

MARIA CARAZZI. Presidente, come già espresso nella discussione generale di ieri, confermo il voto favorevole del gruppo di rifondazione comunista-progressisti all'approvazione delle disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e delle aziende autonome per il 1997.

Certo, il contesto in cui questa approvazione si colloca è un po' particolare, dato che ci troviamo già nella sessione di bilancio, ma è questa la conseguenza di una serie di ritardi che ci ha portato al punto in cui ci troviamo. Il contesto, quindi, è un po' singolare. La situazione è tale per cui questo è l'ultimo anno in cui esaminiamo questi documenti in tale forma, perché gli atti che stiamo per approvare sono investiti dal processo di modificazione derivato dalla legge n. 94 del 1997, di riforma dei documenti di bilancio.

Ho sentito fare dai colleghi precedentemente intervenuti diverse osservazioni in merito alla Corte dei conti. Ho già detto ieri che sarebbe forse meglio non fondare tutte le critiche, al rendiconto specialmente e in genere al bilancio dello Stato, sulla relazione della Corte dei conti, perché tale relazione segnala sì difetti gravi e irregolarità importanti da correggere, ma le ha segnalate nello stesso modo in tutti gli anni precedenti e quindi non c'è alcun motivo per averle ignorate negli anni precedenti, quando non si aveva interesse a parlare contro il rendiconto, e per enfatizzarle invece quest'anno.

Non ripeto le considerazioni svolte ieri. Voglio solo aggiungere, a seguito della replica svolta ieri dal sottosegretario Macciotta, che sono d'accordo con lui quando rileva, rispetto ad una mia osservazione, che nella utilizzazione delle risorse per le aree depresse si sono individuati anche programmi di vasta portata e di carattere interregionale, come il piano di ammodernamento della rete ferroviaria nel Mezzogiorno e come — questa volta su scala nazionale — il piano di depurazione. Tuttavia, vorrei ribadire l'osservazione fatta ieri, sottolineando che secondo noi la crescita rimane ancora principalmente affidata a strumenti frammentari e non

coordinati, come quelli della programmazione negoziata, che non sempre poggia su basi solide, anche per il deficit di progettualità degli enti preposti. Ecco perché noi abbiamo ritenuto necessario sottolineare l'importanza di un ente che funzioni in modo sistematico e attrezzato: l'IRI, per esempio, con una nuova missione relativamente al compito della lotta alla disoccupazione nel Mezzogiorno.

Ricordo anche, relativamente ad alcune osservazioni sul gettito, che qui il sottosegretario ha fornito i dati aggiornati in merito alle tendenze positive di gettito, che sono certo relative agli ultimi mesi, e nondimeno sono da tenere presenti.

Sono anche stati forniti dati che documentano una lieve ripresa dei consumi nel settore alimentare, sia nella grande sia nella piccola distribuzione. A tale riguardo rimando alla tabella 2 allegata ai resoconti della seduta di ieri.

Se tutto questo è vero, è anche vero che il rigore di bilancio ha prodotto effetti consistenti nel 1997, che il miglioramento dei conti non ha comportato di per sé maggiore occupazione, che le politiche dell'occupazione, che pure in parte sono state realizzate, sono state finora subordinate alla politica di risanamento.

Concludo osservando che non abbiamo torto nel momento in cui indichiamo nel 1998 un punto di svolta, un punto di inversione di tendenza verso un programma di ripresa dell'economia e dell'occupazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Teresio Delfino. Ne ha facoltà.

TERESIO DELFINO. Signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli colleghi, nel corso della discussione sulle linee generali del provvedimento in esame svoltasi ieri si è registrata una notevole diversità fra il Governo e le opposizioni nella lettura dei dati riferiti ad importanti parametri dell'economia.

Il sottosegretario onorevole Macciotta ha dichiarato di aver sentito indicare dati

non corrispondenti alla realtà ed ha inoltre aggiunto: « Mi sembra che leggiamo due bilanci e due situazioni economiche diverse ».

È certamente comprensibile una diversa accentuazione nella valutazione degli elementi conoscitivi relativi all'economia, ma siamo convinti che ci possa essere ancora una lettura corretta, scientifica, dei dati economici, senza strumentali forzature. Per questo, riteniamo efficace coordinare quanto qui abbiamo ascoltato dal Governo e dalla maggioranza con quanto abbiamo udito stamane nel corso dell'audizione del governatore della Banca d'Italia, dottor Fazio.

La prima questione concerne i dati sull'inflazione. Nessuno nega, onorevole Macciotta, la riduzione dell'inflazione, anche se noi riteniamo che tale risultato sia non ascrivibile alla puntuale azione del Governo ma, piuttosto, alla indubbia capacità e alla sagacia dimostrate dal governatore della Banca d'Italia in sede di politica monetaria.

La nostra preoccupazione, quella che abbiamo espresso ieri, deriva dall'inasprimento dell'imposizione diretta che, come ha sostenuto il governatore della Banca d'Italia, dottor Fazio, genererà un rialzo del livello dei prezzi intorno allo 0,7 per cento.

Non vediamo — ed è questo quello che sosteniamo — nell'azione del Governo orientamenti sufficientemente coerenti di politica economica che possano impedire all'aumento dei prezzi di trasformarsi in una ripresa del tasso d'inflazione.

Quanto alla pressione fiscale, ieri il sottosegretario Macciotta ha sostenuto che il Governo non l'ha aumentata e che non ha ritenuto possibile una sua riduzione (il riferimento è al 1997). Il governatore dottor Fazio oggi si è così espresso: « L'ampliamento dell'avanzo primario è da ricondurre ad un inasprimento della pressione fiscale di quasi 2 punti percentuali ». Qualsiasi commento mi parrebbe superfluo!

Il sottosegretario Macciotta ha negato una compressione dei pagamenti, come misura per il raggiungimento dei parame-

tri di Maastricht. Al riguardo abbiamo sentito stamane dal governatore della Banca d'Italia che il conseguimento dell'obiettivo di bilancio sembra doversi ricondurre, in primo luogo, ad un maggior contenimento degli acquisti di beni e di servizi e dei pagamenti in conto capitale. Alla compressione di queste voci di spesa ha concorso l'azione forte attuata attraverso limiti posti sia ai prelievi dalla Tesoreria agli enti decentrati sia agli impegni e alle autorizzazioni di cassa delle amministrazioni statali. Anche qui si tratta di una valutazione chiara, certamente più significativa per la prudenza e la cautela che sempre caratterizzano gli interventi del governatore della Banca d'Italia.

Sull'economia reale, infine, noi vorremmo poter condividere le speranze espresse dal sottosegretario Macciotta; purtroppo per il 1997 registreremo una crescita intorno all'1,2 per cento, in linea sì con le previsioni del Governo riaggiorate, che, peraltro, depurate degli effetti degli incentivi al settore dell'auto, confermano il dato dello scorso anno. Si ha una situazione, quindi, di sostanziale stasi dalla quale si esce, signor sottosegretario, con un disegno più ampio che privilegi, come ha ribadito il dottor Fazio, le misure di carattere strutturale e la correzione degli squilibri della finanza pubblica, che riduca la presenza impropria dello Stato nell'economia, che favorisca la flessibilità nei contratti di lavoro e la concorrenza nei mercati, che rimuova gli ostacoli che limitano la capacità competitiva della nostra economia e ne riducono il tasso di crescita di lungo periodo.

