

**La seduta comincia alle 15,40.**

GIUSEPPINA SERVODIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 20 ottobre 1997.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Aleffi, Amoruso, Apolloni, Ballaman, Bergamo, Di Bisceglie, Dini, Evangelisti, Fantozzi, Gambale, Iacobellis, Lumia, Mangiacavallo, Mantovano, Molinari, Napoli, Pozza Tasca, Rosso, Sales, Santandrea, Saponara, Sbarbati, Veltroni, Vendola, Gaetano Veneto, Vignali, Visco e Voglino sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Sono altresì considerati in missione, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge costituzionale 24 gennaio 1997, n. 1, i deputati membri della Commissione bicamerale per le riforme costituzionali.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

**Per la risposta ad uno strumento del sindacato ispettivo (ore 15,43).**

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, ho chiesto la parola perché è successo ieri un fatto che ritengo meriti l'attenzione del Governo e della Presidenza — in particolare del Presidente Violante che è sempre stato sensibile a tale problema — ed in relazione al quale è stata presentata un'interrogazione urgente.

Ieri, nel comune di Nettuno era prevista una commemorazione per i caduti della seconda guerra mondiale, in particolare anche per i caduti della Repubblica sociale italiana, nel sacrario della memoria. Tale commemorazione era stata autorizzata dal ministro della difesa, ma, a seguito delle proteste del sindaco di Nettuno, esponente del PDS, tale manifestazione è stata revocata.

Ieri sera il sindaco del PDS ha dichiarato che per lui vi sono morti di «serie A» e morti di «serie B» e che quindi politicamente non era ammissibile una commemorazione che facesse giustizia e rendesse omaggio a quelli che comunque sono italiani morti per la patria.

A questo punto chiedo al Presidente di turno di farsi carico ed interprete della mia richiesta, innanzitutto sensibilizzando il Presidente Violante che su questo tema ha pronunciato in quest'aula nobili parole all'atto del suo insediamento, in secondo luogo facendo sì che il signor ministro della difesa venga urgentemente a riferire per chiarire se corrisponda al vero che egli abbia concesso tale autorizzazione — come peraltro risulta dalle prime pagine di tutti i quotidiani, per esempio da *Il Messaggero* — e se abbia ritenuto di doverla revocare, a quale titolo e per quale motivo.

PRESIDENTE. La questione cui ella ha fatto riferimento può essere sottoposta all'attenzione del Governo seguendo le procedure parlamentari. Dunque, lei può presentare uno strumento del sindacato ispettivo; non esistono infatti al momento altre possibilità per ottenere una risposta sul fatto da lei richiamato. Nel caso in cui fosse presentata un'interrogazione o un'interpellanza, la Presidenza si farà senz'altro carico di sollecitare il Governo affinché la risposta giunga il più celermente possibile.

ENZO SAVARESE. È già stata presentata, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Savarese, come ho detto, la Presidenza si farà interprete della sua richiesta.

**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 15,45).**

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 21 ottobre 1997 sono state respinte due questioni pregiudiziali di costituzionalità ed è iniziata la discussione sulle linee generali.

**(Ripresa discussione sulle linee generali — A.C. 4179)**

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

TERESIO DELFINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, il rinnovo degli incentivi per la rottamazione nel settore dell'auto è stato ripro-

posto dal Governo come azione difensiva rispetto ad una crescita economica assolutamente latente.

Si tratta di un provvedimento tampone, emergenziale, non adeguato a svolgere il ruolo di volano dello sviluppo del paese. Rispetto a consumi sostanzialmente bloccati da una pressione fiscale incontenibile, solo il settore auto vede crescere i consumi in maniera anomala, oltre il 74 per cento a settembre, con livelli legati esclusivamente alla temporaneità delle misure adottate. Questa particolarità nel panorama economico stagnante del paese mostra un indubbio trattamento di favore per un settore, il che riteniamo contrasti con la necessità di assicurare pari opportunità ai diversi ambiti produttivi. Ai sostenitori di questa nuova frontiera economica ricordiamo le parole di John Fitzgerald Kennedy: « Questa politica, per come è stata impostata, non può essere una marea che fa alzare tutte le barche, perché ci sono barche che vengono mandate a fondo da una forte marea, molte barche sono sommerse dalle onde e, soprattutto, molta gente è senza barche », caro sottosegretario. Ciò sta a significare che con questa politica fiscale della sinistra (che per esigenze di cassa aumenta le aliquote per i settori del tessile, dell'abbigliamento e del calzaturiero, nonché per i prodotti dell'edilizia, riducendo di converso le detrazioni fiscali per le famiglie con inammissibili sperequazioni) vi sono settori che vengono mandati a fondo dalla marea della concorrenza internazionale.

Da tutto questo si ricava la lezione di uno sviluppo disuguale, di una politica disomogenea e contraddittoria, di sostegno a taluni, ma che penalizza e dimentica altri.

Questa azione difensiva raccoglie i favori dei militanti sindacali, di rifondazione comunista — malgrado gli interventi pieni di perplessità — e del Governo, in nome di una rinnovata alleanza con i poteri forti. Noi siamo contrari a questa politica degli incentivi perché preferiamo un altro tipo di sostegno all'economia, quello che si fonda sulla libertà di impresa, piuttosto che questo, da voi realiz-

zato, di tipo selettivo che si muove nella logica della protezione e delle barriere in favore di taluni a danno di altri.

Siamo per una politica di grande respiro, nella quale si premiano l'innovazione, le capacità di intrapresa, la crescita di attività produttive competitive. Coerentemente, noi diciamo che vi è bisogno di provvedimenti che realizzino la riduzione della pressione fiscale, la flessibilità del mercato, il superamento di vincoli burocratici e dirigitici opprimenti.

Entrando nel merito del provvedimento, non condividiamo neppure l'assurda discriminante per i possessori di auto a motore diesel acquistate prima del 1993. Non si comprende la ragione per la quale non viene eliminato il superbollo in presenza di un collaudo certificato dal PRA. Dobbiamo guardare alle politiche per i cittadini, per tutti i soggetti economici piuttosto che a quella degli interessi forti.

Vogliamo dare voce a chi non riesce a farsi sentire, ai senza parola, a coloro che lavorano nelle loro imprese, nelle loro officine, che vengono soffocati quotidianamente da una marea di vincoli burocratici che non riescono più ad adempiere, in ordine ai quali trovano poi sanzioni amministrative, molte delle quali assolutamente ingiustificate.

