

scorso nel sistema monetario europeo. Nel prossimo mese di maggio, al momento della verità, vedremo che cosa accadrà. Come prima cosa sarà «scaduto» il primo articolo perché la data del 31 gennaio 1998 sarà stata superata; quanto al secondo termine, quello del luglio 1998, vedremo come verranno affrontati i problemi di tutta l'economia italiana non soltanto quelli della spettacolare FIAT Spa e del suo indotto; vedremo come verrà risolto nell'economia globale il confronto con i nostri concorrenti europei.

Collegi, con l'euro non spariscono i «sistemi-paese», essi rimangono e tutti i nostri partner europei hanno interesse che noi non esportiamo inflazione, che non siamo «contagiosi» dal punto di vista dei conti pubblici, non hanno alcun interesse che tutto il nostro sistema industriale, fatto prevalentemente da cinque milioni di partite IVA, quindi da milioni di piccole e piccolissime aziende, sia veramente competitivo. Gli altri paesi europei hanno bisogno del nostro mercato soltanto per colonizzarci. Questo è l'unico problema che si pongono perché, per il resto, è sufficiente che non esportiamo inflazione e che non siamo «contagiosi» dal punto di vista della finanza pubblica.

Collegi sparuti di quest'aula, non prendiamoci in giro! Questo è un aiuto specifico e avete fatto male a non votare a favore della pregiudiziale di costituzionalità perché la rabbia dei settori esclusi, la rabbia delle piccole e medie imprese farà sì che il problema venga sollevato davanti alla Corte costituzionale. Certamente quest'ultima risolverà il problema, visto che certe sentenze sono, per così dire, aiutate o ispirate, ma non vi eviterà l'impopolarità presso l'intero settore industriale a causa di talune misure che voi pagherete sulla vostra pelle (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

EDO ROSSI. Signor Presidente, colleghi, è evidente che il provvedimento in discussione — anche nel modo in cui si sta

evolvendo — ci ha visto e ci vede, come rappresentanti del gruppo di rifondazione comunista, francamente molto critici. Noi abbiamo sempre sostenuto che la politica della rottamazione non è e non può essere una politica. Lo abbiamo detto non oggi, ma in circostanze che non potevano generare sospetti.

Ci pare di fatto che nel nostro paese si sia verificata una cosa abbastanza strana: abbiamo voluto copiare un esperimento fatto dalla Francia sapendo già quale era stato l'esito finale di quel provvedimento rispetto alla crisi dell'auto. Vorrei fare osservare che non furono dei Governi di sinistra a proporre quel provvedimento: nel 1994, infatti, fu il Governo Balladour a inventarlo e prevedeva l'erogazione di 5 mila franchi a chi rottamava e un anno dopo, il Governo Juppé lo ripropose per un periodo di quasi due anni.

Penso che queste iniziative in Francia abbiano contribuito in modo determinante — per la verità, come si è verificato anche in Italia — ad incentivare la domanda; ma, al tempo stesso, esse hanno «drogato» il mercato. Non solo, ma si è verificata una cosa anomala (non lo dice il sottoscritto, ma autorevoli commentatori): questi fatti hanno sconvolto gli stessi comportamenti dei consumatori rispetto alla situazione precedente.

Vorrei ricordare che la fine degli aiuti pubblici al settore in quel paese si è tradotta in un crollo della domanda. Nel mese di novembre, cioè un mese dopo, era calata infatti del 21 per cento; tre mesi dopo era calata del 33 per cento: ciò ha comportato che il confronto sull'anno fosse vicino al 50 per cento! Non solo, ma vi sono stati ben 40 mila dipendenti dichiarati in esubero, che sono stati posti in qualche modo a carico dello Stato! Questo è il risultato dell'esperimento francese: sottolineo che sto parlando di un paese nel quale le case automobilistiche sono più di una e, dal punto di vista dell'innovazione tecnologica, sono considerate all'avanguardia a livello europeo.

Si può quindi constatare come il provvedimento sulla rottamazione, che si prefiggeva di sostenere l'industria automobi-

listica nazionale, approvato un anno fa, abbia raggiunto solo relativamente quel risultato; infatti, se è vero che la quota di mercato dell'industria nazionale è attorno al 48 per cento, è altrettanto vero che l'industria europea o comunque non nazionale ha superato ampiamente il 50 per cento!

Se l'altro obiettivo di quel provvedimento era quello di aumentare l'occupazione, tale risultato non è stato a mio avviso raggiunto; mi pare, infatti, che non sia giusto affermare che sono state fatte tutte queste assunzioni, altrimenti bisognerebbe dire anche che tipo di contratti queste assunzioni hanno comportato: è bene precisare che più dell'80 per cento di esse sono state caratterizzate da contratti a tempo determinato! Non solo, ma una parte delle restanti assunzioni sono in qualche modo riconducibili al fatto che è stata ridotta la possibile cassa integrazione, che altrimenti si sarebbe dovuta garantire.

Noi pensiamo che quella della politica della rottamazione sia una scelta per lo meno discutibile, se non sbagliata (manteniamo quindi questa diversità di giudizio), perché rappresenta anche dal punto di vista morale un «rasentamento» della legalità: infatti, mentre si tagliano le spese pubbliche e si interviene sullo stato sociale, in un qualche modo si danno soldi al mercato, ad un «pezzo» del mercato per alterarne le regole fondamentali!

Se questa è una politica, non è una politica che noi condividiamo; se questa è una politica mi chiedo allora perché non sia stata estesa a tutti gli altri settori. In tal caso, peraltro, il nostro giudizio non sarebbe più solo critico, ma addirittura intransigente!

I dati relativi alla situazione italiana illustrati dal relatore evidenziano un rilancio della produzione, una riduzione dell'inquinamento, maggiori introiti dello Stato e un aumento dell'occupazione. Questi sono i dati sintetici che il relatore ci ha fornito. Io penso che tali dati non possano essere letti in questo modo, perché si tratterebbe di una lettura limitata e parziale. Al di là del risultato

dell'inquinamento, che è facilmente verificabile essendo state rottamate auto che avevano un carico inquinante molto elevato, ritengo che gli altri effetti debbano essere letti in altro modo. Se questi sono i dati veri su cui dobbiamo misurarci, se non sono per così dire discutibili, allora dobbiamo cominciare a dire che la rottamazione entra a far parte della nuova scienza economica. Penso però che così non sia e che dobbiamo dare una corretta lettura, così come è stato imposto in Francia. Questa corretta lettura presuppone che i dati siano analizzati nell'ambito di tre, quattro anni. E allora dobbiamo chiederci cosa succederà nel giro di tre, quattro anni se anche in Italia si registrassero gli stessi cali produttivi non compensati, come tutti sappiamo, dall'innovazione tecnologica, da una competizione basata sull'alto livello tecnologico. Cosa succederà quando la manodopera assunta in vario modo, precaria, sarà licenziata o comincerà di nuovo la cassa integrazione come è avvenuto in Francia? Come saranno compensate le entrate fiscali che nei prossimi anni verranno meno per effetto di questa spinta del mercato?

Credo che fino ad ora non ci siamo posti un problema che invece dobbiamo porci. Quant'è il costo, con il quale dovremo fare i conti, rispetto allo smaltimento delle auto rottamate? Chi pagherà questo costo? Abbiamo il dovere di interrogarci e dare una risposta a queste domande, perché se ci fermassimo solo a questi risultati, commetteremmo a mio avviso un grande errore. I risultati sono questi; tuttavia abbiamo il dovere non di enfatizzarli, ma di cercare di posizionarli sul medio periodo per verificare come questa scelta, che non si basa su una nuova scienza economica, diventi un processo che ci consenta il suo stesso superamento.

Il nostro sistema industriale nel settore automobilistico aveva e continua ad avere dei problemi e noi abbiamo risposto fino ad ora con la rottamazione. Dico anch'io, usando un termine che è stato già usato, che questa è una droga e come tutte le droghe altera la visione dei problemi: può

far star bene per un po', ti fa sentire sollevato, ma poi arriva la crisi di astinenza che ti riporta alla realtà delle cose, alle conseguenze e alla sofferenza. La realtà delle cose, che ci fa soffrire, riguarda diversi aspetti e questo provvedimento, questa droga, non ne risolve nessuno.