Sono queste, signor Presidente, onorevoli colleghi, le ragioni manifestate con puntualità sia dall'opposizione sia dal sottoscritto nel dibattito, e che si riferiscono, relativamente all'assestamento, ad una violazione costante delle norme che regolano le sessioni di bilancio. È stato anche « sfondato » un principio che noi avevamo sempre sostenuto essere inviolabile, ossia quello che il saldo lo si poteva soltanto migliorare e non peggiorare. Ricordo tutti i puntuali rilievi che sono stati

fatti in ordine alla esigenza di superare una situazione che consenta il raggiungimento dei parametri di Maastricht più con misure di carattere temporaneo, di carattere fiscale, che nulla hanno a che vedere con quella prospettiva di largo respiro che noi vorremmo che questo Governo adottasse per dare qualche speranza di lavoro ai nostri giovani, per dare qualche speranza alle tantissime piccole e medie imprese che tengono su la realtà economica del nostro paese.

Poiché non registriamo nell'assestamento un cambiamento in questa direzione, il voto dei colleghi cristiano-democratici sarà un voto convintamente contrario (*Applausi dei deputati del gruppo misto-CDU*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

**(Votazione finale  
e approvazione — A.C. 4145)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 4145, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.  
Comunico il risultato della votazione:

S. 2585 — « Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Aziende autonome per l'anno finanziario 1997 » (*approvato dal Senato*) (4145):

Presenti e votanti .....	393
Maggioranza .....	197
Hanno votato sì ....	244
Hanno votato no ...	149

*(La Camera approva — Vedi votazioni).*

**Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, recante ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione (4179)**  
*(ore 18,24).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, recante ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione.

Ricordo che nella seduta del 2 ottobre la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole a norma dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento.

**(Discussione di pregiudiziali — A.C. 4179)**

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di ieri è stata presentata la questione pregiudiziale di costituzionalità Armaroli ed altri n. 1. Avverto altresì che è stata presentata la questione pregiudiziale di costituzionalità Barral ed altri n. 2 (*vedi l'allegato A — A.C. 4179 sezione 1*).

A norma del comma 4 dell'articolo 40 del regolamento, sulle pregiudiziali avrà luogo un'unica discussione nella quale potrà intervenire, oltre ai proponenti di ciascuno degli strumenti presentati, un deputato per ciascuno degli altri gruppi.

Chiusa la discussione, l'Assemblea deciderà con un'unica votazione sulle questioni pregiudiziali sollevate per motivi di costituzionalità.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Gasparri che illustrerà anche la questione pregiudiziale di costituzionalità Armaroli ed altri n. 1, di cui è cofirmatario.

MAURIZIO GASPARRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, abbiamo presentato questa pregiudiziale di costituzionalità, facendo riferimento all'articolo 3 della Costituzione e quindi al principio di uguaglianza, perché riteniamo più che discutibile il fatto che si prosegua — ci rivol-

giamo ai colleghi della maggioranza, in particolare ad alcuni colleghi di gruppi della sinistra che hanno molto discusso nel corso della scorsa settimana dell'operaio di Brescia e del malato di altre zone — in questa politica che favorisce solo alcuni grandi gruppi.

Come è ben noto, la vicenda della rottamazione ha interessato l'industria automobilistica, e non solo l'industria automobilistica monopolistica che c'è in Italia, ma anche quella estera, il che è peggio perché significa che queste risorse non sono servite a far crescere l'occupazione in Italia né a far aumentare gli investimenti produttivi nel nostro paese, ma sono state in buona parte destinate all'estero.

Successivamente i benefici di tali incentivi sono stati estesi al settore delle motociclette, il che è giusto, ma forse ciò è avvenuto perché il presidente della Piaggio, la principale industria del settore in Italia, si chiama come il presidente onorario della principale industria automobilistica del paese.

Insomma, vorremmo capire se questi benefici, che in linea di principio sono un fatto positivo — e noi non siamo contrari agli incentivi fiscali per le rottamazioni —, siano misure da estendere a tutti o se sia indispensabile avere delle ruote per fruirne. In altre parole, vorremmo capire se i beni privi di ruote o prodotti da ditte il cui presidente non si chiama in una certa maniera possano fruire di incentivi fiscali.

Si è parlato dell'edilizia ma, cari membri del Governo, vediamo con quale confusione si sta procedendo, perché vi è un palese contrasto tra il ministro dei lavori pubblici che, a parole, dovrebbe essere più generoso verso il settore dell'edilizia e il ministro delle finanze Visco, che invece è più restrittivo. Inoltre, il settore immobiliare e quello dell'edilizia, come molti altri, potrebbero godere di teorici benefici, ma subiranno i danni arrecati da nuove tasse come l'IRAP.

È evidente allora che la nostra questione di costituzionalità è molto fondata. Infatti, non vogliamo cancellare i benefici

di cui taluni possono godere, ma vorremmo che quei benefici fossero *erga omnes*. Vogliamo comprendere, infatti, perché la piccola e media impresa, il commercio, l'artigianato, il turismo e tanti altri settori produttivi debbano essere « orfani » e non debbano fruire dei vantaggi fiscali di cui ha goduto la FIAT con questi provvedimenti. Dove sono andate a finire le battaglie sociali portate avanti da certi settori della sinistra che vanno a braccetto con i grandi poteri finanziari del paese tutte le volte in cui è necessario fare delle erogazioni?

Ci rivolgiamo dunque a tutti i parlamentari, ma anche al paese perché si renda conto che questa politica finisce per premiare soltanto alcuni gruppi, in particolare un grande gruppo. Tale infatti è l'effetto della scelta di diminuire le tasse sui veicoli da rottamare e sulle macchine da acquistare. Eppure, vi sono altri settori che languono. Ogni settimana migliaia di esercizi commerciali si trovano inesorabilmente costretti a chiudere la loro attività. Inoltre, le imposizioni fiscali di ogni natura si riversano con sadismo su molti settori produttivi.

Vorrei aggiungere poi che anche l'occupazione non è cresciuta. Infatti, questi benefici fiscali vanno a vantaggio di un settore, quello dell'industria automobilistica, che è ad avanzata tecnologia, ragion per cui è difficile che si registri una espansione occupazionale. Di conseguenza non si creeranno posti di lavoro per il figlio dell'operaio di Brescia, ma forse le fabbriche della FIAT si doteranno di un robot che svolgerà il lavoro degli occupati.

Qual è allora l'effetto in termini occupazionali di questi provvedimenti? Ricordo che in altre epoche con provvedimenti come la cosiddetta legge Tremonti, che detassava gli utili reinvestiti, noi abbiamo attuato interventi diretti a determinare benefici fiscali a favore di tutti i settori produttivi: piccoli, medi e grandi.

In Italia, e i parlamentari dovrebbero saperlo bene, sono migliaia e migliaia le piccole e medie aziende presenti in ogni provincia, le iniziative economiche dell'artigianato, del turismo e del terziario che

non ricevono alcun beneficio. Peraltro anche nel settore industriale l'attenzione rivolta esclusivamente alle automobili o alle motociclette finisce per penalizzare molti altri comparti. È una situazione assolutamente inaccettabile e in palese contrasto con la Costituzione del nostro paese, poiché mortifica tutti quei cittadini imprenditori, e dipendenti di aziende i quali non hanno goduto di alcun beneficio; è una situazione che mortifica soprattutto l'occupazione.