La nostra iniziativa emendativa ha permesso di eliminare, seppur parzialmente, una vera e propria discriminante verso le autovetture a GPL. Non vi erano ragioni plausibili che giustificassero un tale orientamento ed una così grave lacuna iniziale da parte di un Governo che si dichiara sempre molto attento.

Per quanto riguarda il provvedimento in esame, riteniamo comunque ancora ingiustificata la diversità degli incentivi alle auto a GPL rispetto a quelle a metano e ad altre. Abbiamo sostenuto in Commissione con proposte emendative — e lo ribadiamo in aula — la necessità di garantire un contributo omogeneo per le auto ecologiche, sia a metano sia a GPL. Riteniamo inoltre equo estendere gli incentivi alle vetture trasformate a metano o a GPL entro 60 giorni dall'acquisto.

Siamo assolutamente convinti che l'Assemblea debba superare la discriminazione, ancora presente nel provvedimento, per assicurare a tutte le aziende del settore pari opportunità di lavoro, nonché pari condizioni ai proprietari delle auto a GPL. Ciò anche perché le ricadute a favore delle casse dello Stato derivanti da questo tipo di operazione sono largamente positive.

Il problema che abbiamo di fronte, però, è più vasto: quale linea di sviluppo economico seguire? Riteniamo che con questo provvedimento si dimostri l'incapacità delle teorie socialiste a realizzare politiche durature di sviluppo.

Manca al Governo, a nostro giudizio, una vera linea di politica industriale. Gli incentivi al settore auto rappresentano una risposta parziale e sbagliata, una medicina temporanea che non aggredisce i nodi strutturali del nostro sistema industriale: l'innovazione tecnologica, la ricerca, la qualità dei materiali utilizzati, la competitività rispetto alle altre case automobilistiche e, più in generale, la competitività del nostro settore industriale.

Quale sarà al riguardo l'azione di politica industriale, quando il settore protetto sarà maggiormente esposto alla competitività di prodotti mondiali, dopo la riduzione di questi incentivi e, *ope legis*, dell'orario di lavoro a parità di salario? Quali oneri dovranno essere sopportati dai lavoratori e dalla comunità internazionale, quando si registrerà la caduta della produzione per il venir meno di questi incentivi?

La nostra avversione al provvedimento si fonda su queste preoccupazioni per il prossimo futuro, sugli effetti che si determineranno indubbiamente sui lavoratori — come le esperienze di altri paesi, già qui ricordate da alcuni colleghi che mi hanno preceduto, testimoniano —, sulle entrate fiscali che si ridurranno e sulla competizione mondiale che sarà certamente più difficile e complicata.

Riteniamo che le nostre proposte emendative sull'estensione degli incentivi alle auto a GPL indubbiamente modifichino la portata del provvedimento, dan-

dogli un carattere pure di tutela ecologica e di sostegno a migliaia di piccole imprese artigiane che operano nel settore dell'auto.

Signor Presidente, noi riteniamo profondamente sbagliata questa politica degli incentivi perché slegata da una visione equa e generale dei problemi che investono tutte le attività produttive del nostro paese.

Siamo convinti che vi sia una diffusa attesa di provvedimenti che diano maggiore libertà economica, maggiore flessibilità, minore pressione fiscale, minore oppressione burocratica e che realizzino un'azione profonda di modernizzazione nei rapporti tra pubblica amministrazione e mondo produttivo: un disegno di cambiamento che questo provvedimento nega, a nostro giudizio, alla radice, perché introduce incentivi addirittura personalizzati, perché accresce barriere, perché alza muri nel mercato del lavoro e nel mercato produttivo, perché segue strade che non ci portano ad una omogeneità con le regole complessive dell'Europa.

Ci auguriamo pertanto che l'Assemblea sappia farsi carico dei problemi che abbiamo sottolineato e sappia dare nel corso dell'esame del provvedimento almeno risposte parziali che modifichino in senso positivo il provvedimento in esame.

Noi siamo, evidentemente — e concludo, signor Presidente — convinti che soltanto un cambiamento nel senso che abbiamo qui rappresentato di una maggiore libertà e di una maggiore equità potrebbe in qualche misura rendere accettabile la proposta all'esame dell'Assemblea. Noi abbiamo presentato alcuni emendamenti e ci auguriamo che il Governo dimostri sensibilità nel trovare risposte anche parziali che, pur non essendo sufficienti a farci esprimere un consenso generale sul provvedimento, testimonierebbero della volontà del Governo e della maggioranza di farsi carico dei problemi reali del paese e, in particolare, del mondo produttivo.

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

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ci eravamo pronunciati in senso non favorevole al primo provvedimento che prevedeva incentivi per la rottamazione.

Avevamo espresso allora le nostre riserve circa il metodo e l'opinabilità dei « benefici » che sarebbero derivati o che avrebbero potuto derivare all'economia nazionale, ma non pensavamo che i risultati numerici della rottamazione dovessero addirittura servire come base per un provvedimento d'urgenza, cioè per il decreto di proroga della rottamazione medesima.

La prima parte del decreto-legge in esame mira, quasi scusandosi, ad evitare i pericoli derivanti dalla drastica chiusura dei termini. Questo è spiegabile, ma non accettabile, perché significa che vi era una falla nel provvedimento precedente, il quale doveva prevedere che i termini perentori (*dies interpellat pro homine*, si diceva una volta nelle istituzioni di diritto romano) avrebbero comportato una frattura, che avrebbe dovuto essere disciplinata fin dal principio. Poiché non vedo alcun provvedimento relativo al nuovo termine, vuol dire che è già maturata l'intenzione di prorogare ulteriormente, per non determinare un crollo della domanda di mercato per quanto riguarda il settore automobilistico.

La nostra è una parte politica che ha come specifica preoccupazione il mondo del lavoro. Abbiamo sempre portato con noi questa preoccupazione, affinché il mondo del lavoro sia protagonista (così si diceva una volta, ma noi lo diciamo ancora adesso perché la nostra espressione è attualissima), sia il soggetto e non l'oggetto dell'economia. Soggetto dell'economia significa protagonista di un processo produttivo virtuoso, il quale, attraverso il lavoro che è il principale soggetto, deve creare condizioni di mercato in cui vi sia occupazione. E l'occupazione deriva dall'aumento dei consumi, il quale a sua volta deriva dalla capacità del mercato di assorbire i prodotti. Questo è il circolo economico normale.

