, pienamente riconosciuta dalle competenti autorità comunitarie, le quali — anche recentemente — hanno espresso il loro apprezzamento per lo sforzo compiuto dal nostro paese al fine di rispettare gli impegni relativi al patto di stabilità e di crescita. Le stesse autorità comunitarie hanno giustamente ritenuto di dover pren-

dere atto dell'aggravamento della situazione economica determinatasi a livello internazionale accogliendo le richieste avanzate da più parti, anche dal Governo italiano, affinché venissero introdotti alcuni elementi di flessibilità nell'interpretazione del patto di stabilità e di crescita. Il differimento della data entro cui dovrà essere realizzato il pareggio di bilancio non smentisce l'impegno comune a proseguire il processo di risanamento della finanza pubblica; piuttosto, esso offre agli Stati membri la possibilità di non rinunciare alle riforme, in alcuni casi di carattere strutturale, necessarie per rivitalizzare le rispettive economie. In buona sostanza, si è evitato l'assurdo di obbligare i paesi europei ad adottare drastiche manovre correttive che avrebbero pregiudicato definitivamente le prospettive — a breve e medio termine — di una più consistente ripresa.

Il Governo italiano si è mosso in coerenza con le indicazioni e con gli indirizzi strategici concordati in sede europea, evitando l'adozione di provvedimenti diretti ad aumentare in maniera generalizzata la pressione fiscale, i quali avrebbero ulteriormente aggravato le condizioni dell'economia. Sono infatti stati definiti i provvedimenti necessari ad avviare le riforme strutturali indispensabili per far sì che il paese potesse recuperare competitività. Particolarmente significativi, in proposito, risultano il disegno di legge di delega per la riforma fiscale e le disposizioni volte ad accelerare la realizzazione di infrastrutture di primaria importanza. Va, inoltre, apprezzato il fatto che, anche grazie a quello sforzo di immaginazione che l'opposizione contesta al Governo, siano state individuate le risorse necessarie per avviare le riforme delineate, pur in presenza di una congiuntura difficile: in tal senso assumono particolare importanza la disciplina dello scudo fiscale e la creazione di Patrimonio dello Stato ed Infrastrutture Spa.

Il disegno di legge finanziaria già stanziata ingenti risorse per l'avvio della riforma fiscale, privilegiando i percettori di redditi medio-bassi sia per evidenti ragioni di

perequazione sia allo scopo di promuovere una ripresa della domanda, in primo luogo di beni di consumo. Allo stesso tempo sono state poste in essere alcune misure correttive, tra le quali devono ricordarsi quelle inserite in alcuni provvedimenti d'urgenza, i decreti-legge n. 63 del 2002, n. 138 del 2002 e n. 194 del 2002, cui più recentemente si è aggiunto il provvedimento al nostro esame. Quest'ultimo si contraddistingue, rispetto ai precedenti, per la finalità di recuperare una parte del minor gettito registrato negli scorsi mesi tra quei soggetti che si sono più intensamente potuti avvalere di regimi agevolativi.

Va tuttavia osservato che le disposizioni contenute nel decreto-legge n. 209, pur assicurando un aumento significativo delle entrate tributarie, non possono assolutamente ricondursi alle manovre di tipo tradizionale. Infatti, esse non determinano un aumento dell'onere fiscale a carico della generalità dei contribuenti, ma recano alcuni interventi diretti a ridimensionare o ad eliminare condizioni di ingiustificato privilegio di cui si sono potute avvantaggiare specifiche categorie di operatori economici. Per questo motivo il decreto-legge, pur rispondendo ad evidenti ragioni di necessità ed urgenza che discendono — come detto in precedenza — in primo luogo dall'esigenza di correggere l'andamento dei saldi di finanza pubblica per l'anno in corso, non segna un'inversione di tendenza negli indirizzi di politica economica e finanziaria del Governo e della stessa maggioranza né smentisce gli impegni assunti per quanto concerne il settore tributario. Va, infatti, ricordato che l'eliminazione o il ridimensionamento di regimi in favore solo di alcune categorie risulta pienamente coerente con il complessivo disegno di riforma del sistema tributario che ispira il provvedimento già approvato in prima lettura alla Camera ed attualmente all'esame del Senato.