Qui dentro si parla tanto di occupazione, si è fatta addirittura una « semicrisi » su questo problema e su quello dell'orario di lavoro, ma vorremmo capire quali siano stati i vantaggi occupazionali ed è per questo che chiediamo al Governo una parola chiara. A nostro parere, i vantaggi sono stati esigui, talvolta inesistenti, forse addirittura negativi ed è per questo che, in base ad una riflessione generale sulle politiche industriali portate avanti da questo Governo che noi non riusciamo a comprendere, invitiamo il Parlamento a bloccare l'iter legislativo di questo provvedimento che proroga per altri mesi gli incentivi fiscali alla rottamazione. Assistiamo a contrasti all'interno del principale partito della maggioranza in materia di politiche energetiche, sui rapporti tra il fornitore energetico ENEL ed alcuni settori industriali, contrasti nei quali parlamentari del partito democratico della sinistra « bacchettano » ex parlamentari dello stesso partito posti a dirigere determinati enti solo perché rimasti senza seggio e dunque bisognosi di qualche poltrona di potere. Vorremmo dunque capire quali siano gli orientamenti, perché per ora abbiamo capito solo che si tratta di un ringraziamento ad alcuni potentati, ad alcuni gruppi editoriali.

Si parla tanto di conflitti di interesse, ma noi vogliamo sapere quando si parlerà del conflitto di interesse in riferimento alla FIAT (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*), società editrice di grandi giornali in questo paese, o a Carlo De Benedetti, editore anch'egli di grandi giornali in questo paese. Un collega mi suggerisce Cecchi Gori. Questi però produce film che fanno

ridere e quindi lo consideriamo un comico aggiunto, nell'Ulivo è un po' come Montesano.

Si tratta di conflitti di interesse che non vengono mai evidenziati, mentre noi riteniamo che di essi si debba parlare, anche perché le persone e le aziende che ho richiamato hanno vissuto vicende giudiziarie non positive sulle quali si potrebbe discutere a lungo. Vorremmo azzerare, da questo punto di vista, il tavolo della discussione e concorrere tutti insieme alla formazione di politiche di sviluppo del sistema produttivo riguardanti tutti i settori della nostra economia. Molti di questi sono stati negletti e abbandonati; soprattutto nel settore del commercio il Governo non offre risposte adeguate, anche se sono state presentate proposte di legge che potrebbero essere rapidamente approvate dal Parlamento.

Anche in tema di occupazione e di apprendistato nel settore dell'artigianato vengono trascurate molte proposte valide che potrebbero favorire il rilancio di tali attività economiche. Invece ci si limita solo a pensare all'IRI del 2000 per fare altro assistenzialismo, alle borse di lavoro che non si sa ancora cosa dovranno portare di nuovo. Noi crediamo che si tratti, come ho detto, dello stesso assistenzialismo che si è attuato negli ultimi cinquant'anni, che non ha risolto i problemi del lavoro. Basti pensare alla legge n. 285 di dieci anni fa e alle tante altre leggi che hanno creato non lavoro ma posti assistiti, con un conseguente sovraccarico fiscale per i genitori di quei giovani che hanno dovuto pagare più tasse per fingere che i loro figli avessero diritto ad una retribuzione.

Ritengo che si tratti di problemi seri sui quali non soltanto i gruppi del centro-destra ma anche quello della lega possano far valere le ragioni di un'economia esclusa troppe volte da questo Parlamento, ignorata da una maggioranza e da un Governo che fanno favori sempre ai soliti potenti. Ci auguriamo che tutti trovino la possibilità di riflettere sulle politiche di sviluppo reale.

In questo senso la nostra questione pregiudiziale di costituzionalità va intesa come un richiamo anche in termini formali alla Costituzione, in particolare all'articolo 3, cioè al diritto di tutti i cittadini ad essere trattati allo stesso modo. Essa va intesa anche come un'occasione per svolgere una riflessione generale sulle politiche fiscali che stanno penalizzando molti settori economici. Con l'aumento dell'IVA, per esempio, numerosi comparti industriali sono stati penalizzati. Perché alla FIAT vengono fatti regali e al comparto tessile vengono aumentate le tasse? Non vogliamo essere i lobbisti di nessuno, esprimiamo queste critiche alla luce del sole, citando settori produttivi che subiscono una penalizzazione, perché a noi sembra che comandi sempre la FIAT.

Nell'avviarmi a conclusione, mi auguro che questa occasione sia colta per rivedere tutta la politica degli incentivi fiscali, per rilanciare strumenti trasparenti e di carattere generale (come la citata legge Tremonti) attraverso l'adozione di provvedimenti che in Parlamento incontrerebbero la quasi totalità del consenso. Noi siamo contrari ad una politica del conflitto di interesse, perché tale si appalesa essere questo continuo sostegno ad alcuni settori già beneficiati da cassa integrazione e da assistenzialismo.

Cari colleghi, quando si parla della previdenza e delle pensioni, bisogna considerare — lo sappiamo anche noi e lo abbiamo denunciato da tempo — che è vero che i conti previdenziali dell'INPS non sono poi così disastrosi; ma se su quei conti gravano gli oneri della cassa integrazione per le FIAT e l'Olivetti, è chiaro che poi al pensionato resteranno pochi soldi se si devono fare regali ad Agnelli e alla grande industria in questo paese! Ed allora, è inutile fingere le crisi su questioni di grande rilevanza sociale, che meriterebbero più serietà! Vediamo invece di non fare regali a chi è già stato molto beneficiato da politiche assistenziali, da politiche di commesse pubbliche e da politiche di ogni genere e natura!

Alla luce di tali considerazioni, invitiamo tutti i colleghi deputati a votare a

favore della nostra pregiudiziale di costituzionalità. In tal modo potremmo dimostrare che chiunque intraprende, investe e rischia nel nostro paese — sia che abiti al nord che al sud, che produca oggetti con le ruote o altre cose che non sono motociclette o automobili — ha un'opportunità, ha una «mano tesa» da questo Stato; e che ciò non viene fatto soltanto a favore dei potenti, di coloro i quali mettono le pagine dei giornali a disposizione, di quelli che già hanno avuto molto da questo Stato e che hanno restituito poco sottoforma di investimenti e di creazione di nuovo lavoro! Se si orientasse in questo senso, credo che il Parlamento farebbe una scelta dignitosa e chiara e sicuramente molti produttori, molti lavoratori e soprattutto tanti piccoli imprenditori che, come i loro dipendenti, rischiano ogni giorno con la protervia del fisco e gli sperperi dell'assistenzialismo, capirebbero che in Italia vi è davvero l'uguaglianza e non soltanto la legge della FIAT che ancora una volta ci riproponete (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Barral, che illustrerà anche la sua questione pregiudiziale di costituzionalità n. 2, presentata unitamente ai colleghi del suo gruppo per la Padania...

MARIO LUCIO BARRAL. Della lega nord per l'indipendenza della Padania, Presidente!

PRESIDENTE. È un nome un po' lungo, onorevole Barral!

MARIO LUCIO BARRAL. La ringrazio, signor Presidente!

PRESIDENTE. Inizi pure il suo intervento, onorevole Barral.

MARIO LUCIO BARRAL. Onorevoli colleghi, signor sottosegretario, la lega nord per l'indipendenza della Padania non poteva esimersi dal presentare anche lei una questione pregiudiziale e nel do-

cumento presentato ha trovato l'occasione di porre almeno il dubbio di costituzionalità del provvedimento, relativamente almeno a tre punti.

Sul primo punto si è già espresso bene il collega del gruppo di alleanza nazionale ed auspico che l'Assemblea ne voglia prendere atto.