Noi insistiamo da tempo — lo abbiamo detto in più occasioni al Governo — perché il nostro paese si doti di una politica dei trasporti, di una politica della mobilità delle persone e delle merci, che indirizzi scelte sul trasporto collettivo, non come diciamo noi comunisti, ma come la Comunità economica europea continua a sollecitarci rispetto a queste esigenze, a queste scelte. E allora quali sono i programmi di sviluppo industriale di questo e di altri settori?

Dopo la fase della costruzione del monopolio privato nel nostro paese — qui siamo in presenza di monopolio privato e vorrei farvi osservare un dato che è sfuggito a tutti noi, ma sul quale dobbiamo misurarci — qual è stata la fase che ha avviato il decentramento produttivo? Vorrei farvi osservare che per produrre la *127* bastava la cartina di Torino per trovare le aziende necessarie alla costruzione di quest'auto. Per costruire la *Ritmo*, cioè qualche anno dopo, la cartina si è dovuta ampliare, diventando la cartina del nord. Per produrre la *Punto*, la cartina è diventata ancora più grande, è diventata quella dell'Italia. Oggi, per produrre la *Bravo* serve il mappamondo: i soggetti che concorrono a produrre quest'auto non sono più in Italia, o per lo meno non sono tutti in Italia, sono anche in altri paesi. Oggi, la politica che è stata praticata, che si è voluto perseguire, che ha voluto il grande capitale serve sempre meno a produrre in Italia, ma è volta a far consumare in Italia auto che vengono costruite non solo nel nostro paese ma anche all'estero. Il mio è un ragionamento che voglio proporre alla discussione, cogliendo l'occasione del provvedimento sulla rottamazione.

Vedete, non possiamo non considerare il fatto che lo Stato italiano abbia speso

quote consistenti di finanziamenti in questo settore. Per la verità, non sappiamo a quanto essi ammontino, o almeno non lo sappiamo ancora: abbiamo chiesto più volte — anche con una mozione — di conoscere quanti siano i finanziamenti che, a vario titolo, sono stati destinati a questo settore non nel corso della lunga esistenza di questa azienda o comunque del comparto automobilistico, ma negli ultimi dieci anni; quanti siano stati gli sgravi contributivi, la cassa integrazione, i prepensionamenti, i fondi per l'occupazione, i fondi per le imprese e per l'innovazione tecnologica, le agevolazioni in materia di energia dei trasporti.

Se non mettessimo in evidenza questi dati, molti avrebbero la possibilità di mettere in correlazione i soldi che lo Stato spende per questo settore e gli utili che l'impresa FIAT, il monopolio FIAT continua a snocciolare. Dobbiamo avere una visione chiara di questi dati e solo dopo potremo verificare se le affermazioni che vengono fatte siano prive o meno di fondamento.

Quante risorse servono alla nostra industria per essere competitiva sul terreno tecnologico? Chi deve pagarle? Queste sono le domande che dobbiamo porci nel momento in cui approviamo aiuti rivolti a tale settore. È legittimo, anziché dare droga oggi e metadone domani, chiedere al Governo — e noi lo facciamo in diverse sedi ed in vari modi — che si attivi per ottenere uno sforzo progettuale di investimenti dall'industria dell'auto, affinché recuperi il ritardo che presenta rispetto ad altre case automobilistiche? Questo, infatti, è il vero problema: il ritardo rispetto ad altre case automobilistiche. Non diciamo su tutto, ma non possiamo però accettare che la competizione del domani in questo settore si svolga esclusivamente in rapporto alla riduzione del costo del lavoro.

Chiediamo allora di conoscere quali siano i progetti che il monopolio del settore in Italia lancia per quanto riguarda la ricerca e l'innovazione di prodotto oltre che di processo; quali siano i progetti sulla qualità dei materiali; per

quale motivo le case estere si stiano rapidamente avviando ai tre anni di garanzia, mentre il marchio italiano presenta, da questo punto di vista, delle difficoltà. Vi è una diversa qualità dei materiali anche in riferimento alla sicurezza attiva e passiva, alla riduzione dei consumi di carburante, all'impatto degli stessi e del loro riciclaggio.

Ritengo che questi siano gli elementi sui quali poi si misura la competizione internazionale; in questa direzione si dovrebbero fornire risposte. Pertanto, su tale questione incalziamo costantemente il Governo.

Il provvedimento oggi in discussione in parte è una proroga del precedente ed in parte presenta nuove modalità applicative, tentando di individuare una possibilità di uscita, cosiddetta morbida, dalla rottamazione. Avendo visto cosa è successo in Francia quando si è interrotta bruscamente tale normativa, se la politica della rottamazione finisse immediatamente, conosceremmo già quali sarebbero le conseguenze. Credo quindi che sia corretto pensare ad una fase di uscita morbida; da questo punto di vista la filosofia del provvedimento è condivisibile. Ritengo che sia positivo incentivare proporzionalmente l'acquisto di auto con minori consumi e l'uso di carburanti meno inquinanti, come quello elettrico e quello gasifer. Credo tuttavia che siamo lontani da una vera risposta ai problemi di natura ambientale. In merito, l'emendamento presentato dal relatore tranquillizza, giacché di fatto sposta alcune risorse, che prima erano destinate ad incentivare la riduzione del consumo di benzina, verso l'utilizzo di impianti e combustibili alternativi. Pre-scindo dal fatto che tra questi combustibili alternativi il decreto aveva assolutamente dimenticato il gas propano liquido, dimenticanza che mi sembra sia stata recuperata dall'emendamento alla cui stesura anche rifondazione comunista ha dato un buon contributo.

Se allora la vera ragione del provvedimento è quella ambientale e non quella di favorire le grandi case automobilistiche, penso se ne debbano cambiare le coordi-

nate. In futuro gli incentivi andranno erogati per favorire tutti quei consumatori che acquistano auto fabbricate dai costruttori con impianti a consumo di carburante alternativo. Poiché non tutti i costruttori installano impianti di questa natura, ma anzi nella stragrande maggioranza dei casi subordinano la validità del certificato di garanzia al consumo di carburante inquinante, cioè la benzina, penso vada data la possibilità a chi vuole un'auto a basse emissioni inquinanti di poter installare un impianto alla fine del periodo di garanzia. Questa è una scelta obbligata se veramente siamo animati da una cultura più attenta ai problemi ecologici. Va pertanto riequilibrata — come è stato fatto nell'emendamento presentato dal relatore — la spesa, cioè la quantità di contributi che vengono destinati a questo settore.

Ritengo che in tre o quattro anni si potrebbe portare l'impiego dei combustibili alternativi ad un quinto od un quarto del nostro patrimonio circolante ed ho considerato per un attimo che cosa avrebbe detto il relatore se domani mattina (intendendo per domani mattina fra quattro o cinque anni) avesse dovuto calcolare quante emissioni nocive in meno sarebbero state immesse nell'aria, soprattutto dopo aver registrato che con l'impiego di questi carburanti alternativi nelle grandi città non ci sarebbero più i problemi che notoriamente si verificano in diverse stagioni quanto quelle stesse città devono essere chiuse al traffico.

Credo dunque che questa sia la strada, anche perché — consentitemi la valutazione di un aspetto nazionalistico — dando questo tipo di impostazione, sarebbero le piccole e medie imprese italiane, l'artigianato italiano meccanico, ad avere un forte impulso. Ciò sia sul piano della produzione, perché la produzione di questi impianti è tutta italiana, sia su quello della tecnologia anch'essa tutta italiana, così come tutto italiano è il lavoro. Se non altro per tali ragioni questa è la strada migliore da seguire.

Come rifondazione, dunque, sollecitiamo una scelta in questo senso perché,

se questa scelta verrà effettivamente compiuta, evidenzierà la volontà del Governo e della maggioranza di incamminarsi lungo una direzione nuova, quella dell'incentivazione ecologica e non della rottamazione. Quindi, lo ripeto, l'emendamento proposto dall'onorevole Ruggeri cambia la natura della normativa, ne modifica l'impostazione. Per queste ragioni, pur mantenendo tutte le nostre critiche sulla rottamazione, ritengo che dia una seria possibilità affinché la rottamazione come strumento finisca e ne venga posto in essere un altro.