Per quanto riguarda, in particolare, la fiscalità delle imprese, il disegno di legge delega intende pervenire ad un assetto stabile e coerente che semplifichi la disciplina eliminando regimi speciali e derogatori, in modo tale da rimuovere quegli

elementi di distorsione, attualmente esistenti, che interferiscono ingiustificatamente nelle autonome scelte delle imprese. A tal fine, si prevede una rideterminazione della base imponibile diretta a ricomprendere cespiti che attualmente ne sono ingiustificatamente esclusi; allo stesso tempo, si prospetta una riduzione generalizzata dell'aliquota di cui potrebbero fruire tutte le imprese produttive. In questo modo si supererebbero le condizioni di incertezza e di differenziazione che attualmente si registrano, quanto al livello di tassazione effettivamente gravante sulle imprese, in ragione della possibilità di avvalersi di regimi speciali e di specifiche agevolazioni.

Il decreto-legge in esame non contraddice né differisce l'impegno del Governo a pervenire ad un assetto della tassazione delle società che sia più uniforme e meno discriminatorio e che, allo stesso tempo, riduca il peso complessivo della tassazione. Si tratta, piuttosto, come ho già detto in precedenza, di apportare alcune correzioni a specifiche situazioni cui può essere addebitato, sia pure parzialmente, l'andamento negativo delle entrate registrato negli ultimi mesi e proprio con particolare riferimento all'IRPEG. I dati più recenti trasmessi al Parlamento dal Ministero dell'economia e delle finanze evidenziano una vistosa contrazione del gettito IRPEG le cui dimensioni possono soltanto parzialmente essere ricondotte alla riduzione dei profitti in ragione del peggioramento delle condizioni economiche generali. A fronte di tale andamento si può, infatti, osservare che il gettito IVA segna un sia pur contenuto, anche se minimo, incremento. La divaricazione tra il dato relativo all'IRPEG e quello relativo all'IVA evidenzia che, pur in presenza di una fase critica, che si è tradotta in una forte decelerazione del processo di crescita dell'economia, sono intervenuti ulteriori fattori riconducibili ad alcuni difetti della normativa tributaria.

In effetti, la disciplina fiscale, a causa di alcune delle modifiche apportate nel corso della XIII legislatura, presenta rilevanti contraddizioni in quanto consente a

taluni soggetti di imposta di avvalersi intensamente di misure di agevolazione fino al punto — direi aberrante — di abbattere drasticamente il carico tributario.

Queste considerazioni valgono, in particolare, per quanto concerne la disciplina DIT la quale presenta significativi elementi di sperequazione, al punto da determinare vere e proprie discriminazioni tra le diverse imprese. Non intendiamo contestare pregiudizialmente il meccanismo introdotto nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n. 466 del 1997. In particolare, è evidente che l'obiettivo di incentivare il rafforzamento patrimoniale delle imprese è pienamente condivisibile. Allo stesso tempo, non si possono, tuttavia, ignorare alcuni dati oggettivi.

L'esperienza di questi anni dimostra che quel meccanismo può aver determinato effetti, in termini di riduzione del gettito, superiori a quelli preventivati, per di più avvantaggiando soltanto alcune imprese. Assumendo l'assoluta buona fede di coloro i quali vollero introdurre la disciplina DIT (i quali, certamente, non intendevano agevolare alcune imprese a scapito di altre), occorre rimediare ad alcune conseguenze indesiderate, che possono essersi verificate in sede di attuazione.

È proprio per questo motivo che il decreto-legge, lungi dal voler penalizzare il sistema produttivo, si ispira ad una logica di perequazione in base alla quale, stante la necessità di intervenire allo scopo di ricondurre l'andamento dei conti pubblici in linea con gli obiettivi stabiliti, si prendono in considerazione quelle categorie che hanno potuto giovare di più consistenti vantaggi.