Il provvedimento che abbiamo di fronte, a nostro giudizio, droga la domanda. Quando quest'ultima è assistita da un rimborso parziale o addirittura da un intervento dello Stato, conveniamo che aumentino i posti di lavoro in linea provvisoria, ma la domanda è drogata. Mi domando allora, signor Presidente e onorevoli colleghi (non voglio fare considerazioni che riguardano l'atteggiamento di carattere formale, legislativo, di protezione da parte degli altri partner della Comunità europea delle ragioni del mercato comune), quale potrà essere la reazione al nostro ingresso nel mercato comune europeo quando ci presenteremo con provvedimenti che drogano la produzione, quindi il mercato. Nella relazione sono riportate cifre, che non ripeterò, in merito al pericolo che, senza la proroga della possibilità di rottamazione, si possa avere nel 1998 una caduta del mercato pari ad un milione e 600 mila auto. Sono cose scritte nella relazione che ci fanno impressione come protagonisti dell'Europa. Noi ci presentiamo con un mercato drogato e con mezzi di incentivazione falsa del mercato stesso, come l'intervento dello Stato nel pagamento del prezzo, e poi vogliamo essere partner a pari titolo e a pari diritto nella Comunità europea? Di espedienti di questo genere bisognava quanto meno parlarne in sede europea, in sede comunitaria.

Non mi risulta che vi siano altri Stati che provvedono per il loro mercato interno in queste forme; mi risulta, viceversa, che in Italia la rottamazione, essendo la nostra situazione di mercato aperta anche ai partner della Comunità europea, arreca beneficio anche ai prodotti della Comunità. Questo è giusto, è ineluttabile che avvenga. Ma allora c'è qualcosa che non funziona ed è questa la constatazione che era al centro del ragionamento svolto dal collega Delfino un momento fa. Ci fate assistere ad uno sviluppo economico a salti; un preteso sviluppo economico che intende creare situazioni di mercato drogate — o stimulate, se così vogliamo chiamarle — e situazioni di occupazione che sono la

conseguenza di questa droga. Tutto questo avviene in un paese in cui una fetta rilevante della comunità nazionale (parlo del Mezzogiorno e delle isole) dovrebbe e potrebbe partecipare in maniera virtuosa al processo produttivo attraverso condizioni che sono proprie di quelle zone dell'Italia (basti pensare alle ore di sole ed al favorevole andamento dei fenomeni atmosferici); invece queste zone estese del territorio nazionale non godono della stessa attenzione della quale sono oggetto altre aree del territorio italiano, che per avventura ospitano industrie automobilistiche o i titolari di industrie automobilistiche le cui filiali sono state faticosamente collocate anche in qualche zona del Mezzogiorno.

Tutto ruota intorno all'automobile, prodotto aperto al mercato comune; paghiamo quindi la rottamazione anche per incentivare l'acquisto di automobili straniere. È questo un fatto positivo perché risponde alle regole comunitarie, ma opinabile perché non risponde a quelle regole di mercato comune libero che dovrebbero essere alla base della convivenza nella Comunità europea.

Si tratta di osservazioni che sentiamo di dover fare e che rassegnamo con grande scrupolosità al Governo — l'eminente sottosegretario che mi onora della sua attenzione vorrà prenderne atto —; osservazioni che ci dicono che non esiste una politica economica perché la maggioranza attuale non ne individua una. Sì, vi sono vantaggi, soddisfazioni, per così dire, propagandistiche, incentivanti gli acquisti. Siamo tutti contenti della rottamazione con il contributo del rivenditore di automobili e del Governo, per carità, ma se guardiamo le cose come vanno guardate in questa sede, la sede in cui si costruiscono le leggi come espressione di una politica, dobbiamo allora dire che si tratta di norme che rivelano che non vi è una politica economica. Questa è la realtà.

Mi sarei aspettato — parleremo fra poco del metano — forme di incentivazione a favore di altri elementi che entrano nel mercato. Parleremo del metano e vi chiederemo (sono iscritto a

parlare anche sul prossimo provvedimento) perché non incentivate l'utilizzo di tale prodotto — energia a bassissimo costo — in relazione al consumo di energia elettrica. In questo momento dobbiamo prendere atto che siamo di fronte ad una navigazione economica a vista. C'è bisogno di incentivare il mercato dell'auto per ragioni economiche, paraeconomiche, di buon vicinato con determinati ambienti economici ed allora si provvede alla rottamazione, si incentiva l'auto, si fa godere della rottamazione anche il prodotto comunitario che entra in Italia (perché non si potrebbe fare altrimenti). Ma l'economia dov'è? E dov'è l'aumento vero di posti di lavoro? Dov'è l'aumento produttivo dell'occupazione? Non ci sono. Dov'è la specializzazione? Il settore è sempre quello dell'auto, cioè un settore altamente consumistico, del quale per altro nessuno nega le ricadute. Un'automobile che cammina produce infatti ricadute anche in altri settori (accessori, gomme, benzina e quant'altro), nessuno lo nega, ma siamo qui di fronte ad una maggioranza che prosegue il suo cammino in materia economica navigando a vista in mezzo agli scogli che essa stessa prevede nelle sue relazioni.

Io pongo una domanda all'onorevole sottosegretario, egregio rappresentante del Governo: ci dovete spiegare quando verranno i provvedimenti per uscire dalla rottamazione. Nei procedimenti di rottamazione, di facilitazione per gli acquisti è facile entrare, ma quando si tratta di uscire, da qui a qualche tempo, quando sarà cessata la vigenza di questo decreto convertito, ci verrete a dire che occorrerà un altro decreto, perché altrimenti avremo una caduta verticale degli acquisti di automobili per tanti milioni di unità (questo poi lo calcoleranno i vostri uffici).

Ma questa è economia? E allora andremo da una rottamazione all'altra. Oppure avete sposato la rottamazione come mezzo di progresso e di incentivazione dell'industria? E dimenticate che l'industria italiana in questo momento, parlando in termini di incentivi all'acquisto, è in concorrenza con i prodotti europei, per

l'esistenza del mercato comune. Un Governo che abbia rispetto delle proprie idee in economia dovrebbe provvedere mediante altre forme, mediante altri mezzi, cioè mediante una incentivazione della qualità. L'incentivazione della qualità funzionerebbe da stimolo alla tenuta del mercato e della domanda. Il mercato è una cosa bella, della quale siamo tutti entusiasti, ma ha le sue regole: la domanda segue un'offerta che sia interessante per i consumatori, altrimenti non c'è la domanda. Quando diciamo che il Governo non ha una politica economica di vasto respiro, quando diciamo che il Governo improvvisa in materia di politica economica, non diciamo cose che sono tratte dal bagaglio degli slogan propagandistici; facciamo delle constatazioni che sono tratte dalla politica che il Governo sta facendo e che sono sotto i nostri occhi.