Rivolgendomi a questa maggioranza, che decanta e ostenta uguaglianza e parità di diritti per tutti, vorrei rilevare come essa poi cada sulla rottamazione; e lo fa, naturalmente, proteggendo quelle grandi famiglie (non faccio nomi...: la FIAT e Agnelli!) che, da un lato, combatte portando in piazza i lavoratori e, dall'altro lato, gli dà un « contentino » con centinaia di miliardi!

Gli altri due punti che la lega nord per l'indipendenza della Padania intende portare all'attenzione dell'Assemblea come dubbi di costituzionalità riguardano il primo comma dell'articolo 4 della Costituzione, il quale così recita testualmente: « La Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuove le condizioni che rendano effettivo questo diritto ».

Leggendo la relazione del relatore su questo provvedimento e andando a rivedere alcuni articoli di giornale usciti in questa settimana, ho tratto alcune riflessioni sull'articolo 19 del disegno di legge Bersani che prevedeva la rottamazione dei motorini. Ebbene, ieri su *la Repubblica* un articolo così si titolava: « La Piaggio licenzia ! ».

Quindi, se dal punto di vista morale l'incentivazione era — tra le righe — quella del mantenimento dei dipendenti, da un altro punto di vista il risultato di questo aiuto che questa maggioranza (ricordo che la lega nord per l'indipendenza della Padania votò contro quel disegno di legge, come fece per tutti i provvedimenti sulla rottamazione che sono stati fino ad ora esaminati; e lo farà, naturalmente, anche per questo provvedimento se, naturalmente, l'Assemblea voterà contro le pregiudiziali di costituzionalità presentate) ha

inteso dare è stato quello di mandare a casa 700-800 dipendenti e di aumentare soprattutto la flessibilità!

Ho dubbi su questo provvedimento, che si inizierà a discutere se verranno respinte le questioni pregiudiziali, in relazione alla fase in cui sarà esaurita la rottamazione. Cosa succederà, infatti, quando sarà finito l'effetto di rottamazione? Cosa succederà ai duemila dipendenti della FIAT, di cui mille assunti a tempo determinato? Naturalmente se ne andranno a casa, aumenterà la flessibilità e il risultato finale sarà che avremo soltanto agevolato questa grande famiglia, questa grande *lobby* a svuotare i magazzini e fare i propri interessi.

Il terzo punto della nostra pregiudiziale di costituzionalità richiama l'articolo 81, comma 4, della Costituzione, che testualmente recita: « Ogni altra legge che importi nuove o maggiori spese deve indicare i mezzi per farvi fronte ». Nella relazione al disegno di legge di conversione si dice da un lato che nel 1997 sono state vendute 1 milione 300 mila macchine, di cui 300 mila per effetto della rottamazione; dall'altro, con un calcolo matematico che posso anche spiegare, si indicano delle cifre virtuali, inserendo naturalmente il risultato a bilancio per la rottamazione. Noi riteniamo che questi calcoli siano assolutamente fasulli e che il Governo abbia decisamente sottostimato. Riteniamo infatti che se nel primo semestre vi è stato un certo andamento, si continuerà nella stessa direzione. Pertanto ci saranno maggiori vendite rispetto a quanto calcolato e di conseguenza mancheranno i quattrini. Questo vale per la fine del 1997 e peggio ancora sarà per il 1998, con i calcoli indicati dalla relazione. Ecco perché abbiamo voluto richiamare questo aspetto in quanto, ripeto, non essendoci i soldi, lo Stato in qualche maniera li dovrà recuperare, sfalsando, per pareggiare i conti, quello che in questo momento si sta cercando di fare con la finanziaria.

Esorto pertanto la maggioranza e tutta l'Assemblea affinché prenda in considerazione i punti richiamati dalla nostra

questione pregiudiziale, che ritengo siano importanti per il prossimo futuro, per come andranno a finire le cose. Spero che questo Governo e questa maggioranza siano sensibili e consapevoli delle drastiche conseguenze per il futuro che determinerà questo provvedimento. Chiedo pertanto all'Assemblea di votare a favore delle pregiudiziali di costituzionalità (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

MARIO MASIERO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO MASIERO. Signor Presidente, signor ministro, signor sottosegretario, onorevoli colleghi, la pregiudiziale di costituzionalità presentata da alleanza nazionale indubbiamente affronta un problema serio, ma nella valutazione del collega Gasparri non è emerso il fatto che i benefici del provvedimento sulla rottamazione per il 48 per cento sono ascrivibili all'industria automobilistica nazionale, mentre per il 52 per cento sono benefici goduti dall'industria internazionale, quindi dai giapponesi, dai tedeschi, eccetera. Di fatto, quindi, con un provvedimento che vede un notevole impegno finanziario da parte del Governo, abbiamo dato anche una grossa mano ai nostri competitor internazionali per quanto concerne il settore auto.

È vero che, da qualche tempo, stiamo scimmiettando ciò che fa la Francia; infatti, quello di cui stiamo discutendo è un provvedimento che venne adottato in Francia e che poi abbiamo fatto nostro, così come stiamo recependo la proposta sulla fissazione per legge dell'orario di lavoro in 35 ore settimanali.

Dobbiamo allora riconoscere anche il diritto di altre categorie, in particolare se si vuole ancorare tale provvedimento all'esigenza di salvaguardare l'ambiente; debbo far presente che si dovrebbe parlare, per esempio, dei frigoriferi. Sappiamo infatti benissimo che essi sono alimentati con il freon, un gas compresso che di fatto rappresenta un grave pericolo

per l'ozono. Dovremmo inoltre studiare un provvedimento per favorire la sostituzione oltre che dei frigoriferi anche dei banchi-bar e — perché no — dei tagliaerba che emettono nell'ambiente fumi e residui di gas pericoloso poiché deriva dalla combustione di miscela.

Se è vero tutto questo, dobbiamo ritenere che la pregiudiziale presentata si basa su motivazioni molto serie. Se è possibile che determinati testi di legge, costosi per l'erario, siano rivolti ad un solo determinato grosso gruppo industriale, che ha una potenzialità di investimenti internazionali e che quindi ha un certo peso ed esercita una forte pressione per quanto riguarda il mantenimento e lo sviluppo della produzione nel nostro paese o il trasferimento di una sua parte rilevante all'estero, allora credo che si debbano prendere in considerazione anche altri settori. Se si vuole tutelare l'ambiente com'è stato sostenuto, giacché si è affermato che, a parte il rilancio dell'industria automobilistica, la sostituzione di vecchie auto con motori inquinanti era volta alla salvaguardia dell'ambiente, allora devono essere recepite anche le istanze dei costruttori di frigoriferi, di tagliaerba e così via.

Non dobbiamo però dimenticare che quest'anno, in Francia, dopo la cessazione dei benefici del provvedimento sulla rottamazione, si è registrato un crollo del 40 per cento della vendita di autovetture.

Noi pertanto riteniamo che la produzione, il sistema economico industriale vada rilanciato attraverso serie riforme strutturali, specialmente in campo fiscale. Questi provvedimenti *una tantum* risolveranno indubbiamente i problemi temporanei di alcuni gruppi industriali, in questo caso di uno solo, ma sicuramente non consentono di guardare con ottimismo al prossimo futuro (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

MARIO TASSONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, i parlamentari del CDU sono d'accordo sulla questione pregiudiziale presentata dai colleghi di alleanza nazionale ed illustrata dall'onorevole Gasparri.

Ritengo che tale vicenda debba portare la Camera ad una valutazione che non deve essere stanca e rituale, come spesso accade di fronte ad una questione pregiudiziale, ma ad affrontare in termini seri un problema che viene riproposto e che a mio avviso ha le caratteristiche dell'anormalità, ponendo interrogativi estremamente preoccupanti.