Assai più grave sarebbe stato un intervento correttivo che avesse interessato la generalità delle imprese, ivi comprese quelle che, non potendosi avvalere di specifiche agevolazioni, sono attualmente gravate da un'aliquota più elevata.

Per quanto concerne nello specifico le modificazioni apportate con il decreto-legge in esame, si può osservare che il cosiddetto moltiplicatore non costituisce un elemento strutturale della logica ispiratrice della DIT, rappresentando, piutto-

sto, una sorta di beneficio aggiuntivo non riconducibile ad effettive ragioni se non a quella di amplificare l'effetto incentivante della DIT stessa. Occorre, peraltro, rilevare che, nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione, sono stati forniti alcuni interessanti elementi informativi quanto alla disposizione recata in materia di DIT alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge in discussione. Il dibattito che sulla questione si è svolto in Commissione è stato particolarmente approfondito e proficuo e ha suscitato notevole interesse non soltanto nei soggetti direttamente interessati e nella stampa specializzata. Il Governo ha avuto modo di ribadire che la disposizione inserita nel provvedimento non intende assolutamente penalizzare il sistema produttivo. In qualità di relatore ho manifestato piena disponibilità a valutare tutte le proposte che, senza stravolgere l'impianto del provvedimento e senza mettere in discussione la necessità di correggere l'andamento del gettito, si dimostrino più efficaci allo scopo di correggere le più palesi incongruenze del sistema DIT. Si può quindi lavorare — una volta acquisiti, anche grazie alle approfondite istruttorie svolte in Commissione, tutti gli elementi utili allo scopo — ad alcuni aggiustamenti della disposizione della lettera c) purché non si metta in discussione l'obiettivo di rimediare al drastico abbattimento del livello di tassazione di cui hanno beneficiato alcune imprese.

Nel prosieguo dell'esame, in accordo con il Governo, al quale spetta verificare la praticabilità delle eventuali modifiche da apportare sotto il profilo degli effetti sul gettito, si potrà valutare la possibilità di emendare parzialmente il testo. A questo proposito merita sottolineare, anche in risposta ad alcune critiche mosse all'operato del Governo, che i vantaggi che possono derivare da un ampio confronto e da un'accurata verifica con i soggetti interessati, anche in una fase preventiva alle predisposizioni dei provvedimenti legislativi, non esimono il Governo ed il Parlamento dall'assunzione della responsabilità che loro compete di adottare le decisioni

che si ritengano opportune, specie in situazioni di oggettiva difficoltà. In queste circostanze, infatti, la tempestività dell'intervento è un presupposto imprescindibile per conseguire i risultati attesi.

Occorre, quindi, ribadire la competenza propria del legislatore su materie tanto delicate quali sono le modifiche da apportare al regime fiscale, materie su cui lo stesso legislatore si pronuncia assumendo una prospettiva più ampia in cui tutti gli interessi, e non solo quelli delle categorie più direttamente coinvolte, vengono ponderati. Il confronto con i vari interessi in campo non può, in altri termini, tradursi in una permanente contrattazione che pregiudicherebbe la capacità decisionale del Governo e dello stesso Parlamento.

Sempre in materia di fiscalità delle imprese ricordo che l'articolo 1, comma 2, introduce una norma concernente la misura della deducibilità degli accantonamenti in riserve tecniche delle compagnie di assicurazione. A questo riguardo occorre considerare che i dati forniti dai rappresentanti delle imprese del settore, intervenuti in audizione presso la Commissione finanze, hanno evidenziato che l'aumento dei premi registrato nel 2001 non è stato omogeneo tra i diversi rami e tra le diverse imprese. In particolare, si è registrato un incremento più marcato nel ramo vita. Ciò costituisce un elemento positivo che risponde all'obiettivo del Governo e della maggioranza di incentivare uno sviluppo del comparto anche ai fini della crescita della previdenza complementare.

