

Le verifiche eseguite sulle dichiarazioni dei redditi del '97. L'incasso ha superato in media i 10 milioni

## Grandi contribuenti, grandi evasori Tra le società 9 su 10 non sono in regola

«Cartelle pazze», i commercialisti chiedono una proroga a Visco

ROMA. Fulmini sui contribuenti. Quasi 9 modelli «740» su 10, sottoposti a controllo in base ai criteri di selezione delle Finanze, risultano irregolari. E per ogni verifica eseguita l'incasso nel '97 ha superato in media i 10 milioni, con un incremento rispetto agli accertamenti del passato, che portavano in cassa poco più di 9 milioni a controllo.

L'importo dell'evasione scoperta sale però a 551 milioni di media (con una forte crescita rispetto al 356 della media del '96) se si considerano i controlli fatti sulle dichiarazioni delle società di capitali (mod.760), per le quali, comunque, la percentuale di irregolarità è più bassa (81,7%). È quanto emerge dai dati del ministero delle Finanze rielaborati dalla Corte dei Conti che analizzano il «rendimento» dei controlli fatti nel 1997 sulle dichiarazioni dei redditi. Dalle tabelle risulta inoltre che nel '97, rispetto al biennio precedente, sono più che triplicate le verifiche dalle quali emerge un'evasione superiore ai 100 milioni.

Vi sono due tipi di controlli svolti dalle Finanze: quelli svolti in base a criteri selettivi, e quelli che invece «automatici», fatti con l'ausilio del computer. Le indagini «selettive» evidenziano che su 100 modelli 740 sono ben 89 quelli irregolari. Una percentuale in lieve calo rispetto agli anni passati (90,9% nel '95, 89,8% nel '96) che co-

munque consente di aumentare l'incasso di ogni controllo dai 9,4 milioni del '96 ai 10 milioni del '98.

Assai poco efficaci, invece, risultano i controlli computerizzati. Sono ben 281.736, ma hanno portato un incasso irrisorio: in media 729.000 lire a controllo. Rendono di più (in media 64 milioni) i controlli fatti «fisicamente» dagli ispettori, o quelli decisi d'iniziativa dagli uffici locali (in media 25 milioni). Meno efficaci (ma consentono di incassare pur sempre 12 milioni a verifica) gli accertamenti fatti utilizzando le «liste», cioè gli elenchi dei contribuenti considerati a rischio.

E il maggior numero di controlli ha riguardato i modelli 740 (in tutto 425.000); ma i risultati migliori sono quelli ottenuti nelle verifiche sulle società. Gli ispettori hanno mostrato maggior «fiuto». E il numero delle dichiarazioni irregolari, in questo caso scende all'81,7% (contro l'86,4% di due anni fa) ma sale vertiginosamente l'imposta recuperata: passa dai 356 milioni a controllo del '96 ai 552 milioni del '97. Le tabelle delle Finanze elaborate dai magistrati contabili

mostrano anche il fatto che sono quasi triplicati i controlli che mostrano un'evasione superiore ai 100 milioni: sono stati 19.265 nel '97 (contro 7.514 del '96 e ai 5.980 del '95).

Bellicoso nei confronti del mini-

IN PRIMO PIANO

### Sprechi, il governo vara il bilancio-obiettivo

Il governo cerca 9.000 miliardi da tagliare soprattutto nella pubblica amministrazione e vara, oltre al consueto bilancio previsionale ('99-2001), anche un nuovo bilancio per funzioni-obiettivo contro gli sprechi ministeriali: sono i due principali argomenti del menu di oggi del Consiglio dei ministri che dovrebbe compiere, tra l'altro, una prima ricognizione fra i titolari dei vari dicasteri di spesa, alla ricerca di risparmi per circa 2-3.000 miliardi, una somma consistente nella prossima Finanziaria da 13.500. Particolarmente importante sarà il bilancio a legislazione vigente per il '99, un quadro delle spese di cassa e di competenza stilato prima degli interventi della manovra '99. Oggi il ministro del Tesoro Carlo Azeglio Ciampi, nel presentare il bilancio previsionale, comincerà a tastare il terreno dei vari colleghi di governo chiedendo già un bilancio preventivo

delle varie amministrazioni per sapere dove e cosa poter tagliare. Ma la vera grande novità dei conti pubblici italiani è il bilancio per «funzioni-obiettivo» che verrà collegato al bilancio previsionale: sulla base della classificazione europea Cofog e del Sec95 (il sistema di conti standardizzato per tutti gli Euro 11), già da quest'anno, il Parlamento sarà chiamato ad esprimersi a titolo informativo sul nuovo sistema di bilancio. Di sole 60-70 pagine, contro le attuali 4-500, allegati compresi, il nuovo bilancio è così composto: solo 10 amministrazioni (definite «Divisioni»), 68 «Gruppi», cioè le specifiche aree di intervento delle politiche pubbliche, 106 «Aree di intervento» e 278 «Missioni Istituzionali», gli obiettivi perseguiti da ciascuna amministrazione, che prenderanno il posto delle attuali 1.150 unità previsionali di spesa. «Il bilancio riclassificato - si legge