Non voglio fare il processo alla FIAT, come qualcuno, senza nominarla, ha fatto in quest'aula. Tuttavia non c'è dubbio che il provvedimento in discussione è immotivato e non va nella direzione dello sviluppo economico né dell'occupazione. Il primo atto del Governo in questa direzione fu però determinato per creare un momento di pacificazione in alcuni ambienti industriali. In queste ore abbiamo visto quel mondo industriale, anche il presidente della FIAT, in fermento. Allora, non è sufficiente soltanto il provvedimento al nostro esame. Forse, per favorire delle pacificazioni, per armonizzare il Governo con quell'area industriale, ci vorrebbero altri tipi di provvedimento e di facilitazioni molto più incisive e determinanti nei confronti di quell'industria.

Ritengo vi sia un dato di incostituzionalità oggettivo, perché il provvedimento agevola alcuni settori, un certo settore, discriminando altri comparti e le piccole e medie industrie, ad esempio per quanto riguarda l'abbigliamento e i prodotti dell'edilizia, che sono settori fondamentali, che nel nostro paese sono in crisi e che sul piano occupazionale hanno espulso molti lavoratori.

Ritengo allora necessario che l'Assemblea si esprima con grande decisione, soprattutto per capire fino in fondo in quale direzione si intende andare avanti, con quale politica. Ricordiamo che negli anni settanta vi fu una grande polemica sul fatto se si dovesse privilegiare il trasporto su gomma o quello su ferrovia ed abbiamo capito che vi è ancora una

volta una riproposizione della questione, in termini più drammatici e più avventati, per accelerare ed enfatizzare il trasporto su gomma e perché questo Governo, al di là delle declamazioni e delle dichiarazioni, al di là degli impegni assunti verso il paese e verso il Parlamento, non ha attuato una saggia politica per quanto riguarda il potenziamento delle strade ferrate.

Vi è però un altro dato, signor Presidente, quello che riguarda il Mezzogiorno. Lei sa, come sanno molti colleghi, che questo provvedimento non va a beneficio dell'assorbimento occupazionale, né affronta i problemi del Mezzogiorno, ma li aggrava. Non mi si venga infatti a dire che vi sono industrie automobilistiche nel Mezzogiorno, perché sappiamo quanto siano costate al popolo italiano ed al paese le industrie automobilistiche a Melfi.

Ritengo allora che si debba fare una valutazione attenta ed oculata. Ecco perché riteniamo di dover accogliere la questione pregiudiziale, che è certamente di costituzionalità, ma anche di ordine morale dal punto di vista economico e politico.

Se si svolgerà la discussione generale, interverrà l'onorevole Delfino, ma io mi auguro che a quella discussione non ci si arrivi e che già in questa fase l'Assemblea respinga questo tipo di provvedimento. Il Governo, però, non dovrà certamente fare la comparsa, ma dovrà chiarire tutti i risvolti di questo tipo di provvedimento e tentare di portare avanti una politica alta.

È stata qui richiamata quella che fu la normativa Tremonti, la legge del reinvestimento degli utili e dei profitti a favore delle industrie deboli e dell'ampliamento dell'occupazione. Credo — debbo dirlo — che siamo di fronte ad un dato sconcertante, signor Presidente. Se pensiamo che una semicrisi od una crisi farsa di Governo si è risolta e si è chiusa sull'onda dell'impegno e della promessa dell'occupazione e dello sviluppo ordinato ed armonico del nostro paese, questo decreto-legge smentisce quella che è stata una dichiarazione alla quale certamente non abbiamo dato molto credito.

Ecco perché voteremo a favore della pregiudiziale con la speranza che il nostro gesto venga seguito dalla maggioranza dell'Assemblea (*Applausi dei deputati dei gruppi misto-CDU, di forza Italia e di alleanza nazionale*).

ETTORE PERETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ETTORE PERETTI. Signor Presidente, il gruppo dei cristiani democratici è contrario alla conversione del decreto-legge che riguarda ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione di veicoli non tanto e non solo perché questo è un regalo alla FIAT, che non ha bisogno di regali, perché è in atto un palese conflitto di interessi, perché configura una disparità di trattamento con gli altri settori e magari potevamo accontentarci anche di un provvedimento più generalizzato. Quella al nostro esame, è una normativa che, secondo noi, tradisce una concezione errata della politica economica per lo sviluppo e del rapporto che deve esservi tra lo sviluppo e l'occupazione.

Secondo noi questo provvedimento non crea nuova occupazione perché il nostro paese non ha bisogno di una politica economica di forzatura nel settore automobilistico. Riteniamo infatti che in esso l'interesse nazionale non sia esclusivo — è un dato di fatto — e comunque non sia molto evidente, soprattutto quando, come in questo momento, le risorse e gli incentivi sono scarsi.

Ci sembra invece che sia necessaria una politica fiscale nei settori che sono veramente strategici dell'economia del nostro paese, come quello agricolo, dove invece notiamo un ritardo dei provvedimenti sulla qualità e sulla programmazione, e come quello dell'artigianato, della piccola industria e del commercio, rispetto al quale il Governo tende ad un inasprimento fiscale (mi riferisco all'IVA).

Vi è pertanto una profonda contraddizione: da una parte, il provvedimento sulla rottamazione prefigura una nuova industrializzazione nel settore meccanico;

dall'altro, esso prevede un inasprimento fiscale nei settori strategici, che sono invece i soli capaci di garantire sviluppo economico e nuova occupazione, tanto al nord quanto al sud.

Tra l'altro, a margine di queste considerazioni, mi sembra che andrebbe rivista tutta la politica di incentivi al settore industriale e produttivo, perché essa è molto squilibrata e non viene attuata nelle migliori condizioni.

Per tutte queste considerazioni i deputati del gruppo del centro cristiano democratico voteranno a favore della questione pregiudiziale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulle questioni pregiudiziali di costituzionalità Armaroli ed altri n. 1 e Barral ed altri n. 2.

(Segue la votazione).

ELIO VITO. Presidente, facciamo un controllo delle schede? Secondo settore settimana fila!

MAURO GUERRA. Sì, sì, facciamolo!

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti .....	393
Votanti .....	392
Astenuti .....	1
Maggioranza .....	197
Hanno votato sì ....	154
Hanno votato no ...	238

(La Camera respinge — Vedi votazioni).

**(Discussione sulle linee generali  
— A.C. 4179)**

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, onorevole Ruggeri.

Prego i colleghi di consentire al relatore di esprimersi, senza che vi sia rumore e brusii: sarebbe cosa buona e giusta!

Prego, onorevole relatore.

RUGGERO RUGGERI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto legge 25 settembre 1997, n. 324, reca ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, io ho l'abitudine di ascoltare il relatore ed anche in questa occasione vorrei poterlo fare con la vostra compiacente comprensione. Grazie!

RUGGERO RUGGERI, *Relatore*. Come dicevo, questo decreto-legge reca la proroga degli incentivi per la rottamazione. Vorrei aggiungere qualche considerazione rispetto alla relazione scritta, alla quale rimando.