Alla luce di tale elemento sembra opportuno ipotizzare una modifica al testo del decreto-legge che si muova nel senso di evitare l'adozione di disposizioni suscettibili di determinare discriminazioni fra le diverse imprese interessate, ferma restando la garanzia del risultato atteso in termini di maggior gettito. In particolare, si può valutare la possibilità di distinguere il regime da applicare al ramo danni, per il quale potrebbe restare sostanzialmente invariata la disciplina prevista dal decreto-legge, e quello da riferire al ramo vita. Per quest'ultimo si può prospettare l'applica-

zione di un'imposta di importo contenuto da riferire alle riserve matematiche. Preannuncio, dunque, la presentazione, in qualità di relatore, di un emendamento che si muova in questo senso.

Le ulteriori disposizioni recate dal provvedimento sono riassumibili nei seguenti termini. Per quanto concerne il regime applicabile alle svalutazioni di partecipazioni, si dispone, in sostanza, l'esclusione della deducibilità nel caso di svalutazioni che dipendono da distribuzione di utili da parte della società partecipata ovvero dal fatto che quest'ultima abbia sostenuto costi ed oneri fiscalmente non deducibili.

Nel corso dell'esame in Commissione sono stati segnalati, in particolare dai rappresentanti del sistema delle imprese, intervenuti in audizione informale, alcuni delicati profili che attengono alle difficoltà di ordine pratico, che l'effettuazione di talune operazioni di valutazione comporterebbe, con conseguente rischio di ingenerare situazioni di incertezza. Ciò vale in primo luogo con specifico riferimento alle valutazioni che i soggetti interessati dovrebbero effettuare per quanto concerne le diminuzioni patrimoniali derivanti da costi, specie se soltanto parzialmente deducibili. Analogamente sono state segnalate le difficoltà che implicherebbe l'applicazione del regime di cui all'articolo 127-*bis* del testo unico delle imposte sui redditi, relativamente alle partecipazioni detenute in società non residenti, soprattutto in considerazione della ristrettezza dei tempi a disposizione per la predisposizione delle dichiarazioni. Trattandosi di questioni di indubbio interesse, che meritano attenzione, è probabile che ad esse sia possibile dare un'adeguata risposta attraverso alcune limitate modifiche migliorative al testo del provvedimento.

La lettera *b*) del comma 1 prevede che le minusvalenze diverse da quelle realizzate non siano deducibili nello stesso esercizio in cui sono iscritte in bilancio. Si stabilisce infatti che la minusvalenza debba essere spalmata in cinque esercizi, a partire da quello in cui è stata iscritta.

Si prevede inoltre, all'articolo 1, comma 4, un monitoraggio delle minusvalenze di ammontare complessivo superiore a dieci milioni di euro, derivanti da cessioni di partecipazioni (anche a seguito di più atti di disposizione). Si stabilisce, infatti, l'obbligo di comunicare all'Agenzia delle entrate tali minusvalenze, ai fini della verifica di conformità delle operazioni che le hanno generate alla disposizione antielusiva di cui all'articolo 37-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica n. 600 del 1973. L'omessa comunicazione è sanzionata con la indeducibilità delle minusvalenze.

L'articolo 1, comma 3, prevede che le disposizioni recate ai commi precedenti valgono già per gli acconti del prossimo novembre, che dunque dovranno essere calcolati assumendo le modifiche apportate alla normativa previgente. In questo modo si consegue il vantaggio di assicurare le maggiori entrate, attese già nell'anno in corso.

Nel corso dell'esame in Commissione, è stato approvato al comma 4 un emendamento diretto a disciplinare gli effetti conseguenti alla sentenza della Corte costituzionale n. 194 del 2002. Tale sentenza si riferiva alla copertura di posti vacanti dal quinto al nono livello dell'amministrazione finanziaria mediante ricorso, per una parte significativa dei posti stessi, a procedure di riqualificazione riservate al personale interno. La Corte ha, in particolare, dichiarato l'illegittimità delle disposizioni di cui alla legge n. 549 del 1995 e di cui alla legge n. 133 del 1999, che avevano introdotto tale procedura. Si tratta di una questione di indiscutibile rilievo, non soltanto per l'elevato numero di lavoratori interessati (circa 19 mila), ma anche per la stessa amministrazione finanziaria, la cui funzionalità può essere messa a repentaglio da una perdurante condizione di precarietà.