nel documento che accompagna il nuovo bilancio che oggi il governo esaminerà - consente di conoscere le missioni istituzionali che ciascun ministero, e il governo nel suo complesso, intendono perseguire nell'anno di riferimento. Scopo essenziale dell'innovazione è quello di creare una struttura di bilancio funzionale alla decisione politica, e, quindi, più adeguata alla necessità di conoscere i grandi fini dell'Azienda Stato». Le funzioni-obiettivo rappresentano quindi, nelle intenzioni del Tesoro, una modalità di esposizione della spesa dal punto di vista dello «scopo»: in pratica, ciascuna amministrazione dovrà rendere conto di ciò che spende e del perché lo fa. Ma le novità per il '99 non si fermano qui. Il bilancio previsionale, così come previsto dal Dpef, contiene anche una voce «ambientale», legata alla «compatibilità» delle spese dello Stato. La nuova struttura contabile rappresenterà quindi uno strumento idoneo «a integrare i conti nazionali - si legge - che oggi non contemplano grandezze quali il deperamento delle risorse naturali ed il decadimento delle qualità ambientali».



### Quadruplicamento della Napoli-Milano Fs, Burlando sblocca l'alta velocità e il trasporto locale

ROMA. Riparte il treno dell'alta velocità, o meglio dell'alta capacità, come la definisce il ministro dei Trasporti Claudio Burlando. La settimana che è appena iniziata sarà decisiva per la definitiva ripresa del progetto di quadruplicamento della linea da Napoli a Milano e che costerà complessivamente 15.000 miliardi.

Ieri mattina, all'Hotel Jolly di via Veneto a Roma, si è svolta la conferenza dei servizi per gli ultimi 13 chilometri ancora mancanti sulla tratta Firenze-Bologna, esattamente quel piccolo tratto che dovrebbe collegare il percorso di valico appenninico con quello di attraversamento di Firenze. Domani, invece, sarà la volta del tratto Padova-Mestre, mentre venerdì toccherà alla Parma-Bologna.

«Tre conferenze dei servizi in pochi giorni - ha commentato Burlando - che sono in grado di offrire uno slancio importante. Il 1997 è stato per noi un anno di verifica del progetto, in cui abbiamo calibrato sia gli aspetti finanziari (l'azienda per l'alta velocità è ritornata a essere una società con un capitale al 100% delle Ferrovie) sia quelli fisico-progettuali dell'intera ipotesi. Il 1998 poteva essere l'anno del rilancio dell'alta velocità oppure quello della rinuncia. Con le conferenze di questa settimana si parte con il piede giusto e entro fine anno di potrà mettere la parola conclusione all'intero progetto del quadruplicamento». Un progetto che, ha ricordato l'amministratore delegato delle Ferrovie Giancarlo Cimoli, «rinnova una rete vecchia di settant'anni».

Una conferenza dei servizi per l'ultimo pezzo della tratta Firenze-Bologna è stata anche l'occasione per fare

il punto sull'intera ipotesi dell'alta capacità e per verificare i punti caldi che dovranno ancora essere definiti nei prossimi mesi.

«Sulla Napoli-Roma - ha precisato il ministro Burlando - si sta già lavorando. Abbiamo approvato il nodo di Roma, anche se rimangono alcuni problemi con la sovrintendenza; mentre quello di Bologna è stato già da tempo definito. Entro fine anno dovremo provvedere a definire sia il nodo di Napoli sia quello di Firenze. La tratta Parma-Milano è già stata decisa e il pezzo della Padova-Mestre (in discussione domani) non dovrebbe creare particolari difficoltà. Dopo l'estate dovremo chiarire il futuro della tratta Milano-Brescia, mentre per la Milano-Torino la discussione è aperta. Tutto come previsto per i collegamenti tra Milano e Genova dovesi farà, per il momento, solo il terzo valico».

E così mentre per l'alta velocità si sta ormai procedendo a passi veloci verso la conclusione, il ministro dei Trasporti punta la sua attenzione sui collegamenti locali e sui loro potenziamenti.

La sua è una risposta diretta a tutti quelli che hanno sempre accusato il governo di sperperare soldi nei treni veloci, senza considerare l'esigenza di accrescere i collegamenti locali, rendendo il trasporto su rotaia realmente alternativo alla gomma, anche sui piccoli percorsi.