Anche gli interventi che poc'anzi sono stati svolti indicano che non stiamo discutendo della legge 28 febbraio 1997 sugli incentivi per la rottamazione, ma di altro, cioè di un provvedimento che prevede il superamento di questo sistema e che si apre in modo strutturale ad un altro tipo di cultura, che tende a rispettare e promuovere l'ambiente e la sicurezza. La lettura che si deve dare, quindi, è diversa e le indicazioni emerse in quest'aula sono osservazioni e critiche alla legge sulla rottamazione, che era ed è uno strumento anticongiunturale di breve periodo, per uscire da una fase ciclica dell'economia che registrava un calo della domanda globale. Quella legge ha permesso di individuare uno dei settori strategici dell'economia che in tutti i paesi della Comunità europea è quello dell'industria automobilistica.

Il decreto su cui oggi dobbiamo confrontarci è altra cosa. Esso ci permette di attenuare tutti gli effetti negativi che

possono essere causati da una repentina dismissione degli incentivi alla rottamazione. Noi dobbiamo consolidare (è questa la finalità del provvedimento in esame) gli obiettivi che già abbiamo ottenuto in materia di erario, di occupazione e di ambiente.

Per quanto riguarda l'erario, voglio ricordare che il costo medio di un incentivo per auto di circa un milione e 700 mila lire ha provocato un'entrata netta di 2 milioni e 100 mila lire. Nel primo semestre 1997 le entrate erariali sono state di 660 miliardi netti. In termini occupazionali, nei primi cinque mesi del 1997 vi sono state 2 mila 200 assunzioni dirette, di cui la metà con contratto a termine. Abbiamo ottenuto una riduzione di oltre due terzi della cassa integrazione guadagni, con una equivalenza in addetti di circa 3 mila unità. Nell'intera Europa da un dipendente del settore automobilistico dipendono dieci addetti in altri settori. Questo è un altro motivo per cui dobbiamo uscire gradualmente da tale sistema di incentivi, proprio per non vanificare gli obiettivi già raggiunti. Anche in termini ambientali, i primi calcoli su base annua indicano una riduzione di 100 mila tonnellate annue di ossido di carbonio, di 18 mila tonnellate annue di idrocarburi combustibili, di 12 mila tonnellate annue di ossido di azoto e di 150 mila tonnellate annue di anidride carbonica.

La domanda che a questo punto ci poniamo è la seguente. Se il provvedimento rispetta veramente gli obiettivi che non riguardano soltanto l'aspetto congiunturale, e quindi la necessità di dare una spinta alla domanda (questo è avvenuto, in quanto la domanda globale è aumentata anche grazie al decreto-legge in esame), esso, così come si presenta, ha un punto critico, che consiste nella mancata considerazione di una fonte alternativa. Questo è per noi un punto importante perché, nel momento in cui il provvedimento si occupa di fonti a trazione alternativa alla benzina, entra in una strumentazione che non è più congiunturale, ma diventa strutturale. Questo è il punto.

Da fattore congiunturale questo provvedimento, nel momento in cui prevede interventi permanenti, diventa strutturale. Ci chiediamo pertanto se veramente esso risponda alle esigenze prospettate in termini di sviluppo sostenibile, di sviluppo delle aziende artigiane e di incremento della qualità.

Per queste ragioni intendo presentare un emendamento finalizzato a realizzare meglio ciò che è stato proposto in questo decreto-legge. In particolar modo cercheremo di trovare una perequazione anche per le auto alimentate a GPL rispetto a quelle alimentate a metano; in secondo luogo pensiamo di rendere permanente sia per le macchine a trazione elettrica sia per quelle a metano ed a GPL un provvedimento che possa dare maggiore respiro alla nostra economia.

Rivolgo infine un ringraziamento a tutti coloro che mi hanno ascoltato, al ministro, al sottosegretario ed anche a lei, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**SALVATORE LADU**, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Per una questione di correttezza nei confronti dei colleghi che nutrono qualche perplessità su questo decreto-legge, mi riservo di intervenire in sede di replica.

**GIUSEPPE TATARELLA.** Chiedo di parlare per una precisazione.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**GIUSEPPE TATARELLA.** Proprio perché qualcuno può avere delle perplessità oppure la necessità di un chiarimento, l'intervento del Governo deve avvenire immediatamente e non in sede di replica. Vorremmo un intervento che chiarisse ora le nostre perplessità perché, se svolto alla fine, non servirà a nessuno.

**ELIO VITO.** Già sulle pregiudiziali nessuno ha parlato contro!

**PRESIDENTE.** Onorevole Tatarella, il Governo ha facoltà di esprimersi nel modo che ritiene; la sua è una richiesta alla quale il Governo può dare o meno corso, perché tutte le ordinanze sono revocabili!

**GIUSEPPE TATARELLA.** È la motivazione che non convince!

**ELIO VITO.** Questo non è più un Parlamento: è considerato una « cosa » da sbrigare in fretta!

**PRESIDENTE.** Cerchiamo di non considerare il Parlamento — almeno noi — quello che non deve essere e, se qualcuno lo considera nel modo paventato, dobbiamo, con il nostro comportamento, dimostrare che si sbaglia.

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

**RENATO CAMBURSANO.** Per economicità di tempo chiederò che venga allegato al resoconto stenografico della seduta odierna il testo di considerazioni integrative, limitandomi soltanto a svolgere alcune considerazioni.

A giustificazione della dichiarazione di incostituzionalità di questo provvedimento ho sentito alcune affermazioni che mi hanno lasciato molto perplesso, in particolare quella secondo la quale il provvedimento che ha preceduto l'attuale, che in qualche modo anticipa nella sostanza quello al nostro esame, non avrebbe portato nulla di positivo per le casse dello Stato.

Il relatore ha già ricordato che la prima fase dell'efficacia del provvedimento di incentivo alla rottamazione si conclude con quasi 1.000 miliardi di utile per l'erario: non si possono quindi sostenere argomentazioni quando non si hanno dati o li si vogliono leggere in modo distorto. Allo stesso modo non si può sostenere che questo provvedimento non ha portato nulla di positivo in termini occupazionali, quando invece i nuovi posti di lavoro, sia a tempo determinato sia a tempo indeterminato, sono cresciuti di

alcune migliaia solo nel settore auto ed hanno interessato ben 14 mila lavoratori di quel settore e del relativo indotto. Quindi, credo siano sufficienti questi due dati per dimostrare l'esatto opposto di quanto ho sentito affermare questa sera.

Come già anticipato all'inizio, chiedo alla Presidenza di essere autorizzato a consegnare considerazioni integrative del mio intervento, perché siano pubblicate in calce al resoconto stenografico della seduta odierna.

**PRESIDENTE.** La Presidenza lo consente, onorevole Cambursano.

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

**PIETRO ARMANI.** Presidente, vorrei far riflettere la Camera su quel che ha detto poc'anzi l'onorevole Ruggeri. Egli ha affermato che noi, quando abbiamo discusso la questione pregiudiziale di costituzionalità, abbiamo parlato del decreto sulla rottamazione, che oggi non esisterebbe più, perché quello che stiamo discutendo sarebbe completamente diverso. Il relatore ha poi sciolto un inno alla « ecologicità » di questo decreto-legge, perché dalla sua entrata in vigore fino al luglio 1998 si incentiveranno soltanto le automobili o comunque le autovetture con determinati tassi di consumo del combustibile e contemporaneamente un altro articolo incentiverà le auto elettriche. Lo stesso relatore ha preannunciato la presentazione di un emendamento per estendere gli incentivi anche alle autovetture che utilizzano il GPL.