Quindi, la prima domanda, alla quale ci auguriamo venga data risposta, è: che facciamo quando si avvicinerà il termine dei nuovi incentivi alla rottamazione? Un altro provvedimento per la rottamazione? Ce lo dovete dire! È vero che è un termine di cui godranno molti cittadini e anche le fabbriche italiane (ma soprattutto quelle straniere), ma ad un certo punto, al suo ineluttabile scadere, provocherà una caduta della domanda delle automobili. E allora cosa farete? Come provvederete? Con un altro decreto sulla rottamazione? Ce le dovete dire queste cose. E per quanto tempo la Comunità europea tollererà e accetterà che la rottamazione costituisca uno strumento per stare nel mercato unico? Fino ad ora la Volkswagen e le altre industrie straniere che godono dell'aumento, della tensione della domanda assistita dagli incentivi alla rottamazione hanno giudicato valida la trovata del Governo, tanto paga Pantalone, cioè il Governo, il popolo italiano. Però, a lungo andare, ad un certo punto, alla terza, alla quarta o alla quinta rottamazione potrebbero dire: «Signori miei, basta, perché noi non facciamo la politica dell'automobile come la fate voi!». La Volkswagen punta sulla qualità, così l'industria francese e altre minori dal punto

di vista dell'offerta, mentre noi siamo accompagnati da « nostra » — anzi, « vostra » — « sorella » rottamazione. Ma « vostra sorella » rottamazione è una cattiva consigliera. Potete avere alcuni vantaggi propagandistici, di piccolo calibro, nel piccolo cabotaggio dell'interesse minuto di ogni famiglia di cambiare l'automobile. E penso che la nostra avversione rispetto al precedente provvedimento — che parlava della rottamazione dei veicoli ultradecennali — teneva anche conto delle considerazioni relative alla vetustà del parco macchine, delle ragioni di sicurezza generale, della necessità di avere un parco macchine che potesse stare sulle strade con minori pericoli possibili. Tutto questo poteva dare un alone di rispettabilità a quel provvedimento. Ma adesso non ci siamo! Vi preoccupate della caduta della domanda in relazione alla cessazione degli incentivi alla rottamazione, dopodiché per decreto ne prevedete altri, poi ne farete un altro e un altro ancora. Fino a quando? Ce lo dovete dire!

VALENTINO MANZONI. Fino a quando lo vuole Agnelli!

RAFFAELE VALENSISE. Io non personalizzo. Non è una questione personale, di Agnelli o non Agnelli. Al posto suo potrebbe esserci chiunque altro. È una questione di scelta di una linea politica che rispetti il mercato, perché noi stiamo entrando nel mercato comune europeo, non nell'assistenza comune europea.

È bene che il mercato comune europeo preveda anche delle forme di incentivazione e di assistenza, quindi che vi siano contributi comunitari (denaro nostro che in piccola parte torna a noi per aiutare determinate zone), ma in questo caso si tratta di interventi studiati, possiamo dire, in contraddittorio con gli altri partner europei. Quando invece ci si fissa su un solo settore e ad ogni scadenza si provvede con un'altra rottamazione, siamo su un altro terreno, su un'altra linea che non ci piace: siamo quindi contrari a questa nuova rottamazione. Fra l'altro, non si avverte neanche la preoccupazione di

chiarirci cosa succederà al termine della nuova rottamazione.

Ci aspettiamo quindi queste risposte dal Governo e ci auguriamo che esse siano soddisfacenti perché, nell'interesse generale della nazione e del lavoro italiano (elemento che deve essere al centro dell'economia), siamo sempre attenti ad una produzione che risponda a criteri di produttività. Questo tipo di criteri fa riferimento alle regole generali del mercato, naturalmente temperate con gli interessi dell'intera comunità: questi interessi devono essere permanenti e non possono essere legati soltanto al consumo, o alla preoccupazione di drogare il mercato, fra l'altro perché si teme che il mercato non drogato ceda da un momento all'altro.

Vogliamo quindi una risposta dal Governo, augurandoci che sia esaustiva. Allo stato, ribadiamo la nostra contrarietà ad un provvedimento che non è meditato ed è al di fuori di una linea politica: è un provvedimento rivelatore, signor sottosegretario, di un'improvvisazione che non ha nulla a che vedere con una linea politica salvifica, che doveva essere quella della coalizione dell'Ulivo, la quale però vediamo cosa ha salvato, molto poco, e che cosa ritiene di aver salvato, molto poco; essa, certamente anche attraverso questa operazione di salvataggio, fatta in maniera approssimativa e al di fuori da qualsiasi considerazione economica strategica, di spinta in profondità, produce preoccupazioni se non addirittura danni all'economia nazionale e al suo ordinato sviluppo.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Rasi, iscritto a parlare... s'intende che vi abbia rinunciato.

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

VALENTINO MANZONI. Signor Presidente, signor sottosegretario, il decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, del quale si chiede la conversione in legge, per la verità, non ripropone pedissequamente la norma recata dall'articolo 29 della legge

28 febbraio 1997, n. 30. Rispetto a quest'ultima, introduce infatti due novità, che tuttavia non appaiono sufficienti a farlo ritenere migliore ed utile all'economia del paese.

La prima novità riguarda il contributo statale, da commisurare al consumo del carburante certificato per 100 chilometri, su acquisti di autovetture da effettuare nel periodo 1° febbraio 1998 – 31 luglio 1998. La seconda novità è relativa al riconoscimento del contributo per acquisti di autovetture con trazione elettrica e, nella stesura originaria del testo, anche con alimentazione a metano. In sede di Commissione, con opportuni aggiustamenti, anche dovuti ad esigenze di copertura finanziaria, per non lasciare fuori dal contributo le autovetture alimentate con gas petrolio liquido, si è introdotta un'ulteriore novità, che consiste nell'erogazione del contributo, nei limiti di 30 miliardi, per acquisti sia di autovetture a metano, sia di autovetture alimentate a gas petrolio liquido, a partire dal 1° agosto 1998.

Se questo emendamento verrà approvato (e ci auguriamo che lo sia), sarà eliminata una ingiustificata ed assurda discriminazione fra i due tipi di carburante, atteso che entrambi, come peraltro stabilito dalla direttiva n. 92/82 della Commissione CEE hanno identica valenza ecologica.