Con le modifiche al provvedimento che abbiamo indicato, con l'impegno da parte del Governo, esaurita la proroga per l'automobile con il sistema della gradualità e quella che sicuramente verrà proposta per i motorini, a considerare da concludere questa esperienza, che era motivata da ragioni di straordinarietà, e con l'impegno soprattutto a non estenderla ad altri settori (se ciò avvenisse, infatti, si aprirebbe un vortice nel quale, per quanto ci riguarda come rifondazione comunista, non saremmo disponibili ad entrare), se dunque ci sono queste condizioni, siamo disponibili a sostenere il provvedimento, che è di graduale uscita dalla politica della rottamazione con l'inserimento del nuovo concetto di cui dicevo, che pensiamo sarà apprezzato da tutti gli italiani.

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

UMBERTO GIOVINE. Presidente, colleghi, penso che le argomentazioni portate poco fa dal collega Edo Rossi contro questo provvedimento sarebbero più che sufficienti per rendere inutile il mio intervento, in quanto egli — devo riconoscerlo — con indubbia coerenza con quanto dichiarò il 7 ottobre in Commissione, ha evidenziato puntualmente una serie di motivi per i quali non è opportuno un rinnovo del decreto per incentivare la rottamazione.

Tali dichiarazioni vennero però rese dal collega Rossi prima che si svolgesse la

falsa crisi del Governo Prodi. Sono francamente sorpreso, dopo il giro di valzer che vi è stato, di riascoltarle oggi: non si capisce bene, infatti, come si possa contemporaneamente sostenere questo Governo e quelle argomentazioni.

Su tale aspetto tornerò fra un minuto nel mio breve intervento. Per ora desidero soltanto rilevare che quanto è stato sostenuto dal collega Rossi è in larga parte — non totalmente — condivisibile, soprattutto laddove egli ha fatto presente che nessuno dei grandi problemi dell'industria italiana viene risolto con questi sistemi.

L'onorevole Edo Rossi ha poi ricordato le disastrose percentuali di caduta della domanda in Francia dopo il termine di vigenza della normativa, chiarendo cosa succede quando si crea una domanda drogata; ha parlato di atterraggio dolce (anche se, in realtà, l'atterraggio non è mai dolce). Mi si obietta da parte dell'ambiente industriale che in Francia vi è poi stata una risalita della domanda, ma essa certamente non ha neutralizzato la disastrosa discesa che aveva prodotto gli effetti sociali ed economici molto opportunamente e puntualmente ricordati dal collega Rossi.

Ci si chiede allora come questo Governo possa proporre una cosa attraverso l'autorevole relatore Ruggeri e poi dichiarare il suo esatto opposto attraverso l'autorevole rappresentante di rifondazione comunista. Cercherò di capirlo e di spiegarlo (avrei questa pretesa) in poche parole.

Edo Rossi ha detto: la rottamazione entra a far parte della nuova scienza economica. È un'immagine suggestiva, ma la rottamazione ha invaso oramai il linguaggio e la società italiana: avanza pericolosamente e penetra nell'opinione pubblica l'idea che attraverso interventi centrali come questi si possano sanare i problemi italiani. Si tratta di un'idea pericolosissima, peraltro già connaturata all'essenza stessa dell'economia e della politica del nostro paese.

In realtà, le misure di sostegno forzoso dei prezzi o assistenziali aggiungono rigidità ad un'economia che è già rigidissima

e, in rapporto ai parametri europei, tolgono ulteriore libertà economica e d'impresa ad un paese che si colloca in fondo alle classifiche mondiali quanto a libertà economica. Questo succede quando invale una cultura o una pseudocultura dell'intervento dall'alto, di cui la rottamazione è una metafora.

La rigidità che si vuole introdurre con queste misure è seconda soltanto a quella che si introdurrebbe nella deprecata ipotesi che si arrivasse ad una riduzione dell'orario di lavoro imposta per legge a 35 ore. Nel momento in cui la Commissione bicamerale discute di federalismo, la misura più centralista possibile, l'imposizione per legge dell'orario di lavoro, sarebbe una presa in giro crudele degli italiani e di questo Parlamento.

Non si può imporre un orario di lavoro uguale in un paese che registra la più alta disparità regionale di disoccupazione. Lo ricorda proprio oggi il maggiore quotidiano economico italiano: il tasso minimo di disoccupazione — quello del nord — nel nostro paese è secondo solo a quello dell'Austria (ed è pari al 7 per cento); il tasso massimo di disoccupazione — quello della Calabria e di gran parte del sud — è secondo, negativamente, solo alla Spagna. In un paese che ha questa terrificante escursione sul piano dell'occupazione, imporre qualsiasi misura (non parliamo poi dell'orario di lavoro!) uguale dappertutto è un crimine o, peggio ancora, un errore, come diceva un grande francese.

Questa metafora della rottamazione induce comunque a qualche considerazione conclusiva. Il termine in questione, infatti, è entrato non soltanto nel linguaggio economico, suscitando ed eccitando le fantasie, ma anche nel linguaggio politico (il collega Mancuso ebbe a definire in quest'aula « automobilista » il Governo in un suo celebre intervento) e in quello giornalistico. Il maggior quotidiano italiano ieri titolava: « Mode: la rottamazione. E adesso avanti con i rigatoni ». Siamo, cioè, alla moda della rottamazione. Il quotidiano della Conferenza episcopale italiana lamenta che si pensa troppo al

parco macchine, mentre gli incentivi per il « parco figli » non ci sono mai! Qui si entra nel trascendentale! Ma il termine di cui si parla è entrato anche nel linguaggio della satira. Su *Il Foglio* di oggi Angese disegna l'ingegner Romiti che corre a rottamare l'ultima *Cinquecento* inseguito dall'avvocato Agnelli con una chiave inglese in mano e la domanda: « Riuscirà lo scaltro Romiti a rottamare l'ultima *Cinquecento* prima che l'avvocato rottami lui? ».

L'avvocato Agnelli fa parte di un'altra metafora che è stata ricordata stasera in quest'aula, la metafora tutta italiana della « grande madre FIAT » rappresentata dallo sguardo paterno dello stesso avvocato Agnelli. La rottamazione è una metafora nella metafora e, poiché è stato ricordato stasera in quest'aula, vorrei ricondurre, se possibile, questa metafora allo stupefacente potere anche suggestivo, semantico, della FIAT in Italia, e non soltanto al suo potere economico, che tutti conosciamo. Una FIAT — la famiglia Agnelli — che, come ogni buon padre, propone o talvolta impone la soluzione ai problemi che si pongono in Italia. Fu la fondazione Agnelli ad inventare il concetto di Padania. Forse molti lo hanno dimenticato, ma fu proprio tale fondazione a creare tale concetto e ora, alcuni anni dopo, esiste persino un gruppo parlamentare di valorosi colleghi che si ispira niente meno che alla indipendenza della Padania. Questo grazie alla fondazione Agnelli, prima della quale la Padania non esisteva (la lega infatti, devo dire molto più opportunamente, parlava di repubblica del nord).

Non è solo questo l'effetto di intervento della FIAT nella società italiana. La rottamazione, come è stato ricordato, fu introdotta in Francia dal Governo Balladur e poi dal Governo Juppé, il quale venne a sua volta rottamato. Intervenne quindi Lionel Jospin, lo stesso che in campagna elettorale promise di impedire la chiusura di una grande fabbrica di auto in Belgio che poi verrà regolarmente chiusa (tanto valgono le promesse elettorali della sinistra francese, con tutto il

rispetto per il simpatico Jospin!). Proprio nel momento in cui questo avviene, cioè quando la rottamazione viene introdotta in Francia, la FIAT comincia a mettere in moto il rullo compressore per fare come la Francia, cioè per introdurre la rottamazione anche in Italia. Neanche a farlo apposta, arriva il Governo di sinistra ed ora è rifondazione comunista che dice: « Faremo come la Francia ». Di qui l'analogia anche sulle 35 ore di lavoro; i colleghi di rifondazione comunista che magari fino a pochi anni fa gridavano « faremo come la Russia », ora dicono « faremo come la Francia ». Ancora una volta gli Agnelli hanno precorso i tempi e hanno capito che bisognava fare come la Francia prima che lo capisse rifondazione comunista. Mirabile vaticinio, anche questo, dell'avvocato Agnelli!