Desidero in proposito esprimere il mio compiacimento per il lavoro concordemente svolto in Commissione, anche grazie alla proficua collaborazione dei gruppi di opposizione, allo scopo di dare soluzione ad un problema che imponeva un inter-

vento del legislatore che si muovesse nel solco della pronuncia della Corte, provvedendo ad individuare il regime concretamente applicabile, in ogni caso senza intaccare l'autonomia contrattuale. Al riguardo, vorrei dire che è possibile vi sia un ritocco dell'emendamento approvato unanimemente dalla Commissione, allo scopo di eliminarne l'ultimo capoverso; ciò anche per dar corso ad un emendamento del collega Benevento, di cui ho già preso visione e che mi sembra si attagli alla questione in oggetto e sul quale già preannuncio il parere favorevole, proprio al fine di operare questa modifica, così come voluto anche dalle parti interessate.

Il comma 5 dell'articolo 1 introduce una sorta di scudo fiscale relativamente alle fusioni e alle scissioni di cui al decreto legislativo n. 358 del 1997, consentendo di affrancare i plusvalori iscritti in bilancio per effetto dell'imputazione dei disavanzi di fusione.

PRESIDENTE. Onorevole Antonio Leone, la invito a concludere.

ANTONIO LEONE, *Relatore*. Ho già concluso il tempo a mia disposizione, signor Presidente?

PRESIDENTE. Sì, onorevole Antonio Leone, lei ha esaurito i venti minuti di tempo a sua disposizione.

ANTONIO LEONE, *Relatore*. Concludo chiedendo l'autorizzazione alla pubblicazione, in calce al resoconto stenografico della seduta odierna, delle ulteriori considerazioni contenute nel testo scritto della mia relazione introduttiva.

Vorrei quindi terminare il mio intervento ringraziando nuovamente i componenti della Commissione. Credo peraltro che il lavoro che svolgeremo dopo questa discussione sulle linee generali sarà sicuramente proficuo e ben visto anche dai colleghi dell'opposizione (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. La Presidenza autorizza la pubblicazione sulla base dei consueti criteri.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

DANIELE MOLGORA, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, vorrei mi ricordasse quanto tempo ho a disposizione, al fine di evitare eventuali « splafonamenti ».

PRESIDENTE. Onorevole Grandi, ha a disposizione 30 minuti.

ALFIERO GRANDI. Grazie, Presidente. Il relatore, onorevole Antonio Leone, ha sentito il bisogno di rispondere anticipatamente ad osservazioni e critiche. Evidentemente, se ha sentito tale bisogno, vuol dire che questo provvedimento — che fa parte di un insieme di provvedimenti che il Governo ha elaborato in rapida successione — merita o, quanto meno, rischia di meritare queste osservazioni e queste critiche.

Infatti, malgrado le giustificazioni sui rapidi aggiustamenti di cifre, avvenuti nel corso dei mesi sulla base dell'andamento delle condizioni economiche, sembra che al Governo sia stata estorta la verità.

Prima di avere dati reali, sono dovuti intervenire organi, non solo nazionali, organizzazioni imprenditoriali come la Confindustria, la Banca d'Italia — che, evidentemente, non è un'organizzazione, ma un'istituzione del nostro paese — nonché opinioni europee che, alla fine, hanno convinto il Governo che, di fronte all'esigenza di dare i numeri, non si potesse continuare a darli come si era fatto fino a quel momento.

Questa è la ragione per cui ci troviamo di fronte ad un provvedimento che dà l'impressione di certi giovanotti, non esattamente di ottimi costumi, che per ottenere qualcosa di più a livello personale non vedono di meglio che mettere le mani

nella cassa del genitore. Qui siamo di fronte a qualcosa che assomiglia molto a tale situazione: arraffare, portare a casa.