Invece – e questo lo dico al relatore ma avrei voluto dirlo anche all'onorevole Rossi che non è presente, e su questo punto ha particolarmente insistito in Commissione – meramente eventuale e facoltativa è la possibilità di erogazione di agevolazioni per le trasformazioni a metano o a gas di petrolio liquido di autovetture acquistate un anno prima del 1° agosto del 1998. Tranne che non venga opportunamente modificato in aula l'ultimo periodo dell'emendamento della Commissione al secondo comma dell'articolo 1 del decreto-legge n. 324 del 1997, nel senso di rendere obbligatoria la concessione delle agevolazioni per le trasformazioni, se si vogliono davvero favorire le imprese artigiane e metalmeccaniche, come si è detto in Commissione.

Pur con queste novità, signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame ci vede fortemente critici e contrari per le seguenti ragioni. In primo luogo il decreto-legge n. 324 del 1997 prosegue e reitera l'intervento pubblico in favore di determinati gruppi industriali: e per essere più precisi, in favore di un determinato settore dell'industria, quello automobilistico. Esso si iscrive – lo ha detto anche l'onorevole Teresio Delfino poc'anzi – per la parte che ha più rilevanza per l'economia del paese, nella linea e nella filosofia di questo Governo, intese, con andamento ormai costante, all'adozione di provvedimenti tampone e non strutturali: provvedimenti cioè non durevoli nel tempo, con la conseguenza del ritorno alla situazione *quo ante* una volta cessati gli effetti. Come ha detto giustamente l'onorevole Valensise, bisognerebbe fare un altro provvedimento, poi un altro ancora e così via!

In secondo luogo, non ci sembrano esatti e veritieri i dati che con molta generosità sono stati esposti nella relazione a supporto e giustificazione del provvedimento, sia nella relazione che accompagna il decreto-legge sia in quella fatta dall'onorevole Ruggeri, perché per quanto riguarda la disoccupazione, per esempio, i dati ufficiali depongono non per un suo alleggerimento ma per una crescita allarmante del fenomeno, soprattutto al sud.

L'onorevole Rossi di rifondazione comunista, che nei giorni scorsi in aula ha preannunciato il voto favorevole della sua parte politica, in sede di Commissione sul punto si è così espresso testualmente: « L'ottimismo manifestato sui risultati fin qui ottenuti è eccessivo, trattandosi di strumenti effimeri che non consentono di garantire uno sviluppo continuativo dei livelli di occupazione e di produzione (!) ». L'onorevole Rossi ha proseguito poi affermando che, se si dovessero perpetuare questi metodi di politica industriale, non si vede quali possano essere le speranze per l'industria nazionale di uscire dalla crisi in cui si trova. Così si esprime

l'onorevole Rossi che fa parte della maggioranza e che si accinge a votare questo provvedimento.

Ci troviamo quindi dinanzi a provvedimenti effimeri per quanto riguarda l'occupazione. In ordine poi all'asserita crescita del prodotto interno lordo nella misura percentuale di qualche punto rispetto al 1996, va rilevato che pur ammettendo e riconoscendo tale crescita nella misura indicata, si tratta pur sempre di una crescita assai modesta, di una modesta ripresa economica, frutto — come è stato pregevolmente dimostrato nella seduta del 21 ottobre scorso dall'onorevole Armani e poc'anzi dall'onorevole Valensise — di una certa dose di droga somministrata attraverso gli incentivi sulla rottamazione, desiderati, voluti ed imposti — imposti, signori della maggioranza! — dal solito gruppo industriale e dai suoi soci, fino al punto da far dire a qualche esponente della sinistra nei giorni caldi della crisi che questo è il Governo della FIAT!

Posto che ci sia stata una crescita del prodotto interno lordo, si è trattato, dunque, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, di crescita drogata, effetto di droga di Stato, di droga a termine. Quando, infatti, come è stato detto e rilevato, il parco delle auto e delle motociclette sarà stato interamente rinnovato, la domanda di tali beni subirà un ineludibile calo e allora l'incentivo statale sarà sostituito dalla cassa integrazione guadagni a spese della collettività, a meno che non riteniate di dover varare all'infinito provvedimenti di tal genere, ma non sappiamo, di questo passo, dove arriveremo.

Mi chiedo come mai i signori della maggioranza non abbiano tenuto presente le esperienze di altri paesi europei, dove provvedimenti come questo sono già stati sperimentati con effetti disastrosi sull'intera economia. Non insegna niente ai signori della maggioranza l'esempio della Francia, dove, al cessare degli incentivi sulle rottamazioni, le vendite sono calate del 40 per cento rispetto al periodo precedente, con un conseguente calo della produzione e della crescita economica?

Dalla Francia i signori della maggioranza copiano tutte le cose peggiori, come, da ultimo, le 35 ore settimanali per legge, che introducono elementi di dirigismo e di statalismo nel rapporto di lavoro, che dovrebbe essere, invece, flessibile.

Evidentemente il gruppo Agnelli e soci è così forte e così determinante nelle situazioni politiche ed economiche del paese da far soprassedere dalla valutazione di qualsiasi disastrosa simile esperienza precedente.

Infine, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame non ci piace perché, privilegiando un solo comparto, quello delle autovetture, si traduce in un danno per altri settori industriali e commerciali, e costituisce, come ha detto l'onorevole Valensise, la prova provata dell'inesistenza in capo al Governo di una generale politica industriale, di una strategia industriale che non sia quella che privilegia il solito gruppo industriale. Quest'anno in particolare, per effetto di provvedimenti di questo tipo, ne ha risentito il settore turistico e alberghiero perché la gente, incoraggiata a sostituire la propria autovettura, in presenza di una pressione fiscale elevata e soffocante, non ha avuto i soldi per consentirsi consumi di tipo vacanziero. Ma ne hanno risentito anche tutti gli altri comparti dell'industria e del commercio, dal momento che, come è stato specificamente ammesso e riconosciuto, sono calati tutti i consumi e si è registrata la chiusura di esercizi commerciali e di fabbriche con conseguente aumento della disoccupazione.

Il decreto-legge in esame, onorevoli colleghi, costituisce quindi la prova classica della incoerenza di questa maggioranza, soprattutto di rifondazione comunista, che nei giorni della crisi accusò il Governo dell'Ulivo di non essere amico dei pensionati e dei disoccupati, bensì del solito gruppo industriale che ancora una volta viene favorito dalle incentivazioni.