«L'attenzione adesso dovrà essere rivolta soprattutto all'integrazione tra la rete ad alta capacità e le linee esistenti», ha spiegato Burlando.

Enzo Rizzo

### L'approvazione in Senato in tempi brevi Appalti, arrivano le nuove regole Primo sì della Camera

ROMA. Project financing, «performance bond», regolamentazione delle offerte anomale, snellimento delle procedure (anche per il contenzioso), ampliamento dei casi in cui è consentita la trattativa privata per l'affidamento di lavori pubblici, soppressione dell'Albo dei costruttori a partire dal 2000.

Sono questi gli aspetti principali della cosiddetta Merloni ter, approvata ieri dalla Camera.

Il provvedimento era stato esaminato prima, in sede redigente, dalla commissione Lavori Pubblici, che ha introdotto alcune modifiche rispetto al testo licenziato dal Senato (150 in tutto gli emendamenti approvati). Il ddl dovrà quindi tornare a palazzo Madama per la terza lettura, ma l'auspicio è che possa essere approvato definitivamente in tempi rapidi. Il testo modifica la legge quadro sui lavori pubblici (109 del '94) introducendo importanti novità.

Ecco quelle più rilevanti. **PROJECT FINANCING:** la Camera ha posto alcuni paletti. Il promotore privato potrà presentare alla pubblica amministrazione progetti solo se relativi a opere previste dalla programmazione. Il promotore non parteciperà alla gara per l'appalto, ma il suo progetto si confronterà successivamente con le due offerte risultate migliori, in una procedura negoziata che si concluderà con l'aggiudicazione.

**PERFORMANCE BOND:** è la formula anglosassone della garanzia globale che, per opere superiori ai 200 miliardi, assicura il completamento dell'opera attraverso appunto la garanzia di banche o assicurazioni, le quali intervengono nel caso in cui l'impresa non sia in grado di terminare i lavori. Sotto i 200 miliardi, in caso di difficoltà della ditta appaltatrice, l'amministrazione potrà ricorrere alla seconda (o terza) impresa vincitrice della gara per il completamento dei lavori.

**OFFERTE ANOMALE:** per contrastare il fenomeno i deputati han-

no introdotto il cosiddetto «taglio delle ali».

Dalle gare quindi verrà escluso il 10% delle offerte più alte e il 10% di quelle più basse. È previsto anche che se si va oltre il 20% di ribasso rispetto alla base d'asta l'impresa dovrà presentare una garanzia fidejussoria maggiore (normalmente è del 10%).

Entro un anno comunque il ministero dei Lavori Pubblici potrà rivedere la normativa sulle offerte anomale con un proprio decreto.

**TRATTATIVA PRIVATA:** restano le norme approvate dal Senato che elevano da 150 mila a 300 mila Ecu il tetto sotto il quale è ammesso il ricorso alla trattativa privata per l'affidamento di opere pubbliche, mentre per gli appalti inferiori ai 750 mila Ecu è consentita la licitazione privata alla quale devono essere invitate almeno 30 imprese.

**ALBO COSTRUTTORI:** sarà cancellato a partire dal 2000 per lasciar spazio al nuovo sistema di qualificazione delle imprese sul modello europeo. La Camera ha stabilito che anche per le opere sotto i 150 mila Ecu siano richiesti determinati requisiti, compresa la regolarità contributiva e contrattuale.

**AMBITO DI APPLICAZIONE:** i deputati hanno chiarito che rientrano nella nuova normativa sugli appalti (meccanismi di gara, pubblicità), sia le società miste pubblico-privato, sia (salvo alcune deroghe) il ministero dei Beni Culturali e le Sovrintendenze. Lo stesso vale per gli ex enti pubblici (Enel, Eni, Fs, ecc), eccetto i casi di lavori specifici dei rispettivi settori di appartenenza.

**SEMPLIFICAZIONE:** il ddl contiene diverse norme per lo snellimento e l'accelerazione delle procedure relative alla programmazione e alla progettazione. Anche il contenzioso viene semplificato con il ricorso ad una camera arbitrale.

stro delle Finanze appare l'atteggiamento dei dottori commercialisti. Il presidente del Consiglio Nazionale, Francesco Serao, ha scritto a Visco per prestare e chiedere una «moratoria estiva» per migliorare il rapporto fisco-contribuenti. «Scade il 10 agosto il termine per la definizione agevolata delle sanzioni tributarie relative ai procedimenti previsti dalla riforma delle sanzioni per le violazioni tributarie». I commercialisti ricordano

che è una «sorta di mini-condono che potrebbe portare all'estinzione di decine di migliaia di processi tributari in corso, con indubbi effetti positivi non solo in termini di smaltimento dell'arretrato delle commissioni tributarie ma anche di gettito». «Senonché - afferma Serao - tale opportunità per i contribuenti e per il fisco, scendendo in pieno periodo ferie, rischia di essere vanificata».