Vorrei dire all'onorevole Ruggeri che non siamo degli sprovveduti e che sappiamo perfettamente che questo decreto-legge non è altro che la prosecuzione del precedente, tant'è vero che all'articolo 1 si prevede l'estensione fino al 31 gennaio 1998 dell'attuale regime. Quindi, in realtà è una forma edulcorata del precedente; si è messo il vestito della festa rispetto alla tuta operaia del decreto-legge precedente. E così, per renderlo più presentabile, lo si è ammantato della veste dell'ecologia, per fare la felicità dei nostri colleghi verdi e

naturalmente di tutti noi, perché certamente non vogliamo respirare l'anidride carbonica. Tuttavia, il decreto-legge resta esattamente la prosecuzione del decreto-legge precedente.

All'onorevole Cambursano, che adesso ha sciolto un altro inno sull'aumento dell'occupazione, vorrei ricordare che se l'occupazione è aumentata nel settore automobilistico e nell'indotto, si tratta in realtà di un aumento effimero. Peraltro, si tratta di un settore che noi tutti rispettiamo, perché è stato per lungo tempo trainante per l'economia italiana. Oggi, ahimè, non lo è più, da un lato perché le automobili nazionali sono contrastate dall'importazione di automobili straniere, parimenti se non maggiormente competitive, sia dal punto di vista della qualità sia dal punto di vista del prezzo, ma anche perché ormai, in un paese in cui il tasso di natalità è in calo, evidentemente il mercato automobilistico è soltanto un mercato di sostituzione, un mercato che sostituisce le auto vecchie con le nuove. Quindi, finite le auto con dieci anni di anzianità — a meno che non si faccia un terzo decreto-legge che, sciogliendo un altro inno all'ecologia, prolunghi la durata degli incentivi, cioè li estenda alle auto che hanno cinque, sei o sette anni di anzianità, a seconda di quello che l'avvocato Agnelli suggerirà a coloro che ne saranno i promotori nel Governo —, evidentemente ad un certo momento la domanda di sostituzione cesserà. E allora, cosa succederà? Sorpresa, colleghi deputati: succederà che l'avvocato Agnelli metterà i dipendenti in cassa integrazione, come del resto mi pare stia facendo già la Piaggio, nonostante l'incentivo alla rottamazione dei motorini. E chi paga la cassa integrazione? La paghiamo tutti noi, la pagano i contribuenti italiani; formalmente, la paga anche l'INPS, ma abbiamo scoperto, leggendo una relazione del presidente dell'INPS del luglio scorso che è stata stranamente secretata (non si trova in circolazione ed io ho dovuto procurarmela per vie traverse), che l'Istituto, di fronte a tutta una serie di oneri per l'assistenza sociale, si trova ad essere

finanziato non da trasferimenti provenienti dal bilancio dello Stato ma da anticipazioni di Tesoreria, per cui si indebita verso il Tesoro dello Stato. Accade poi che quest'ultimo, ad un certo momento, scopra che deve coprire questi debiti e si arriva quindi ad una situazione come quella che registriamo in questi giorni in Commissione lavoro, dove stiamo discutendo un provvedimento, già approvato dal Senato, che trasforma 120 mila miliardi di anticipazioni di Tesoreria dell'INPS, nell'ambito dei quali si inserisce probabilmente anche il disavanzo o i disavanzi pregressi della gestione per la cassa integrazione, da debiti patrimoniali dell'INPS a debiti del bilancio pubblico, cioè a debito pubblico ufficiale. Ne conseguirà che quest'ultimo sarà pari non più a 2 milioni e 300 mila miliardi ma a 2 milioni e 300 mila miliardi più 120 mila, che peraltro sono soltanto una parte dell'indebitamento dell'INPS coperto con anticipazioni di tesoreria; un'altra parte fa giungere il livello complessivo delle anticipazioni a 240 mila miliardi.

Sostanzialmente, l'avvocato Agnelli cade sempre in piedi. Direi che questa è una Repubblica fondata sull'automobile, a differenza delle repubbliche dell'America latina fondate sulle banane (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*). Noi producevamo banane in Sicilia, ma all'epoca degli arabi: non le abbiamo più prodotte e adesso produciamo automobili.

Ci troviamo ad approvare un decreto-legge che prolunga una situazione preesistente, introdotta da un altro decreto-legge scaduto; tale prolungamento della situazione pregressa è disposto fino al 31 gennaio 1998. A questo punto, ci dobbiamo chiedere: dobbiamo sostenere l'economia in questo modo? Signor Presidente, vorrei ricordare che l'indice della produzione industriale nel periodo gennaio-agosto 1997, rispetto allo stesso periodo del 1996, è aumentato dello 0,3 per cento, cifra che del resto mi è confermata ed avvalorata dal sottosegretario Macciotta, intervenuto ieri nella discussione di un altro provvedimento. A fronte di questo dato, va tuttavia considerato che l'indice

della produzione industriale riferito alla fabbricazione dei mezzi di trasporto, nello stesso periodo, è pari a più 6,5 per cento. Evidentemente, cresce la produzione industriale nel settore automobilistico e nei settori collegati ma crolla la produzione industriale in altri settori.

D'altra parte, signor Presidente, con una pressione fiscale che abbiamo scoperto essere cresciuta nell'ultimo anno di ulteriori 2 punti, evidentemente le persone che hanno un reddito disponibile per cambiare l'automobile non hanno disponibilità economiche, ad esempio, per andare in vacanza, tanto è vero che il settore del turismo alberghiero ha registrato quest'anno un calo delle presenze, soprattutto degli ospiti italiani.

Lei comprenderà che si tratta di un gioco dei bussolotti, del gioco delle tre carte, con una carta che si passa in una mano dopo essere stata tolta dall'altra. Ma non basta. L'indice generale del fatturato industriale è cresciuto del 2,4 per cento (mi riferisco sempre al periodo gennaio-luglio 1997, visto che l'ISTAT non è mai puntuale nella correlazione fra l'indice della produzione industriale e quello del fatturato), mentre l'indice relativo alla fabbricazione dei mezzi di trasporto nello stesso periodo è cresciuto del 13,7 per cento.

Evidentemente, qualche cosa non funziona. Se noi gonfiamo, se noi droghiamo l'economia, perché questa è una droga... Si è parlato della Tremonti come di una « droga » degli investimenti. Ebbene, questa è la « droga » di sinistra, mentre la Tremonti era la « droga » per tutti i settori produttivi e non semplicemente per quelli che nel momento in cui l'Ulivo vinse le elezioni il 21 aprile del 1996 dissero: è meglio un Governo di centro-sinistra per fare una politica moderata! Naturalmente la riduzione dell'orario di lavoro a 35 ore dimostra che questo signore aveva sbagliato i suoi conti.

Ebbene facciamo un'altra considerazione. Andiamo a vedere gli scambi commerciali con l'estero; sappiamo che la spettabile FIAT Spa produce automobili in Brasile e in Polonia (faccio due esempi

noti a tutti). Non solo, sappiamo che l'incentivo non va soltanto alle auto FIAT ma anche, evidentemente, alle auto straniere che vengono importate sul mercato italiano.

Nel periodo gennaio-giugno 1997 (come vedete l'ISTAT, per quanto riguarda le esportazioni, è di due mesi in ritardo rispetto alla produzione industriale), in rapporto allo stesso periodo del 1996, le esportazioni sono cresciute dello 0,6 per cento mentre le importazioni del 4,2 per cento. Ciò dimostra che comincia ad emergere qualche perdita di colpi della nostra competitività, delle nostre ragioni di scambio.

Per quanto riguarda i mezzi di trasporto, con riferimento ai paesi non appartenenti all'Unione europea, abbiamo esportazioni che si riducono dell'1,6 per cento ed importazioni che invece crescono del 17,2 per cento.