Mi risulta, perché l'ho sperimentato personalmente in Commissione, che l'onorevole Rossi, che è intervenuto a difesa del provvedimento nella seduta del 21 ottobre scorso, affronta con serietà e impegno le

questioni di carattere economico. Vorrei chiedere pertanto all'onorevole Rossi, che è assente, come si possa, dopo aver definito moralmente inaccettabile questo provvedimento, come egli ha detto nella seduta del 21 ottobre scorso, nonché non risolutivo di alcuno dei problemi del sistema industriale in genere, come egli disse in Commissione il 7 ottobre scorso, manifestare l'intenzione di votare a favore del provvedimento. Mi sembra il massimo della incoerenza.

Né, a rendere utile il provvedimento, vale la giustificazione, pretestuosamente di poi addotta dallo stesso onorevole Rossi e da altri colleghi della maggioranza, dell'introduzione della norma di tutela ambientale per via dell'incentivazione di acquisti di autovetture a trazione elettrica o a metano o a gas petrolio liquido, per alcune semplici considerazioni: in primo luogo perché è ridottissimo il mercato dell'auto elettrica (per venire dal mio paese a Roma non acquisterei di certo una macchina elettrica); in secondo luogo perché, come si evince dalla modifica che la Commissione intende apportare al secondo comma del primo articolo del decreto-legge, gli incentivi per acquisti di autovetture a metano o a gas petrolio sono contenuti nei limiti di trenta miliardi e quindi hanno carattere molto temporaneo e, quindi, non duraturo, con buona pace della tutela ambientale. Infine, gli incentivi per le trasformazioni delle autovetture a gas o a petrolio liquido sono meramente facoltative ed eventuali, con buona pace — questa volta — delle imprese artigiane che da tali trasformazioni avrebbero dovuto trarre giovamento.

È sufficiente leggere attentamente l'ultimo periodo dell'emendamento al secondo comma dell'articolo 1 per rendersi conto che la possibilità di incentivare le trasformazioni è meramente facoltativa: si usa il verbo « potrà » e non « dovrà ». L'incentivo per la trasformazione è meramente ipotetico e facoltativo.

Come dicevo, la giustificazione portata dall'onorevole Rossi in questa stessa sede a favore di tale norma è pretestuosa, perché il cosiddetto beneficio ambientale

non ci sarà. Il limite di questo provvedimento, onorevoli colleghi, ammesso e non concesso che ragioni di tutela ambientale esistano concretamente (io le escludo in base alle considerazioni che ho fatto poc'anzi), è quello di essere parziale poiché, favorendo solo ed esclusivamente il comparto automobilistico, si traduce in un danno per altri settori industriali e commerciali.

Onorevole relatore, signor sottosegretario, se questo provvedimento per voi è valido, pur essendo parziale e penalizzante per l'intera economia, votatelo pure. Se però così è, coerenza vuole ed un minimo di onestà intellettuale richiede, si eriga un monumento alla legge Tremonti, quella sulla detassazione degli utili reinvestiti, perché rispetto a questa legge aveva il pregio di essere estesa a tutti i settori produttivi e realizzata, per di più, con la riduzione dei tributi.

La conclusione sconcertante alla quale arriviamo è che per la sinistra è cattiva una legge di incentivazione per tutti i settori dell'economia quando è fatta dalla destra; è buona, invece, sempre per la sinistra, una legge con effetti incentivanti in una sola direzione, anche se apportatrice di squilibri e di distorsioni del mercato.

Abbiamo avuto già occasione di manifestare la nostra contrarietà a provvedimenti di questo tipo, cioè settoriali, parziali e non risolutivi dei problemi dell'economia; altrettanto duro e critico è il nostro giudizio su questo disegno di legge perché, come ho detto prima, è un provvedimento tampone, con effetti non duraturi al cessare dei quali torneremo ai soliti problemi di occupazione e di sviluppo dell'economia (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

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

**(Repliche del relatore e del Governo - A.C. 4179)**

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

RUGGERO RUGGERI, *Relatore*. Signor Presidente, colleghi, signor sottosegretario, desidero ribadire quanto ho già detto e scritto nella relazione, che questo provvedimento cioè è molto diverso da quello che ha introdotto gli incentivi per la rottamazione.

In questo caso, stiamo discutendo di altro! Alla data del 31 luglio 1998, questo sistema «chiuderà»; non vi sono altre possibilità di proroga.

RAFFAELE VALENSISE. Il calo della domanda...?

RUGGERO RUGGERI, *Relatore*. Vorrei rispondere ora alle osservazioni fatte nella discussione da alcuni colleghi, in modo particolare a coloro i quali mi hanno sollecitato in tal senso.

In linea di massima sono d'accordo con le osservazioni generali — non tanto su quelle specifiche — dell'onorevole Valensise sul provvedimento. È certo che vi sono effetti negativi sulla domanda, ma questo provvedimento cerca di contenerli! A differenza di quanto si è verificato in Francia, il problema non riguarda l'intervento in quanto tale, ma lo stato della domanda e del ciclo economico: ricordo, infatti, che in Francia il ciclo economico era in fase calante; mentre l'Italia vive ora una fase di ripresa economica. Gli effetti sono quindi diversi e speriamo che daranno un risultato diverso! Tutte le politiche portate avanti negli ultimi vent'anni sono state politiche di stabilizzazione dei cicli economici e sono espansive o meno a seconda dell'andamento del ciclo economico, cioè, se si è in una fase depressiva o in una fase di contrazione. Senza fare ricorso alle differenze ideologiche fra protezionismo e liberismo, è evidente che nell'economia moderna questi sono i nuovi strumenti; sono come l'acceleratore ed il freno in un'autovettura: si debbono usare entrambi!

Non intendo entrare in una discussione generale sulla politica economica del Governo, ma vorrei limitarmi ora a fare soltanto alcune considerazioni sul provvedimento in esame.

All'onorevole Manzoni che ha sostenuto che vi è un ottimismo eccessivo, vorrei dire che vi sono alcuni fatti concreti, alcuni obiettivi che noi abbiamo raggiunto...

VALENTINO MANZONI. Non l'ho detto io! Lo ha affermato Edo Rossi!