La richiesta dei commercialisti è

dunque quella di «disporre un rinvio del termine del 10 agosto per la definizione agevolata dei procedimenti relativi alle sanzioni tributarie in corso al primo aprile '98, almeno fino al 31 ottobre prossimo». Per Serao «il processo di semplificazione e di miglioramento del rapporto tra Fisco e contribuenti - è la conclusione - ha dimenticato il periodo feriale».

Roberto Giovannini



L'aeroporto di Fiumicino

Koch/Contrasto

### Una decisione del ministero dell'Ambiente rischia di far slittare di mesi il debutto dello scalo intercontinentale Malpensa 2000, manca il via libera di Ronchi

La nuova valutazione d'impatto ambientale dovrà tenere conto delle modifiche apportate al progetto originario.

MILANO. Un passo avanti e uno indietro per Malpensa 2000. I 306 miliardi promessi alla Lombardia per l'accessibilità ferroviaria all'aeroporto sono diventati 691, dopo un incontro tra l'assessore regionale ai Trasporti, Giorgio Pozzi, con una nutrita rappresentanza di sindaci e presidenti di provincia lombardi, e il ministro Burlando. Ma un'altra tegola sul progetto, a meno di tre mesi dalla data di apertura ufficiale del nuovo «hub» del nord Italia, arriva dal ministero dell'Ambiente, che fa proprie le istanze mosse negli anni scorsi dagli ambientalisti della zona e alza la voce con la Sea, la Società per gli esercizi aeroportuali del Comune di Milano, che gestisce lo scalo di Malpensa. In una lettera inviata dal direttore generale del ministero, Maria Rosa Vittadini,

Intanto il governo ha aumentato da 306 a 691 miliardi i fondi per l'accessibilità ferroviaria all'aeroporto

R.E.

tato alla procedura di Valutazione di impatto ambientale. Oggi le modificazioni intervenute tra il progetto iniziale e il progetto in corso di realiz-

zazione, e soprattutto l'incremento di traffico prevedibile in seguito al trasferimento a Malpensa del traffico di Linate per le relazioni superiori a 500 chilometri, rendono necessario, ai sensi della direttiva comunitaria, lo svolgimento della procedura di Valutazione di impatto ambientale, finalizzata a stabilire la compatibilità ambientale dell'incremento di traffico. L'eventuale contenzioso derivante dalla mancata applicazione della normativa comunitaria non potrà che comportare inevitabili ritardi e considerevoli costi economici connessi all'apertura di procedura di infrazione».

La Sea avrebbe già replicato con quattro pagine di argomentazioni a sostegno della tesi che è tutto in regola, ma la lettera del ministero sembra lasciare poche vie d'uscita. Infatti, dopo aver elencato gli elementi strutturali che avrebbero modificato il progetto iniziale di Malpensa, la professoressa Vittadini chiude in modo perentorio la sua comunicazione: «Questa amministrazione ritiene che

l'aeroporto di Malpensa 2000 debba essere assoggettato a procedura di Valutazione di impatto ambientale e invita quindi la società Sea a disporre la redazione dello studio e l'avvio della procedura. Data la delicatezza della situazione, questa direzione generale resta

a disposizione al fine di definire compiutamente i contenuti dello studio di impatto ambientale e le più efficienti soluzioni procedurali». Una chiosa che serve a capire che i collaboratori del ministro Ronchi attendono solo una resa incondizionata della Sea. Pena la perdita di altro tempo.

C'è da prevedere, però, che da Milano il presidente Bonomi proverà in tutti i modi ad aggirare il nuovo ostacolo che si para sulla strada che lo separa dalla data del 25 ottobre. In prece-

denza, il nascente aeroporto intercontinentale aveva già dovuto scontrarsi con la protesta corale di alcune grandi compagnie aeree europee, che si sono appellate alla commissione europea ai Trasporti per impedire il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa. Poi è arrivata la presa di posizione del ministro degli Esteri Dini, della città di Roma, dell'aeroporto di Fiumicino, che non mostrava grande entusiasmo di fronte all'idea che l'hub romano venisse affiancato da un gemello settentrionale. Quindi, di fronte ai «no» del commissario europeo ai Trasporti Neil Kinnock, sono stati necessari gli interventi del ministro Burlando e del presidente del Consiglio Romano Prodi per ridare certezze al progetto Malpensa.

Giampiero Rossi