

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 11,30.

VITTORIO TARDITI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 27 febbraio 2003.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Aprea, Armani, Armosino, Azzolini, Baccini, Ballaman, Banti, Emerenzio Barbieri, Berlusconi, Berselli, Gerardo Bianco, Bonaiuti, Bossi, Brancher, Buttiglione, Carboni, Cicu, Colucci, Coronella, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Fini, Frattini, Galati, Gasparri, Malgieri, Manzini, Maroni, Martinat, Martusciello, Matteoli, Miccichè, Naro, Pescante, Piglionica, Pisanu, Piscitello, Possa, Prestigiacomo, Ricciotti, Rivolta, Paolo Russo, Santelli, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sospiri, Stefani, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Tucci, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Vianello, Viceconte, Vietti e Zacchera sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

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

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Invito il deputato segretario a dare lettura del sunto delle petizioni pervenute alla Presidenza, che saranno trasmesse alle sottoindicate Commissioni.

VITTORIO TARDITI, *Segretario*, legge:

Vincenzo Giovanni Napoli, da Roma, chiede nuove norme in materia di immunità parlamentare al fine di evitare abusi (556) — *alla I Commissione (Affari costituzionali)*;

Emo Picchi, da Donoratico (Livorno), chiede modifiche alle norme riguardanti le prestazioni di assistenza protesica erogabili dal Servizio sanitario nazionale (557) — *alla XII Commissione permanente (Affari sociali)*;

Enrico Fravega, da Pietrasanta (Lucca), chiede un provvedimento legislativo in materia pensionistica, con particolare riferimento al cumulo delle pensioni integrative (558) — *alla XI Commissione permanente (Lavoro)*;

Giuseppe Jerinò, da Larino (Campobasso), chiede la modifica degli articoli 630 e 633 del codice di procedura penale in materia di revisione delle sentenze di condanna e dei decreti penali di condanna (559) — *alla II Commissione permanente (Giustizia)*;

Giovanni D'ambra, da Casarano (Lecce), chiede un provvedimento legislativo per stabilire modalità eccezionali di assegnazione dei seggi rimasti vacanti alla Camera dei deputati nella XIV legislatura (560) — *alla I Commissione (Affari costituzionali)*.

Discussione del disegno di legge: S. 1922 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 gennaio 2003, n. 2, recante differimento di misure agevolative in materia di tasse automobilistiche (approvato dal Senato) (3650) (ore 11,40).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 gennaio 2003, n. 2, recante differimento di misure agevolative in materia di tasse automobilistiche.

(Discussione sulle linee generali - A.C. 3650)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi parlamentari della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

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

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

ANTONIO PEPE, *Relatore*. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, il decreto-legge di cui si propone la conversione intende rinnovare le misure di incentivazione fiscale per l'acquisto di autoveicoli sprovvisti di dispositivi antinquinamento introdotte, per il periodo compreso tra l'8 luglio ed il 31 dicembre 2002, dall'articolo 2 del decreto-legge n. 138 del 2002.

Questo dispone che, per gli acquisti di autoveicoli nuovi, immatricolati per la prima volta e di potenza massima di 85 chilowatt, effettuati tra l'8 luglio 2002 ed il 31 dicembre 2002, dietro la consegna al venditore stesso di un autoveicolo non

conforme alla normativa comunitaria sull'inquinamento (quindi, a benzina non catalizzato o a gasolio non ecodiesel) intestato all'acquirente o ad uno dei familiari conviventi, è concessa l'esenzione dal pagamento dell'imposta provinciale di trascrizione, della tassa automobilistica per circa tre anni (per il primo periodo fisso, di sei e otto mesi a seconda della potenza del veicolo e per le due annualità successive), dell'imposta di bollo e degli emolumenti dovuti agli uffici del pubblico registro automobilistico.

Le esenzioni appena ricordate, ad eccezione della tassa automobilistica, valgono anche per gli acquisti di autoveicoli usati, aventi le medesime caratteristiche sopra indicate, effettuati da imprese operanti nel commercio di tali veicoli, a condizione, tra l'altro, che, a fronte dell'acquisto, l'acquirente consegni al concessionario un autoveicolo non conforme alla normativa comunitaria sull'inquinamento.