RUGGERO RUGGERI, *Relatore*. Riferendosi a Edo Rossi, l'onorevole Manzoni ha detto che vi era un ottimismo eccessivo. Può anche darsi che sia vero, ma vi sono alcuni importanti obiettivi che sono stati già raggiunti: mi riferisco, ad esempio, al fatto che lo Stato — come ricordava Cambursano — abbia ottenuto un utile di circa mille miliardi di lire! Questo è un dato di fatto! Non solo, ma vi è stato il coinvolgimento di più di 14 mila lavoratori e da un dipendente del settore dell'automobile dipendono dieci soggetti di altri settori. Questi sono dati di fatto: noi qua cerchiamo di attutire gli effetti negativi. Questa è la ragione per la quale le previsioni del provvedimento varranno soltanto fino al 31 luglio 1998.

Vorrei ora fare un'affermazione non polemica, ma doverosa rispetto a quanto sostenuto dall'onorevole Armani in una seduta precedente (mi dispiace, peraltro, che non sia presente in aula in questo momento). Preciso che la mia risposta non è dettata da un fatto personale, ma da un fatto di cultura generale. Armani ha pronunciato nel Parlamento italiano delle parole che più o meno suonano in questa maniera: mi vergogno di dirlo in un'aula parlamentare, ma in molti casi, per qualità e prezzo, le auto straniere sono migliori di quelle italiane. Io vorrei invece far uscire da quest'aula una voce a favore dei milioni di lavoratori e delle maestranze della FIAT, dell'Innocenti, dell'Alfa Romeo e di tutte le case produttrici di automobili italiane, che non sono seconde a quelle di nessun altro settore automobilistico straniero! Io confesso che mi vergogno solo quando la competizione internazionale, per migliorare qualità e prezzo, la si gioca solo sul costo del lavoro. Tutto ciò senza pensare che la

«manciata» di riso che oggi diamo — anche gli italiani, purtroppo — ai lavoratori del sud-est asiatico rappresenta in realtà un minor costo e valore di quello della dignità della persona! Di questo mi vergogno.

La droga vera, allora, è lo sfruttamento del differenziale dello sviluppo sempre a vantaggio di alcuni paesi, quelli industrializzati, a scapito di quelli in via di sviluppo. Proprio in queste ore la fragilità del sistema finanziario dell'est asiatico è causata, non a caso, dall'estrema flessibilità del lavoro quasi senza alcuna regola e dall'insignificanza di una politica sociale, che si ripercuotono direttamente sull'equilibrio finanziario interno e internazionale.

Un ultimo accenno, anche qui non polemico, alle considerazioni dell'onorevole Edo Rossi, che mi spiace non sia presente. Capisco che altri colleghi rimarchino l'effetto droga di questo sistema di incentivi (certamente può essere questo l'effetto di un intervento volto a stimolare, e a tale riguardo mi ricollego alle considerazioni, che in parte condivido, dell'onorevole Valensise); tuttavia, vorrei dire alla parte politica dell'onorevole Rossi di fare attenzione, perché in questa maniera si dà ragione a chi pensa che una politica economica non debba mai intervenire, perché quando interviene ne risultano «drogati» i meccanismi automatici di equilibrio di tutti i mercati (mercato dei beni, mercato della moneta, mercato del lavoro). Attenzione, quindi, a rimarcare questo aspetto e a non considerare invece la grande potenzialità, al di là del provvedimento, di una politica di intervento dello Stato equilibrata, che sappia cogliere i meccanismi più importanti per ridare dignità e risposta a coloro che nella nostra società ne hanno più bisogno. Le regole del mercato non sono naturali, ma sono regole che noi stabiliamo e quindi abbiamo l'obbligo di intervenire per modificarle e orientarle per il bene comune.

Ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti delle considerazioni svolte. Credo che nel prosieguo del dibattito potranno essere recepire molte delle indicazioni formulate.

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

**SALVATORE LADU, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il relatore ha indicato la positività del provvedimento in esame di cui il Governo chiede l'approvazione per almeno due buone ragioni. Esso consente quella fuoriuscita morbida, nei termini che indicava il relatore, dal sistema degli incentivi per un settore trainante della nostra industria, diluendo in un arco di tempo ragionevole gli effetti negativi della decisione e prolungandone in misura più ridotta gli effetti positivi. Riduce in maniera sensibile l'effetto-attesa rispetto ad un provvedimento che ha avuto un impatto notevole nel rilancio complessivo della produzione industriale, che si è andata consolidando negli ultimi tempi, come emerge da tutti gli indicatori economici in maniera concorde, anche se non uniforme rispetto alle grandezze. Un esempio di effetto-attesa è quello che si è determinato nel mercato dell'usato, che ha ripreso a muoversi nel mese di settembre, ma che si teme possa bloccarsi per il prolungamento, sia pure ridotto e diversificato, degli incentivi.

Mi sembra pertanto opportuno, oltre che sottolineare la significativa variazione intervenuta nella proposta di legge, concordare tutte le forze politiche, rispetto al decreto che comporta l'introduzione della trazione a GPL nel sistema degli incentivi senza oneri aggiuntivi di spesa, avanzare anche qualche riflessione più generale su come e perché sia maturata a suo tempo la decisione di sollecitare alcuni settori specifici e strategici dell'apparato industriale, settori trainanti, ma in particolare situazioni di difficoltà, come quelle del comparto delle costruzioni e delle manutenzioni. Si è previsto, per il solo intervento di questo tipo, mezzo punto di incremento percentuale del PIL per il 1998; si è previsto inoltre che questo mezzo punto percentuale, atto a consolidare la ripresa, faciliti in maniera sensibile il raggiungimento dell'essenziale pa-

rametro deficit-PIL al 3 per cento ed anche al di sotto di tale percentuale.

Del resto, tutte le analisi compiute sull'evoluzione positiva della produzione industriale nell'ultimo periodo tendono ad evidenziare la fortissima incidenza della ripresa del settore automobilistico nel contesto di una più sensibile e generale ripresa prima in gran parte quasi esclusivamente affidata al traino delle esportazioni ed ora agganciata anche ad una più stabile e non episodica ripresa dei consumi interni.

Naturalmente gli incentivi sono interventi straordinari, non bisogna nasconderselo o addolcire in maniera eccessiva tale loro caratteristica. Il problema consiste nel legare tale misura non solo alla ripresa quantitativa del mercato, ma anche all'introduzione di stimoli all'innovazione ed alla diversificazione del prodotto, incidendo anche sulle tendenze dei consumatori. Ciò significa che devono esservi più ragioni per proporre e governare gli incentivi. L'esecutivo ha tenuto presente tale aspetto un anno fa e soprattutto nel provvedimento in discussione, che garantisce, con una declinante continuità temporale, la cessazione degli incentivi spostando l'incidenza su sistemi di trazione alternativi, oltre che di forte risanamento ambientale.