Ma forse è vero, parafrasando un celebre detto americano, che quello che va bene alla FIAT, va bene all'Italia. O forse non è vero, ma è come se lo fosse. Per questo, direi che rifondazione comunista deve ringraziare l'avvocato Agnelli; ma forse deve ringraziarlo anche per un altro motivo. In tempi non sospetti l'avvocato Agnelli fu il primo ad auspicare che i comunisti italiani diventassero anch'essi assertori della legge finanziaria dell'Ulivo. Egli disse proprio che la cosa migliore era una finanziaria votata ed approvata con convinzione da rifondazione comunista, e lo disse in tempi in cui il problema era molto lontano. Questo intervento di Agnelli nell'arena dei partiti politici apparve allora un po' come il prevosto che gioca nel campetto dell'oratorio con i bambini tirandosi su la sottana oppure, se preferite, come la volpe che garbatamente dà l'ordine di beccata alle galline nel pollaio. Fatto sta che si trattò di un intervento che precorse i tempi: dopo la falsa crisi del Governo Prodi ecco che rifondazione esegue, sia pure con qualche ritardo, quanto l'avvocato Agnelli, dall'alto della sua sapienza politica oltre che economica ed imprenditoriale, ha indicato, a loro come a tutti noi. Ma essi hanno eseguito, mentre noi siamo più riluttanti.

Ancora una volta, grazie all'avvocato Agnelli, si è verificato che i comunisti, insieme ai pidiessini, ai popolari e agli altri partiti dell'Ulivo, seguono l'ordine di beccata impartito dallo stesso avvocato Agnelli. Non possiamo accettare che trucchi come la rottamazione od interventi drogati — come giustamente sono stati chiamati — incentivino in Italia l'idea che si possa entrare in questo modo in Europa, facendola franca, come ha scritto un autorevole settimanale inglese, cercando cioè di avere i bassi tassi di interesse tedeschi e l'alto debito italiano, vale a dire la botte piena e la moglie ubriaca. No, anche se entreremo così in Europa, non ci resteremo, o ci resteremo vittime degli altri partner europei che, come ha ricordato il collega Armani, non sono amici ma concorrenti, come e forse più di prima.

Non di incentivazione o non solo di incentivazione ecologica si deve parlare, collega Rossi, ma di incentivazione fiscale. Gli interventi che servono veramente all'economia non sono rappresentati dall'estensione della rottamazione ai vari settori, come il collega D'Alema ha ricordato in televisione: « Ci vorrebbe la rottamazione anche per il commercio! » Cosa farete quando arriverà a proporre questo, colleghi di rifondazione comunista? Voterete contro? Certamente, da cani da guardia del Governo quali voi apparite, sembrate piuttosto belare che abbaiare; ovvero, quando gli Agnelli guadagnano, voi belate e poi tacete: il silenzio degli Agnelli, come il titolo di un celebre film.

EDO ROSSI. Questo vi ha fatto andare via il sorriso; avete perso il sorriso!

UMBERTO GIOVINE. Dico soltanto che bisognerebbe calibrare quello che si dice con quello che si fa, almeno qualche volta.

Per concludere, non possiamo semplicemente rilevare che si tratta di un provvedimento sbagliato, ma che comunque deve essere portato a termine e che pertanto ci troviamo in uno stato di necessità. Con questa cultura o pseudo-cultura, con questa nuova scienza econo-

mica non si va avanti ma indietro, non si va in Europa e, se ci si va, non ci si resta. Per questi motivi, come affermeremo in sede di dichiarazione di voto, noi ci opponiamo. Avremmo realmente preferito che venisse approvata la questione pregiudiziale, perché comunque si porrà il problema della disparità di trattamento tra i diversi settori economici, giustamente rilevato da molti di noi dell'opposizione ma anche della maggioranza, a prescindere dal fatto che il provvedimento sia o meno accettabile sotto il profilo costituzionale. È una questione che ci troveremo ancora di fronte: i settori che vanno a fondo, il tasso di crescita irrilevante, pari a meno della metà di quello medio europeo. Altro che rottamazione, colleghi!

Spero che un ripensamento da parte della maggioranza consenta di correggere questa tendenza, disastrosa per noi ma soprattutto per l'economia italiana (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

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

SALVATORE BUGLIO. Chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione, in calce al resoconto stenografico della seduta odierna, del testo scritto del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

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

MARIO LUCIO BARRAL. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, il presente provvedimento disciplina la concessione di incentivi per la rottamazione di autoveicoli e costituisce sostanzialmente una proroga di quelli previsti dal decreto-legge n. 669 del 1996, la cui durata era stabilita fino al 30 settembre 1997. A tale proposito voglio ricordare in quest'aula che, qualche settimana dopo la conversione in legge di tale decreto, ebbi l'occasione di parlare con il ministro Bassanini in Transatlan-

tico, insieme ad altri colleghi, proprio sul principio della rottamazione e dei criteri di indirizzo, rivolti ad un settore ben specifico senza valutare che innumerevoli altri settori produttivi erano e sono tuttora in crisi. La sua risposta fu che il Governo in quel frangente aveva fatto, a suo avviso, una « stupidata », che avrebbe innescato comunque un precedente, dando ad altre categorie la legittimità di essere considerate in ugual maniera al settore dell'auto.

Non passò molto tempo che anche il settore dei ciclomotori reclamò il suo diritto, poi quello dell'edilizia e di nuovo è giunta la proroga al settore auto.

Tale proroga, che si estende fino al 31 luglio 1998, si suddivide in due periodi, che corrispondono ai diversi criteri cui sottostà la concessione del contributo previsto al comma 1 dell'articolo 1: dal 1° ottobre 1997 al 31 gennaio 1998, quando il contributo è concesso a fronte dell'acquisto effettuato, come già previsto dal precedente decreto; dal 1° febbraio al 31 luglio 1998, quando invece il contributo sarà commisurato al consumo dichiarato di carburante del veicolo.

Nell'esame in Commissione sono stati discussi alcuni emendamenti, che però non sono stati accettati, per cui ne sono stati presentati altri, perché in effetti questo decreto è stato redatto in maniera superficiale. Sono emersi innumerevoli problemi, che permangono tuttora e man mano emergono nuovi emendamenti migliorativi rispetto a quelli precedenti. Il risultato finale è che a tutt'oggi non abbiamo un quadro ben definito; vedremo come andrà a finire domani in Comitato.

Successivamente, nel testo del decreto vengono previsti ulteriori contributi all'acquisto delle auto alimentate a energia elettrica, metano e GPL, giustificati in premessa per la necessità di estendere i vantaggi della riduzione del consumo di carburante e del miglioramento dell'inquinamento atmosferico.

Ricalcando essenzialmente il succitato decreto-legge n. 669 del 1996, convertito dalla legge n. 30 del 1997, il provvedi-

mento in discussione presenta le difficoltà evidenziate a suo tempo per il provvedimento citato. Oltre alla sua natura, ovvero all'effettiva esistenza dei requisiti previsti dall'articolo 77 della Costituzione, che impongono il ricorso alla decretazione d'urgenza, perplessità emergono anche dal punto di vista politico e procedurale.

Nel ridottissimo tempo che la X Commissione ha avuto a disposizione per dibattere l'articolato del decreto e gli emendamenti presentati, ho avuto la netta sensazione che non fossimo in una vera democrazia, ma che addirittura fosse impedito all'opposizione di svolgere il suo ruolo. Faccio questa denuncia in quanto in una seduta della Commissione — me lo ricordano anche i colleghi — è stata letta una circolare in cui ci veniva spiegato che a causa della crisi di Governo avvenuta nei giorni scorsi il limite alla emendabilità dei decreti-legge veniva nella prassi considerato in maniera ancor più rigorosa. In altre parole, la maggior parte degli emendamenti sarebbero stati dichiarati inammissibili. È assurdo: non è assolutamente possibile tarpare le ali alle opposizioni adducendo una scusa tanto sciocca come quella della crisi « farsa » di Governo, che sicuramente i cittadini, soprattutto padani, ricorderanno quando si andrà di nuovo a votare, se si voterà ancora. Solo nei regimi più oppressivi si concludono operazioni tanto restrittive da impedire le opinioni delle opposizioni.