Le agevolazioni recate dal decreto-legge n. 138 citato, oltre a favorire la sostituzione del parco veicolare esistente con autoveicoli a minore impatto ambientale, costituivano uno strumento per sostenere, sia pure in via transitoria, la domanda in un settore ormai maturo quale quello automobilistico, caratterizzatosi, ormai da tempo, nei paesi industrializzati, come mercato di sostituzione e, in tale contesto, per aiutare le case automobilistiche nazionali a superare l'attuale difficile momento di crisi.

Gli effetti positivi prodotti dal precedente decreto in materia, che hanno consentito nella seconda metà del 2002 di incrementare le vendite di auto del 4,8 per cento rispetto al medesimo periodo del 2001, invertendo l'andamento fortemente negativo registratosi nella prima metà dell'anno (nella quale si era evidenziato un calo della domanda pari al 13,4 per cento), hanno indotto il Governo a disporre la proroga delle misure agevolative per il periodo compreso tra l'entrata in vigore del decreto-legge, 13 gennaio 2003, ed il 31 marzo 2003.

La formulazione del decreto legge, come trasmesso dal Senato, escludeva tut-

tavia dall'ambito di applicazione delle agevolazioni richiamate le immatricolazioni avvenute tra il 1° ed il 12 gennaio 2003, escludendo pertanto dalle agevolazioni, senza alcuna motivazione sostenibile, alcune migliaia di soggetti. Tale discontinuità nella fruibilità delle agevolazioni previste è stata rilevata nel corso dell'esame in Commissione sia dai componenti della Commissione intervenuti nel corso dell'esame sia dai pareri sul provvedimento espressi dalla I Commissione affari costituzionali e dalla X Commissione attività produttive, nonché nel dibattito apertosi sugli organi di informazione in merito a tali misure.

Al fine di eliminare tali incongruità, mi sono peraltro fatto carico di avviare un approfondimento con il Ministero dell'economia e delle finanze per apportare al testo le necessarie correzioni ed individuare le risorse finanziarie necessarie per coprire i maggiori oneri determinati dall'estensione delle misure agevolative. In tale prospettiva, la Commissione ha approvato un emendamento a mia firma che prevede l'esenzione dalla tassa automobilistica per i prossimi due anni anche per gli autoveicoli immatricolati nel periodo compreso tra il 1° ed il 12 gennaio 2003.

La soluzione individuata, seppure non del tutto ottimale, costituisce l'unica strada concretamente percorribile per contemperare l'esigenza di non discriminare irragionevolmente la posizione di quanti, avendo in molti casi stipulato il contratto di acquisto dell'autoveicolo nel mese di dicembre, dunque ancora in vigenza del regime agevolativo, si erano visti esclusi dall'applicazione dei benefici in quanto l'immatricolazione era avvenuta per ragioni burocratiche nel corso dei primi 12 giorni del nuovo anno, con l'opportunità di evitare le complesse ed onerose procedure amministrative legate ad un eventuale rimborso delle somme già versate.

Sul merito della soluzione individuata si è registrato un sostanziale ampio consenso da parte delle forze politiche che hanno partecipato al dibattito svolto in Commissione pur dovendosi rilevare una

certa diversità di posizioni rispetto alle modalità di copertura dei maggiori oneri, in verità molto modesti, circa 800 mila euro annui, derivanti dall'estensione delle misure agevolative.

Il medesimo comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge in materia individua ai fini della fruizione dell'agevolazione un limite massimo di spesa pari a 31,9 milioni di euro per l'anno 2003 e di 12,2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005. Nel corso dell'esame del provvedimento presso il Senato, al comma 1, è stato aggiunto un periodo il quale rinvia ad un decreto del ministro dell'economia e delle finanze, da emanare di concerto con il Ministero dell'interno entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto, per la individuazione dei criteri e delle modalità di attribuzione delle agevolazioni in argomento al fine di garantire il rispetto del limite massimo di spesa previsto.