Viceversa, per quanto riguarda i paesi appartenenti all'Unione europea, nel periodo gennaio-giugno 1997, sempre rispetto allo stesso periodo del 1996, le esportazioni concernenti i mezzi di trasporto si riducono del 3,7 per cento mentre le importazioni crescono del 10,6 per cento.

Dunque, cosa si è verificato? Si è verificato che la FIAT, naturalmente, ha potuto costruire all'estero tutta una serie di automobili che ha potuto vendere in Italia ed ha incentivato l'occupazione in Brasile e in Polonia. Contemporaneamente, però, si è verificato che l'incentivo alla rottamazione ha stimolato soprattutto le importazioni di auto estere, tanto è vero che le importazioni dei mezzi di trasporto dai paesi extra Unione europea sono cresciute del 17,2 per cento, mentre dai paesi appartenenti all'Unione europea sono cresciute del 10,6.

Sostanzialmente ciò dimostra che per aiutare l'avvocato Agnelli ed i suoi cari dobbiamo sopportare un ingresso massiccio nel nostro mercato di auto estere che tra l'altro, in molti casi, sono migliori delle auto italiane. Come appartenente ad alleanza nazionale mi vergogno di dirlo in un'aula parlamentare, sta di fatto, però,

che in molti casi per qualità e per prezzo le auto straniere sono migliori di quelle italiane.

Ne consegue che sostanzialmente noi stiamo sostenendo, pompando un'industria che determina e caratterizza la nostra Repubblica, fondata sul lavoro (articolo 1 della Costituzione); sosteniamo questa industria e la gonfiamo. Rischiamo di gonfiare il ritmo dell'economia, il PIL, soltanto in questo settore e di creare il deserto in altri settori. Ciò è tanto vero che qualche produttore di elettrodomestici ha scoperto la rottamazione e addirittura dà un premio a chi compra elettrodomestici nuovi in cambio di quelli che vengono restituiti per la rottamazione, e ciò senza che lo Stato intervenga con un sostegno finanziario. Questo dimostra che o si estende la rottamazione a tutti i settori industriali, ed allora abbiamo veramente un ritmo di crescita della produzione industriale in tutti i settori, oppure si fanno... figli e figliastri!

Quando il gruppo di alleanza nazionale presentò una proposta di legge — firmata in primo luogo dal sottoscritto, ma sottoscritta anche da Gianfranco Fini, da Tatarella e da tutti gli altri autorevoli parlamentari di alleanza nazionale — che dopo molte insistenze riuscimmo a far discutere nella VI Commissione permanente della Camera, Finanze, quel provvedimento, pubblicato come Atto Camera n. 2292, venne brutalmente «segato» dalla maggioranza, la quale sostenne che si trattava di una riedizione della legge Tremonti. Ebbene, se avrete la compiacenza di leggere l'Atto Camera n. 2292, vi renderete conto che non si tratta di una riedizione della legge Tremonti, bensì di un provvedimento che, accanto alla riproposizione dell'incentivo Tremonti, contempla anche un altro ordine di incentivi, consistenti in primo luogo nei premi di assunzione — argomento, onorevole Nesi, di grande attualità in questo momento —, nonché in un incentivo fiscale diretto a favorire il reinvestimento degli utili nei settori in cui sia necessario realizzare una crescita dei ritmi produttivi. È questo un fatto importante in alcuni comparti del-

l'economia o, perlomeno, lo era prima che l'economia si ritrovasse a terra, come testimoniano i dati che sono stati resi noti. Sappiamo, infatti, che la produzione industriale è cresciuta dello 0,3 per cento e che pertanto il PIL ha avuto un incremento molto modesto.

Come dicevo, la maggioranza ha brutalmente bocciato la nostra proposta di legge, che cercava invece di rendere più generale un tipo di incentivo che è stato previsto soltanto per le automobili e per i ciclomotori, perché cari ad un comparto industriale nei confronti del quale l'Ulivo vuole compiere atti di benevolenza.

È dimostrato inoltre che un meccanismo come quello delle incentivazioni droga l'economia, cosa che invece la legge Tremonti non ha fatto, e che, proprio drogando l'economia in un particolare comparto produttivo, prepara la stessa al momento in cui, finita la droga, per rieducare il drogato alla vita normale, bisognerà sostenerlo ricorrendo alla cassa integrazione. Il ricorso alla cassa integrazione, che è già stato preannunciato dalla Piaggio e che probabilmente nel prossimo anno verrà preannunciato anche dalla FIAT, servirà per sostenere quel settore che oggi supportiamo con gli incentivi alla rottamazione.

L'onorevole Ruggeri, che è molto sensibile agli aspetti ecologici, sostiene che verrebbe incentivata la produzione di auto a metano e quelle elettriche. Signori, le auto elettriche! L'ecologia diventa sistema nei grandi centri urbani! Per carità, bisogna sostenere queste auto! Ma quando si esaminano i dati concernenti gli acquisti di tali autovetture, si nota che quaranta vetture sono state comprate a Palermo e che qualche paese della Comunità europea, non so se la Svezia o la Danimarca, ne ha comprata qualche decina. Ad ogni modo non si arriva a produrre più di cento auto elettriche l'anno. Si verifica una situazione un po' analoga a quella che ci trovammo a vivere all'epoca dell'*austerità*. Vi ricordate delle famose domeniche a piedi degli anni della crisi petrolifera, degli anni settanta? Allora la sinistra, ispirata dalla grande

cultura economica della sinistra, per sostenere il settore automotoristico teorizzava il cambio dall'auto privata a quella pubblica. Naturalmente gli autobus, che potevano essere comprati dai comuni ed anche dalle regioni, non potevano sostituire le catene di montaggio, che allora esistevano sulla base dei principi tayloristici, nelle grandi fabbriche automobilistiche.

Quindi, con gli interventi diretti a sostenere la produzione di un centinaio di auto elettriche, che tra l'altro, essendo prodotte prevalentemente dalla FIAT, rappresenteranno un ulteriore, specifico e ben indirizzato incentivo alla premiata Fabbrica italiana automobili Torino, certamente non si riuscirà a sostenere in modo adeguato il settore né si potranno sostituire le migliaia di macchine che oggi vengono portate a rottamare, ma che a un certo momento finiranno.

Vi è un altro problema al quale voglio accennare. Ammesso anche, onorevole Ruggeri, che le auto elettriche per un colpo improvviso di bacchetta magica, anziché centinaia, diventassero migliaia, si è mai chiesto che fine facciano le batterie esaurite? Le batterie possono essere ricaricate attraverso un meccanismo specifico, ma ad un certo punto non è più possibile procedere alla ricarica ed è per questo che mi domando dove vada a finire la gran massa di batterie «rottamate», quelle cioè provenienti dalle auto vecchie. Dove vengono buttate? Vi siete posti, ecologisti della prima ora, questa domanda? Si tratta di un problema ulteriore che occorre considerare, una sorta di «punto e virgola» inserito in un discorso molto più articolato che spero di aver sviluppato con il mio intervento.

Credo che non ci si debba prendere in giro; dobbiamo sostenere il sistema industriale nel quadro della globalizzazione per arrivare in tempo all'appuntamento del maggio prossimo. In quell'occasione vedremo quale rapporto tra lira ed euro verrà fissato o, meglio, ci verrà imposto, così come è accaduto allorché venne stabilito il rapporto tra lira e marco quando entrammo nel novembre dell'anno