Ritornando al tema qui in discussione, voglio ribadire i dubbi sull'opportunità di adottare misure agevolative in favore dell'intero mercato dell'auto, ma che si risolvono di fatto in aiuti statali alla FIAT. Tali dubbi furono espressi in una risoluzione presentata nella X Commissione della Camera durante la discussione del disegno di legge Bersani, in cui erano previsti incentivi per i ciclomotori. In quella risoluzione veniva individuata la sperequazione che gli incentivi per la rottamazione delle auto creavano nei confronti di altri settori — come quello delle moto — attraversati da una crisi altrettanto profonda, per i quali il Governo non ha ritenuto di proporre alcunché.

Dirò di più. Cosa accadrà quando sarà finito l'effetto dell'ennesimo aiuto alla FIAT? Sono convinto che la FIAT andrà in crisi e si verificherà la messa in mobilità dei dipendenti e, eventualmente, il licenziamento di quei dipendenti con contratto a tempo determinato assunti per effetto del decreto n. 669 del 1996.

Il relatore ha ricordato che il provvedimento in esame ha dato l'opportunità di impiegare 2.200 addetti, di cui il 50 per cento con contratto a termine. È molto probabile che questi addetti saranno licenziati; l'effetto di tali assunzioni, infatti, è stato determinato dalla rottamazione. Una volta finito tale effetto, che se ne fa Agnelli di queste persone?

Accadrà — come ho già ricordato nel corso della discussione sulla questione pregiudiziale — ciò che si sta verificando in questo momento con riferimento ai contributi offerti dallo Stato alla rottamazione dei motocicli, in una situazione che vede la Piaggio decidere unilateralmente di licenziare 700-800 dipendenti e di metterne in mobilità altri.

Se tanto mi dà tanto, non vedo perché la stessa situazione verificatasi nel settore dei ciclomotori non dovrebbe realizzarsi anche nel comparto auto, con la FIAT. In sostanza, abbiamo creato un'illusione nei dipendenti.

L'unica avvantaggiata da tutte queste operazioni è sicuramente la famiglia Agnelli che, da un lato, svuota i suoi magazzini e, dall'altro, grazie alla notevole liquidità acquisita con l'operazione rottamazione, potrà comprarsi, tramite la Toro assicurazione ed altri, la Banca di Roma, ma solo dopo che lo Stato avrà ripianato le perdite dell'Istituto (che — lo voglio qui ricordare — sono di 2.800 miliardi nel 1996 e di 2.900 miliardi nel primo semestre 1997), con i soldi dei contribuenti, soprattutto padani, realizzando così il seguente scenario: Banco di Napoli acquisito dalla BNL, riferimento PDS; Banco di Sicilia acquisito — o in fase di acquisizione — dalla Mediolanum, riferimento forza Italia; Banco di Roma acquisito

dalla Toro assicurazioni ed altri, riferimento Agnelli. Ecco a cosa servirà l'italica operazione della rottamazione!

Ritornando nuovamente al provvedimento, le perplessità maggiori si possono esprimere sul piano tecnico, dati i notevoli problemi sollevati dalla procedura di quantificazione dell'onere gravante sul bilancio dello Stato e sulla conseguente modalità di copertura del provvedimento di cui all'Atto Camera n. 4179. Nel corso della discussione sulla pregiudiziale, avevo preannunciato una serie di calcoli che considero virtuali, nel senso che da essi si ricava che le immatricolazioni nel 1997 sono state pari a 1 milione 312 mila, di cui 300 mila da attribuire agli incentivi alla rottamazione. Questo dato corrisponde al primo semestre del 1997; nei mesi residui, da settembre a dicembre, facendo un calcolo matematico, si presuppone che, vendendo 218 mila macchine al mese, si giunga ad un numero complessivo di un milione 92 mila macchine per i mesi restanti dell'anno. Non è vero quindi che per coprire gli oneri della prima parte del decreto siano sufficienti 75 miliardi, dal momento che presumiamo che le vendite delle autovetture siano maggiori. Questa prospettiva può essere positiva — per carità! — dal momento che comporterebbe un maggior introito per l'erario, ma il risultato lo verificheremo nel momento in cui sarà finito l'effetto rottamazione, quando la FIAT andrà in crisi e non ci saranno più introiti ma, anzi, la disoccupazione e la mobilità riporteranno a zero ciò che forzosamente lo Stato ha realizzato oggi con la rottamazione.

Oltretutto a tale proposito il servizio bilancio del Senato fece delle osservazioni in ordine al decreto-legge n. 669 del 1996 relativamente ai criteri di quantificazione degli oneri diretti ed indiretti; l'utilizzazione di specifici provvedimenti di variazione, volti a reintegrare le risorse con immissione in bilancio, avrebbe potuto comportare risultati non coerenti con il sistema di copertura dei provvedimenti successivi all'approvazione del bilancio stesso, sebbene, in linea retorica, tali

provvedimenti di variazione fossero congrui con l'attuale sistema di decisioni pubbliche.

Al riguardo, quindi, richiamava l'opportunità di una più attenta valutazione che, introducendo un meccanismo coerente in astratto, ma difficile da definire in modo puntuale, se non applicato in modo rigoroso ed estremamente prudente, rischia di vanificare *ex post* la copertura degli oneri « diretti », assicurata *ex ante*.

Vi è da segnalare, inoltre, la modalità con cui si provvede all'onere derivante dal provvedimento in discussione (250 miliardi per il triennio 1997-1999). Una parte di essi (75 miliardi per il 1997) sono coperti con le maggiori entrate derivanti dall'attuazione del decreto-legge n. 669 del 1996 (però questo non lo sappiamo fino a quando i bilanci non saranno chiusi); un'altra parte (175 miliardi) mediante l'utilizzo dei fondi speciali di parte corrente (capitolo 6856 del Ministero del tesoro).

Mentre per quest'ultima, si reitera il problema della norma che si autofinanzi, la prima parte sembra andare nella direzione opposta a quella dichiarata dal Governo con l'emanazione del decreto-legge n. 669 del 1996, in quanto le maggiori entrate dovute all'attuazione del provvedimento emesso lo scorso anno erano espressamente dedicate a migliorare, in ultima analisi, il saldo netto finanziario.

La normativa contenuta nel presente decreto-legge n. 324 del 1997 non solo sembra non rispettare le intenzioni espresse all'epoca dal Governo, ma utilizza tali risorse per finanziare una proroga, ovvero un altro onere.

Concludendo, signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, la lega nord per l'indipendenza della Padania, quando sarà passata la fase degli emendamenti e delle dichiarazioni di voto, voterà contro questo provvedimento coerentemente con quanto fatto per gli altri provvedimenti della stessa natura precedentemente portati all'attenzione sia della X Commissione che dell'aula, in quanto ritiene che non devono essere comunque

i cittadini padani ed italiani a pagare le nefaste politiche assistenziali che questo Governo ha attuato da quando è al potere, facendone un cavallo di battaglia sempre a favore di *lobby* e famiglie potenti che con la loro sete di denaro e potere influenzano da sempre i Governi, e molto di più questo che è debole, collassato da crisi interne, senza previsioni programmatiche a lungo respiro, ma contingentati dalla difficile quotidianità che voi stessi vi siete creati.

Sappiate che le genti padane, le piccole aziende, l'artigianato, il commercio, i piccoli produttori, vera spina dorsale dell'italico PIL, sono al limite della sopportazione.

Ricordate, Governo avvisato mezzo salvato! Grazie.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Barral.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**Per la risposta a strumenti
del sindacato ispettivo (ore 20,24).**

SANDRA FEI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANDRA FEI. Signor Presidente, visto che è stata annunciata per martedì 28 ottobre, al Senato, la presenza del Governo per rispondere alle interrogazioni sul caso Soffiantini, vorrei chiederle se sia possibile che ciò avvenga anche alla Camera, dato che anche quest'Assemblea si è occupata del problema, che non è certo uno dei problemi più leggeri o minori che ha in questo momento il nostro paese.