Il comma 2 del già citato articolo 1 stabilisce che alle migliori entrate derivanti dalle disposizioni di cui al comma 1, pari a 31,9 milioni di euro per l'anno 2003 e da 12,2 milioni di euro per l'anno 2004-2005, si provvede utilizzando parte delle risorse previste dall'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13, comma 5, articolo 14, comma 8, della legge n. 388 del 2000, le quali disponevano l'attribuzione di crediti di imposta a favore dei contribuenti che, avvalendosi del regime agevolato disposto dai citati articoli, provvedono all'acquisto di apparecchiature informatiche e relativi accessori da autorizzare per la connessione con il sistema informatico dell'agenzia delle entrate al fine di farsi assistere negli adempimenti tributari. A questo riguardo rilevo come, dopo opportuni approfondimenti con l'autorità governativa, si sia ritenuto di utilizzare il meccanismo delineato per la copertura degli oneri originali del provvedimento anche per far fronte ai maggiori oneri, pari a circa 800 mila euro annui, derivanti dalla parziale estensione delle agevolazioni alle immatricolazioni avvenute nel periodo 1°-12 gennaio 2003.

Il comma 3, anch'esso modificato nel corso dell'esame in Commissione, prevede, conseguentemente, a rideterminare in 3 milioni di euro per il 2003 e in 2,2 milioni di euro a decorrere dal 2004, il limite massimo di spesa previsto per l'attribuzione dei crediti d'imposta per le nuove iniziative imprenditoriali e di lavoro autonomo nonché per attività marginali di cui ai citati articoli 13 e 14 della legge n. 388 del 2000. Il parziale ricorso alle risorse stanziare per tale finalità al fine di recare opportuna copertura finanziaria ai maggiori oneri derivanti dalla proroga delle agevolazioni per l'acquisto di autoveicoli trova, del resto, giustificazione nel limitato utilizzo riscontrato nell'anno 2002 di tali strumenti agevolativi.

A questo proposito segnalo peraltro come il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame in sede referente, abbia assunto l'impegno a tenere attentamente sotto controllo l'utilizzo dei crediti di imposta di cui agli articoli 13 e 14 della legge n. 388 del 2000 al fine di apportare eventuali correzioni all'autorizzazione di spesa riferita alle medesime norme.

Nel corso dell'esame al Senato è stato aggiunto al comma 3 un periodo che rimette ad un decreto del ministro dell'economia delle finanze, da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'attribuzione del credito di imposta per le nuove iniziative imprenditoriali e di lavoro autonomo e per le attività marginali di cui ai più volte citati articoli 13, comma 5, e 14, comma 8 della legge n. 388 al 2000 ai fini del rispetto della spesa massima stabilita.

Nel concludere la mia relazione introduttiva ritengo che il provvedimento al nostro esame debba essere valutato positivamente, pur essendo pienamente consapevole che esso non rappresenta un intervento di carattere strutturale atto a risolvere definitivamente i molteplici problemi del settore automobilistico. A questo riguardo appare necessario definire, da un lato, un progetto complessivo di politica industriale per il rilancio del settore del-

l'auto e, dall'altro, avviare una riflessione sull'opportunità di definire una disciplina organica per favorire l'ammodernamento del parco veicolare circolante che risulta tra i più vetusti nel panorama dei paesi avanzati.

Segnalo, infine, l'ampio consenso sulle linee essenziali dell'intervento normativo espresso, finora, da tutti i gruppi che hanno partecipato al dibattito, il cui apporto costruttivo ha consentito di migliorare significativamente, nel corso dell'esame in sede referente, la qualità del testo.

Formulo, pertanto, l'auspicio che tale clima di collaborazione possa favorire la rapida approvazione del provvedimento alla Camera ed un altrettanto rapido esame da parte del Senato al fine di consentire la tempestiva conversione del decreto-legge entro il termine del 13 marzo prossimo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MANLIO CONTENUTO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze.* Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

GIORGIO BENVENUTO. Signor Presidente, il provvedimento oggi al nostro esame è insufficiente rispetto agli obiettivi che si propone ed è anche formulato in maniera molto pasticciata.