Come dicevo, nelle decisioni del Governo — come del resto nei provvedimenti legislativi in genere — vi è sempre una pluralità di obiettivi e di intenzioni anche di politica industriale. Il Governo è interessato allo sviluppo qualitativo del settore automobilistico in vista di due interessi fondamentali che riguardano i diritti consolidati dei cittadini in una società industriale matura come la nostra: il diritto ad un uso sempre più libero e liberalizzante del proprio tempo anche nell'organizzazione del lavoro; il diritto alla mobilità come condizione primaria per la crescita dell'individuo come persona interessata a relazioni sociali sempre più evolute e complesse.

A supporto di tale ragionamento voglio portare qualche dato. In Europa, la percorrenza motorizzata per abitante è pas-

sata, negli ultimi quattro decenni circa, da poco più di 1.300 chilometri annui a circa 11.500. Tale progressione, però, non ha riguardato nella stessa misura i differenti modi di trasporto; ha toccato essenzialmente il trasporto su strada, in particolare l'automobile. Nel 1993 i tragitti in auto hanno rappresentato 3.500 miliardi di viaggiatori-chilometro, cioè l'80 per cento circa dei chilometri complessivamente percorsi in Europa occidentale con mezzi a motore; i tragitti in autobus hanno rappresentato 375 miliardi di viaggiatori-chilometro, il 9 per cento del totale; quelli in ferrovia, 275 miliardi di viaggiatori-chilometro, il 6 per cento; e quelli in aereo, 235 miliardi, cioè il 5 per cento (tale livello è stato raggiunto grazie ai rilevanti progressi compiuti negli ultimi due decenni nel trasporto aereo, progressi che procedono a ritmo sempre sostenuto).

In presenza di questi dati, l'azione del Governo — uso l'espressione in senso lato, includendovi tutti i livelli istituzionali di comando dall'alto verso il basso — è interessata direttamente all'organizzazione dello spazio entro il quale tale modalità di trasporto consente l'esercizio dei diritti ai quali prima accennavo.

Nell'elaborare stimoli alla produzione ed al consumo, una politica attenta a queste esigenze deve saper coniugare tutti gli *input* che entrano in gioco, a cominciare dall'incidenza dei fattori energetici e dalle loro implicazioni ambientali. Alcuni dati specifici possono dare ragione di questa particolare sensibilità. Il settore dei trasporti ha un peso crescente nei consumi energetici. Nel 1992 tale settore ha consumato più di quello industriale ed entro il 2010, secondo le tendenze in atto, supererà anche gli altri usi energetici. I consumi del settore sono infatti cresciuti dal 1971 al 1995 con un tasso annuo lordo medio del 3,7 per cento, anche se la capacità espansiva tende ad una saturazione.

Nell'ultimo decennio la crescita dei consumi nei trasporti è stata superiore all'incremento del prodotto interno lordo sia nel trasporto passeggeri, sia in quello delle merci.

Di concerto con i consumi di energia — questo è certo — vanno le emissioni di ossido di carbonio; quelle dovute alle autovetture rappresentano circa il 52 per cento, l'autotrasporto merci pesa per un 33 per cento, il trasporto su ferro per un 4 per cento, gli autobus per un 6 per cento ed il trasporto aereo per un 2 per cento, così come i motocicli.

Naturalmente nella loro eloquenza statistica questi dati suggeriscono al Governo politiche di un certo tipo, che tuttavia nella loro organizzazione complessiva chiamano direttamente in causa una responsabilità del mondo produttivo; una responsabilità, peraltro, già manifestata, esercitata ed oggetto di ricerca e di innovazione.

L'elenco di queste politiche — per non dilungarsi eccessivamente — può essere riassunto in alcune indicazioni, evocando le quali si capisce un po' meglio l'affermazione che ho fatto prima in ordine alla pluralità di intenzioni quando vengono prese decisioni a livello politico. A nessuno può sfuggire, infatti, che dando incentivi alla rottamazione si imprime certamente una scossa al mercato, ma anche una spinta al rinnovo del parco veicolare esistente. Si danno inoltre *input* precisi ad una ricerca che punti a miglioramenti tecnologici di vario tipo, non ultimo l'utilizzazione di combustibili innovativi. Indirettamente — ma non tanto — si invoca anche una presenza attiva del governo locale nella pianificazione e nella gestione della mobilità privata, con l'alternativa vicenda dello spostamento della domanda dal privato al pubblico, soprattutto nei centri urbani.

Questa è la sfida del trasporto pubblico, il cui destino, più che di diventare dominante su quello privato, sembra essere quello di divenire almeno più alternativo e più competitivo in determinate condizioni.

Vi è infine la lunga fatica all'educazione alla mobilità intelligente, a cui possono concorrere tutte le parti in causa, non ultima la stampa specializzata. A ben guardare, questo tipo di sfide sono nel loro insieme oggetto di politica indu-

striale. Il provvedimento in esame non è tutta la politica industriale, ma un segmento di quella politica che il Governo sta portando avanti, che nel suo insieme punta alla determinazione di quella qualità totale del prodotto che è frontiera ultima del sistema produttivo, ma anche elemento di fondo per aumentare la competitività complessiva del sistema industriale di un paese moderno.

Queste sono le ragioni della proroga del provvedimento. Non sosteniamo che l'inserimento degli altri aspetti importanti concernenti le politiche alternative di intervento sia ciò che ci consente di uscire dalle difficoltà. Si tratta di un segmento di questa politica che riteniamo positivo, non da ultimo per le ragioni che ha indicato con puntigliosità il relatore, peraltro già adottate dal Governo nel dibattito nelle Commissioni.

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

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per accelerare la realizzazione del programma di metanizzazione del Mezzogiorno, gli interventi nelle aree depresse, nonché il completamento dei progetti FIO (approvato dalla Camera e modificato dalla V Commissione permanente del Senato) (2853-B) (ore 16,50).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla Camera e modificato dalla V Commissione permanente del Senato: Disposizioni per accelerare la realizzazione del programma di metanizzazione del Mezzogiorno, gli interventi nelle aree depresse, nonché il completamento dei progetti FIO.

Avverto che la V Commissione (Bilancio) s'intende autorizzata a riferire oralmente.

**(Discussione sulle linee generali — A.C. 2853-B)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.