Di fatto tra i paesi dell'Unione europea siamo quello che contempla i più gravi casi di sequestri. Soprattutto siamo un paese che non riesce a porre in essere alcun tipo di prevenzione nei confronti del fenomeno. È evidente che sono stati compiuti degli errori e noi vorremmo capire a chi debba essere realmente addebitata la responsabilità di questa diffi-

cile situazione. Infatti, ogni giorno la vita del cittadino italiano è messa in pericolo, perché su di esso incombe il rischio di finire nelle mani di rapitori.

Volevo inoltre attirare l'attenzione dell'Assemblea su un altro scottante tema, quello dell'Algeria. È noto a tutti quanto sta avvenendo in Algeria e siamo tutti consapevoli della gravità della situazione. Si tratta di un problema che in qualche misura ci riguarda, perché rientra nell'ambito delle questioni che investono l'area del Mediterraneo e perché presenterà inevitabilmente dei risvolti sotto il profilo dell'emigrazione. Infatti, i francesi sono molto allarmati perché, a loro avviso, la situazione che si è venuta a determinare in Algeria determinerà una vera e propria invasione di algerini in fuga dal loro paese.

Non soltanto il gruppo di alleanza nazionale, ma anche altri gruppi parlamentari hanno presentato delle interrogazioni al riguardo. Si chiede un intervento del ministro per sapere quale sia la posizione dell'Italia e soprattutto quale tipo di intervento l'Italia, sia nell'ambito delle Nazioni Unite che in ambito europeo, stia cercando di realizzare proprio al fine di venire in soccorso delle popolazioni algerine.

PRESIDENTE. Onorevole Fei, le assicuro che la Presidenza opererà per fare in modo che il Governo risponda, non so se nella stessa giornata in cui si presenterà al Senato o se in termini lievemente differiti, in merito al problema della detenzione in stato di prigionia, da parte di bande criminali, del nostro concittadino Soffiantini. Ad ogni modo, credo che la definizione delle modalità di trattazione della questione da lei sollevata in questa sede sarà oggetto della prossima riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo.

Per quanto attiene alla seconda questione da lei sollevata, lei sa che il nostro ministro degli esteri si è interessato di recente del problema dell'Algeria. Ritengo pertanto che sarà possibile svolgere con sollecitudine in aula un dibattito su tale questione. Ad ogni modo, mi farò carico

di riferire al Presidente Violante al riguardo, affinché vengano prese le determinazioni necessarie.

MARIO TASSONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, vorrei richiamare l'attenzione di tutti i colleghi, anche se credo che il dato sia ormai patrimonio di conoscenza comune, sulla situazione della Locride, dove ha luogo in continuazione una vera e propria mattanza. Quel territorio è ormai messo letteralmente sotto sequestro da parte della criminalità organizzata. Reputo pertanto che il ministro dell'interno dovrebbe rispondere alle nostre interrogazioni, che seguono altri strumenti del sindacato ispettivo presentati nei mesi scorsi, ai quali è stata data una risposta inadeguata. Ci troviamo oggi di fronte ad un silenzio che reputiamo inaccettabile, soprattutto se si tiene conto del fatto che le popolazioni della Locride sono pervase da un sentimento di terrore al punto che vi sono persone che non escono di casa. La vita quotidiana è come sospesa, così come sono sospese le garanzie democratiche del territorio.

È evidente, quindi, quale sia la gravità della situazione. Forse la mia richiesta poteva essere avanzata in un momento diverso dei lavori dell'Assemblea, ma ritengo non perda di importanza, visto il significato che essa riveste.

Mi affido quindi alla sua sensibilità, largamente riconosciuta ed ampiamente sperimentata, per chiederle di fare in modo che il Governo venga nella giornata di domani in aula a rispondere alle nostre interrogazioni.

Si sta svolgendo infatti un dibattito parlamentare di ampia portata, nell'ambito del quale si è parlato anche del Mezzogiorno, dello sviluppo del paese e delle prospettive dell'Europa, ma ritengo che ci troviamo di fronte ad una barbarie che non può essere in alcun modo tollerata da un paese civile e democratico quale noi vogliamo essere.

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, anche a lei, come ho già fatto con l'onorevole Fei, assicuro che la Presidenza prenderà atto della sua segnalazione.

Quanto alla convocazione *ad horas* del Governo, non posso assumere impegni perché dipende da condizioni e da volontà che non appartengono al Parlamento per la nota separazione dei poteri che ancora è vigente. La Presidenza farà tutto il necessario perché la questione non perda tutta la sua drammatica attualità.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 22 ottobre 1997, alle 9:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

2. — *Seguito della discussione dei documenti in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*quater*, n. 1).

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*ter*, n. 65/A).

— *Relatore:* Ceremigna.

3. — *Discussione dei documenti in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti dell'onorevole Piro, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-*quater*, n. 11).

— *Relatore:* Berselli.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti dell'onorevole Piro, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-*quater*, n. 12).

— *Relatore*: Berselli.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Parenti (Doc. IV-*ter*, n. 32/A).

— *Relatore*: Berselli.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Parenti (Doc. IV-*ter*, n. 44/A).

— *Relatore*: Carmelo Carrara.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti dell'onorevole Bargone, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-*ter*, n. 14/A).

— *Relatore*: Borrometi.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Fini (Doc. IV-*ter*, n. 2/A).

— *Relatore*: Saponara.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*ter*, n. 10/A).

— *Relatore*: Raffaldini.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'am-

bito di un procedimento penale nei confronti del deputato D'Alema (Doc. IV-*ter*, n. 16/A).

— *Relatore*: Ceremigna.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*ter*, n. 20/A).

— *Relatore*: Raffaldini.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*ter*, n. 24/A).

— *Relatore*: Li Calzi.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*ter*, n. 28/A).

— *Relatore*: Deodato.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*ter*, n. 37/A).

— *Relatore*: Bonito.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-*ter*, n. 38/A).

— *Relatore*: Deodato.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei con-

fronti dell'onorevole Zoppi, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-ter, n. 39/A).

— *Relatore*: Ceremigna.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-ter, n. 41/A).

— *Relatore*: Ceremigna.

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Previti (Doc. IV-ter, n. 63/A).

— *Relatore*: Berselli.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti dell'onorevole Rositani, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-quater, n. 10).

— *Relatore*: Saponara.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Giovanardi (Doc. IV-quater, n. 9).

— *Relatore*: Saponara.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Delmastro Delle Vedove (Doc. IV-quater, n. 13).

— *Relatore*: Deodato.

4. — *Discussione del documento*:

Proposta di modificazione degli articoli 13 e 14 del regolamento (Costituzione di una componente delle minoranze linguistiche nel Gruppo Misto) (Doc. II, n. 27).

— *Relatori*: Guerra e Lembo.

5. — *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).

— *Relatore*: Ruggeri.

6. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Delega al Governo per l'introduzione dell'EURO (3855).

— *Relatore*: Cherchi.

7. — *Seguito della discussione dei disegni di legge*:

S. 829 — Ratifica ed esecuzione del Trattato sulla Carta europea dell'energia, con atto finale, protocollo e decisioni, fatto a Lisbona il 17 dicembre 1994 (*Approvato dal Senato*) (3499).

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

— *Relatore*: Lento.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale del 1994 sui legni tropicali, con annesso, fatto a Ginevra il 26 gennaio 1994 (2547).

— *Relatore*: Cimadoro.

S. 1108 — Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo dell'Ucraina sui servizi aerei, con allegata Tabella delle rotte, fatto a Roma il 2 maggio 1995 (*Approvato dal Senato*) (3105).

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

— *Relatore*: Amoroso.

S. 1592 — Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro interregionale di cooperazione tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, da una parte, e il Mercato comune del Sud ed i suoi Stati Parti, dall'altra, con dichiarazione congiunta, fatto a Madrid il 15 dicembre 1995 (*Approvato dal Senato*) (3505).

— *Relatore*: Leoni.

S. 1870 — Ratifica ed esecuzione della Convenzione sull'aiuto alimentare del 1995, fatta a Londra il 5 dicembre 1994 (*Approvato dal Senato*) (3506).

(*Articolo 79, comma 6, del regolamento*).

— *Relatore*: Rivolta.

Ratifica ed esecuzione dello Scambio di lettere tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese sul riconoscimento dei titoli rilasciati dai licei francesi di Milano e Torino, effettuato a Roma il 4-14 giugno 1996 (3025).