Fondamentalmente, il decreto taglia-spesa ha cercato e cerca di tagliare fuori il Parlamento dal suo ruolo, in quanto si attribuisce al Governo il diritto di intervenire sui provvedimenti nei termini che abbiamo già discusso quando si è affrontato questo provvedimento.

Questo decreto-legge di natura fiscale colpisce in modo indiscriminato e, purtroppo, colpisce male. Ho ascoltato attentamente l'onorevole Antonio Leone, il quale afferma che non ci può essere permanente contrattazione; basterebbe ci fosse concertazione, discussione, confronto! Ho ancora gli appunti del dottor Parisi che, quando è stato audito in Commissione, ha affermato che la Confindustria è sconcertata per misure adottate senza confronto, per interventi fatti in corso d'opera e per effetti che gettano gran parte del mondo delle imprese in condizioni difficilmente sostenibili. Naturalmente, la Confindustria farà la sua parte, per carità! Ho scoperto che adesso anche il ministro Tremonti, il Governo e autorevoli esponenti della maggioranza vedono la Confindustria in termini più realistici rispetto a quelli che venivano descritti tempo fa. Benissimo, è sempre un fatto positivo quando il principio di realtà va avanti.

Tuttavia, in questo caso, non siamo di fronte al pericolo di una permanente contrattazione, ma di decisioni unilaterali, che hanno destato sconcerto nella più importante organizzazione imprenditoriale, che ha firmato il patto per l'Italia e che si sente — diciamo con un termine che rende l'idea — fregata.

Quindi, questo decreto-legge è parte decisiva della manovra; esso, tra l'altro, è sottovalutato nella dimensione delle entrate: si afferma che dovrebbe produrre determinati risultati ma poi i colloqui svolti con le diverse organizzazioni interessate fanno capire chiaramente che si tratta di un decreto-legge che vale molto più di quanto non sia indicato e, conse-

guentemente, è un provvedimento che ha pesanti ripercussioni sul sistema economico.

Questo pesante intervento sul sistema economico avviene in una fase che non è esattamente delle migliori. È una fase difficile; vi è una condizione economica che già era in forte rallentamento e, questa mattina, ho sentito i dati relativi all'aumento della produzione industriale nei settori legati all'esportazione, non tutti legati all'auto, che è sotto del 10 per cento. Tuttavia, è sotto quasi del 10 per cento anche il settore dell'abbigliamento, il cosiddetto *made in Italy*.

Di conseguenza, nonostante il piccolo accenno di ripresa della produzione industriale che si era manifestato alcuni mesi fa e che, evidentemente, aveva fatto ben sperare, in questo momento il segnale è completamente opposto. Le condizioni economiche, il *trend* economico è preoccupante, negativo e coincide, tra l'altro, con una situazione economica internazionale che, sicuramente, non aiuta. Ci troviamo dinanzi ad un intervento assolutamente sbagliato, che va nella direzione di aggravare le condizioni ed il rallentamento del sistema economico. È stato affermato che il Governo si è già distinto in questa direzione, anche in passato, in particolare con riguardo ai crediti di imposta per il Mezzogiorno: prima li ha tagliati, poi ci ha riflettuto e ha dovuto ammettere che, forse, erano persino e utili. Ha assunto alcuni impegni nel patto per l'Italia: bisogna ancora verificare se conseguiranno l'esito necessario. Dagli emendamenti presentati dall'onorevole Tabacci e da altri autorevoli esponenti della maggioranza, starei per affermare che ancora non ci siamo. Gli emendamenti presentati al disegno di legge finanziaria sembrano confermare che riguardo al Mezzogiorno qualche problema c'è. Anche il Vicepresidente del Consiglio dei ministri, Fini, adesso ritiene che la concertazione debba essere riesumata: meglio tardi che mai. Resta il fatto che, nell'insieme, questo decreto-legge interviene malamente, in modo sbagliato, con il rischio di conseguire effetti distruttivi sulle condizioni