(*Articolo 79, comma 6, del regolamento*).

— *Relatore*: Bartolich.

S. 892 — Ratifica ed esecuzione del Memorandum d'intesa tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del regno di Norvegia per ricerche nell'Artico, fatto a Tromsø il 1° dicembre 1994 (*Approvato dal Senato*) (3100).

(*Articolo 79, comma 6, del regolamento*).

— *Relatore*: Rivolta.

S. 978 — Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Colombia sui servizi aerei, con allegata tabella delle rotte, fatto a Bogotà il 24 maggio 1974 (*Approvato dal Senato*) (3103).

(*Articolo 79, comma 6, del regolamento*).

— *Relatore*: Fei.

S. 1106 — Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione per la regolamentazione della caccia alle balene, con annesso, fatta a Washington il 2 dicembre 1946, ed al Protocollo relativo, fatto a Washington il 19 novembre 1956, e loro esecuzione (*Approvato dal Senato*) (3104).

— *Relatore*: Leccese.

8. — *Seguito della discussione dei progetti di legge*:

Disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero (3240).

CORLEONE: Norme in materia di soggiorno dei lavoratori stranieri nel territorio dello Stato (153).

SIMEONE ed altri: Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, in materia di immigrazione (453).

MARTINAT: Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari ed apolidi oggi presenti nel territorio dello Stato (729).

DI LUCA: Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, in materia di ingresso e soggiorno di cittadini extracomunitari nel territorio dello Stato (1158).

GASPARRI: Norme in materia di lavoro stagionale e di ingresso nello Stato dei cittadini non appartenenti all'Unione europea (1283).

NEGRI ed altri: Norme in materia di asilo politico, ingresso, soggiorno e tutela dei cittadini extracomunitari nel territorio dello Stato (1289).

MUZIO: Modifica all'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, in materia di concessione del permesso di soggiorno ai cittadini extracomunitari (1835).

NAN: Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari ed apolidi nel territorio dello Stato (2182).

JERVOLINO RUSSO ed altri: Disposizioni relative ai cittadini stranieri non comunitari (3225).

DI LUCA ed altri: Nuove norme in materia di immigrazione di cittadini extracomunitari (3441).

MASI: Disciplina organica della condizione giuridica dello straniero (3588).

— *Relatore*: Maselli.

La seduta termina alle 20,30.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DELL'INTERVENTO DEL DEPUTATO RENATO CAMBURSANO IN SEDE DI DISCUSSIONE SULLE LINEE GENERALI DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 4179.

RENATO CAMBURSANO. Il primo tempo della stagione degli incentivi alla rottamazione della vecchia auto si conclude alla grande per il fisco, che incassa quasi mille miliardi in più di quanto ne abbia sborsati, e tutto questo per effetto dell'articolo 29 del decreto-legge 699 del 1996, convertito con la legge n. 30 del 28 febbraio 1997.

Infatti la domanda di nuovi autoveicoli è stimata nel 1997 intorno alle 2.350.000 unità, a fronte di una prevista domanda senza incentivi pari a sole 1.750.000 unità, quindi 600.000 sono le vetture acquistate in più a seguito del provvedimento.

Il costo per lo Stato è quantificabile in lire 1.664.000 quale costo medio, che se applicato alle 1.100.000 vetture vendute con incentivi significano una spesa complessiva di 1.830 miliardi di lire.

Le entrate per lo Stato ammontano complessivamente in lire 4.864.000 per unità venduta che applicata alle 600.000 unità in più significano un introito complessivo di 2.840 miliardi, con un saldo totale netto di 980 miliardi.

Il provvedimento legislativo non era stato adottato certamente per « fare cassa » ma per promuovere la ripresa nel settore della produzione di autoveicoli, colpito da un lungo periodo di crisi; per ringiovanire il parco auto nazionale, dotato di 30 milioni di veicoli, di cui un terzo circa immatricolato da oltre dieci

anni, con evidenti ricadute positive sul piano della sicurezza stradale, del contenimento dei consumi e dell'abbattimento dei livelli di inquinamento.

Il parco automobilistico italiano è uno dei più vecchi di tutti i paesi europei: un'auto su tre ha una « vita » superiore ai dieci anni contro il 21 per cento della Germania e della Francia. La « vita » media dell'auto in Italia è di 16 anni contro una vita media di 13 in Germania e di 12,5 in Francia.

Inoltre, in Italia il mercato automobilistico è un mercato di sostituzione inferiore alla media europea: il 73 per cento contro il 27 per cento dovuto ad incremento proprio, mentre in Francia la sostituzione è pari all'87 per cento e solo il 13 per cento è nuovo incremento.

Il decreto-legge legge prevedeva l'attribuzione di un contributo statale fino a lire 1 milione e 500 mila per l'acquisto di veicoli fino a 1.300 centimetri cubici di cilindrata e fino a 2.000.000 per i veicoli di cilindrata superiore, a condizione che il venditore praticasse all'acquirente uno sconto almeno pari alla misura del contributo.

C'è chi ha avuto modo di ridere sul fatto che il contributo statale venisse elargito anche nel caso di acquisto di autoveicoli non di produzione nazionale — come invece aveva fatto il governo francese nella sua prima iniziativa, poi corretta ed estesa a tutte le marche. Ma se si fosse così proceduto il provvedimento non avrebbe raggiunto il duplice obiettivo di cui ho fatto cenno! E poi diciamola tutta: è finito il tempo — da almeno 50 anni — delle corporazioni e dei nazionalismi!

Altri ancora hanno ipotizzato che le case produttrici avessero praticato sconti ben superiori alla misura del contributo. Sì, in linea teorica il ragionamento — come dire? — « funziona » ma le esperienze estere precedenti dimostrano l'esatto contrario! Gli effetti poi dell'esperienza del decreto-legge n. 669 si sono rivelati particolarmente positivi, con un aumento delle vendite di autoveicoli pari a circa 300.000 unità (in 9 mesi)! Il 40

per cento della crescita della produzione industriale è da ricondurre al settore. La domanda di auto rappresenta il 3,5 per cento dei consumi privati, pari al 2 per cento circa del PIL: l'incremento 1997 comporta una variazione del PIL di oltre mezzo punto percentuale, pari alla metà dell'aumento previsto; rappresenta il 5 per cento del valore aggiunto manifatturiero e dà lavoro a 1,5 milioni di persone.

Ancora maggiore è stato l'effetto positivo sul fronte occupazionale. La produzione nazionale ha registrato nei soli primi 5 mesi del 1997 assunzioni dirette per 2.200 addetti (di cui 50 per cento con contratto a termine) e una riduzione della cassa integrazione guadagni di oltre due terzi, con un'equivalenza di oltre 3.000 unità.

E ancora: nel mese di giugno 1997 il collocamento torinese ha avviato al lavoro 3.830 persone in aziende industriali, con un saldo positivo fra avviamento e cessazioni dal lavoro: saldo che non si registrava da parecchio tempo!

Nei primi sei mesi del 1997 gli avviamenti al lavoro nell'industria sono stati 23.570. Rispetto agli ultimi sei mesi del 1996 gli avviamenti sono aumentati di 1.761 unità (più 7,50 per cento)! Nei primi sei mesi del 1997, inoltre, l'INPS ha autorizzato 2,7 milioni di ore di cassa integrazione ordinaria nell'industria meccanica torinese. Rispetto al secondo semestre 1996 le ore integrate sono diminuite del 38,1 per cento. Negli ultimi sei mesi del 1997 il ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria dell'industria meccanica torinese si è quasi azzerato, passando da 6,1 milioni di ore a meno di 540.000. Mentre in termini di lavoratori equivalenti si è scesi da 12.200 a poco più di 1.000 unità.

Alla luce di questi dati si può stimare che, già nei primi sei mesi di quest'anno, gli incentivi per l'auto nell'area torinese hanno coinvolto positivamente almeno 14.000 lavoratori!

In termini ambientali i primi calcoli a livello annuo indicano una riduzione nelle emissioni di sostanze inquinanti (in tonnellate/anno) corrispondente ad una ridu-

zione di 120.000 tonnellate/anno di ossido di carbonio, di 22.000 tonnellate di idrocarburi combustibili, di 14.400 tonnellate di ossido di azoto e di 180.000 tonnellate di anidride carbonica. Riduzioni di inquinamento che, rapportate anche al 1998, significherebbero un'abbattimento complessivo del 7 per cento di ossido di carbonio, del 7 per cento degli idrocarburi combustibili, del 6 per cento di ossido di azoto e dello 0,5 per cento dell'anidride carbonica.

Lo slancio che si è verificato nelle vendite nell'anno corrente, pari a 600.000 vetture aggiuntive, dovuto ad una compressione di oltre 3 anni di crisi e ad un parco molto anziano, avrebbe potuto creare una forte caduta di mercato nel 1998, che secondo la stima degli istituti internazionali, calerebbe, in mancanza di incentivi a 1,6 - 1,7 milioni.

Si poneva quindi la necessità — peraltro giustificata da esperienze similari in Francia ed in Spagna di prorogare l'attuale iniziativa per giungere ad una conclusione in termini tali da non creare crisi troppo nette.

Si rendeva, pertanto, opportuno estendere l'arco temporale dell'attuale regime agevolativo, prevedendone una uscita in due fasi: ed è quanto previsto dal disegno di legge in esame. La prima fase nella quale il contributo viene ridotto rispetto al livello previsto dal decreto-legge n. 669, prevedendo un importo fisso pari a 1.500.000 lire per tutte le tipologie di autoveicoli, a partire dal 1° ottobre 1997 sino al 31 gennaio 1998.

La seconda, dal 1° febbraio a tutto il mese di luglio 1998, nella quale il contributo viene commisurato al livello di consumo certificato: 1.250.000 per consumi compresi fra 7 e 9 litri per 100 chilometri e lire 1.500.000 per consumi inferiori a 0,7 litri per 100 chilometri. La differenziazione mira ad incentivare l'acquisto di autoveicoli a minore consumo di carburante.

Nel contempo si è, altresì, prevista una estensione del regime agevolativo per l'acquisto di autoveicoli a trazione elettrica, ad alimentazione a metano e mi auguro

anche per quelli a trazione GPL — così come indicato nel parere della VI Commissione — con incentivi permanenti sia pure in termini differenziati. Le modalità previste dovrebbero rappresentare il giusto equilibrio fra le esigenze sia dei consumatori che dei costruttori al fine di focalizzarsi sempre più su produzioni a bassi consumi energetici.

Il costo complessivo dell'«operazione» ammonta a 75 miliardi per il trimestre 1997 e a 170 miliardi per il 1998, ma come abbiamo detto in avvio, l'Erario ha incassato circa 1.000 miliardi in più di quanto abbia speso.

È vero che la maggiore beneficiaria delle agevolazioni sembra essere la FIAT, che in questi nove mesi ha registrato un aumento delle proprie vendite del 36,4 per cento. La crescita record del mercato italiano consente al gruppo torinese di risalire dal terzo al secondo posto nella graduatoria dei costruttori europei, passando dall'11,2 per cento al 12,6 per cento in termini di quote di mercato, ma è altresì vero che le ricadute positive si sono avute non solo nel settore specifico ma anche in tutto il suo indotto, che sappiamo essere un «pezzo» significativo dell'intero comparto produttivo nazionale.

Qualcuno — le solite «Cassandre di turno» — prevedono un crollo del settore allo scadere del prossimo 31 luglio 1998, quando terminano gli effetti dell'incentivazione, noi però siamo più ottimisti sia perché la nostra casa produttrice sta investendo su nuovi modelli coprendo soprattutto le nicchie ancora scoperte, come quella delle monovolume più piccole, quindi, preparandosi alle sfide del secondo semestre del 1998; sia perché alla ripresa economico-produttiva è una realtà del nostro paese: la crescita del PIL va consolidandosi sempre più! Quindi gli italiani stanno ritornando a spendere e non solo nel settore auto.

Certo, saranno benvenute altre forme di incentivazione per settori diversi: il Governo sta lavorando in questa direzione.

Per l'intanto, già nella finanziaria 1998 sono previste forme di detrazioni anche

consistenti (sino al 41 per cento) delle spese sostenute per la ristrutturazione e la manutenzione degli immobili, per un importo massimo *pro capite* di lire 150 milioni in cinque anni. Provvedimento che la stessa associazione nazionale costruttori edili ha stimato — in termini di crescita occupazionale — in 265 mila nuovi posti di lavoro.

Con queste premesse, il gruppo popolare e democratici-l'Ulivo, esprime il proprio parere favorevole al provvedimento, tanto più che chi parla è stato uno dei primi promotori dell'iniziativa di incentivazione della rottamazione e l'acquisto di nuove vetture, già dall'estate del 1996, con una missiva al Presidente del Consiglio dei ministri.

TESTO INTEGRALE DELL'INTERVENTO DEL DEPUTATO SALVATORE BUGLIO IN SEDE DI DISCUSSIONE SULLE LINEE GENERALI DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 4179.

SALVATORE BUGLIO. Possiamo affermare senza esitazione che il provvedimento sugli incentivi per la rottamazione si è dimostrato una misura, una scelta di politica economica che ha dato frutti positivi.

Vorrei ricordare alcuni dati che danno l'esatta misura del successo di questo provvedimento. La comparazione tra il mese di settembre 1996 e lo stesso del 1997 ci dà un incremento del 75,7 per cento con 201.800 immatricolazioni. Nei primi nove mesi dell'anno in corso le vendite — pari a 1.865.900 auto — superano quelle del 1996 di ben il 38,3 per cento.

Si prevede di raggiungere a fine anno il *record* assoluto di 2,4 milioni di immatricolazioni. Secondo gli analisti più seri, come il centro studi Promotor, in settembre anche gli ordini acquisiti dai concessionari avrebbe toccato il massimo storico di 300 mila unità. E non vanno dimenticate le conseguenze benefiche legate a investimenti di mille miliardi per ricerca e sviluppo, di 1.300 miliardi per la pub-

blicità e di 100 miliardi per la formazione. Questo è il quadro virtuoso che si espande sull'economia, dando impulso ad un mercato un po' sonnolento.

Ricordo in sintesi gli effetti positivi: sviluppo dell'economia con crescita del PIL; incremento dell'occupazione sia diretta che nell'indotto; contributo al miglioramento dei conti pubblici attraverso le maggiori entrate fiscali per l'aumento delle vendite di auto che, al netto delle spese per incentivi, sono risultate nei nove mesi di 1030 miliardi di lire; miglioramento dell'ambiente per il rinnovo di un parco tra i più vecchi d'Europa (ricordo che le vetture interessate alla rottamazione sono state nei nove mesi 762,943); l'ulteriore proroga accettata con criteri differenziati delle misure in favore delle vetture a minor impatto ambientale (auto a trazione elettrica, gas metano, e per le auto alimentate a GPL).

Grazie all'Italia il mercato europeo è tornato a crescere: secondo i consuntivi provvisori il gruppo FIAT si attesta al secondo posto in Europa con il 12,6 per cento e la *Punto* risulta la vettura più venduta.

Purtuttavia vi è un dato che ci deve fare riflettere: la Francia continua a soffrire registrando un decremento pari al 39,7 per cento nel mese ed al 24,6 per cento nel cumulato. E questo avviene per l'interruzione traumatica degli incentivi avvenuta nel 1996.

Noi pensiamo dunque che nel futuro, questi provvedimenti debbano essere inseriti in un quadro generale per dare a tutto il sistema la possibilità di competere. Per ottenere risultati strutturali, ci vogliono provvedimenti strutturali basati su una riduzione del carico fiscale come suggerisce il modello iberico, che prosegue nel suo andamento positivo, registrando un incremento dell'8,9 per cento nel mese di settembre e dell'11,3 per cento nel cumulato.

Questi dati e le successive proposte dimostrano che la scelta fatta sugli incentivi è stata una buona scelta. Essa ha portato benefici occupazionali, ambientali, economici.

Il gruppo della sinistra democratica-l'Ulivo condivide il contenuto del decreto-legge n. 324 del 25 settembre 1997 e ne auspica la rapida approvazione pur con i dovuti accorgimenti proposti dal relatore, cui faccio i complimenti per l'ottimo lavoro svolto.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia alle 22,10.