È insufficiente perché, in effetti, con questo decreto-legge si prevede di realizzare ed incentivare le possibilità di acquisto di 88 mila automobili nuove e di 17 mila auto usate nel periodo in questione. Ci rendiamo conto che, rispetto alla natura dei problemi, si tratta di un obiettivo molto limitato e molto modesto.

Ricordo, a questo proposito, che nel provvedimento originario, adottato nel corso del 2002 proprio al termine di una indagine conoscitiva condotta dalla Commissione Attività produttive sulla crisi

della FIAT, era emersa, sostanzialmente all'unanimità, un'indicazione di provvedimenti a carattere strutturale e di iniziative — come ricordava poc'anzi anche il relatore — volte a favorire il ricambio delle automobili di cilindrata medio bassa nonché un utilizzo sapiente dei cosiddetti ecoincentivi tenendo conto del parco automobilistico molto obsoleto del nostro paese che pone anche seri problemi di compatibilità ambientale.

Voglio ricordare a questo proposito a memoria di tutti, a testimonianza della poca dimestichezza che di solito caratterizza il Governo nel valutare le operazioni che pone in essere e, soprattutto, nel costruire le proprie proposte, che, quando si elaborò quel provvedimento, nella scheda tecnica si prevedeva che esso avrebbe favorito l'acquisto di 379.583 auto nuove, favorendo altresì il ricambio di 410 mila auto usate. Segnalo — in una completa confusione, in una mancata trasparenza, in una ridda di dati su cui il Parlamento dovrà dare il proprio giudizio e su cui si dovranno poi costruire proposte di politica economica attendibile — che al Governo risulta che nel corso di quel periodo, cioè il secondo semestre del 2002, le auto nuove acquistate sono state 118 mila, cioè meno di un terzo rispetto a quelle preventivate, mentre le auto usate solamente 17 mila. All'ACI risultano invece dati diversi: si tratterebbe di 224 mila auto nuove (acquistate utilizzando gli incentivi in questione) e di 27 mila auto usate. Ho voluto ricordare queste cifre perché, su ciò insisto, abbiamo bisogno di maggiore trasparenza, di maggiori certezze, di maggiore chiarezza nei dati perché altrimenti è difficile ipotizzare una politica che abbia una sua coerenza ed efficacia. In ogni modo, ho voluto segnalare che il dato che è stato costruito rischia, con i vincoli stabiliti per il tetto di spesa, di operare una sottostima di coloro che potrebbero essere i beneficiari del provvedimento nel corso di questo trimestre.

Ripeto quindi che si tratta di una soluzione insufficiente, pasticciata e confusa, una soluzione che richiede altre due

precisazioni, legate al fatto che è stata introdotta dal Senato un'altra modifica al provvedimento che non so francamente come commentare. Anche tale modifica, infatti, è indicativa del modo di legiferare da parte del Governo: si stabilisce cioè un tetto di spesa massimo e lo stesso dovrà però essere definito con un decreto che dovrà essere approvato dopo 30 giorni dalla promulgazione, dalla definitiva approvazione del provvedimento in questione. Gli effetti finiranno cioè il 31 marzo ed il decreto che dovrebbe essere presentato per controllare e monitorare la spesa sarà emanato quando ormai i buoi sono usciti: si chiuderanno cioè le porte quando i buoi sono ormai usciti! Si tratta di un meccanismo che proprio non riusciamo a comprendere. Non riusciamo a capire questo modo di procedere, questa confusione, questa incertezza: cosa accadrà se ai primi di aprile si scoprirà, vista la confusione esistente nei dati, vista la non corrispondenza fra i dati del ministero e quelli dell'ACI, che le cose non sono andate come previsto (pongo tale problema all'attenzione del Governo, dopo averlo sollevato anche in Commissione)?

Un'altra nostra critica riguarda la copertura del provvedimento, operata mettendo in discussione crediti di imposta che erano stati concessi — con la vecchia legge finanziaria del 2001 e poi confermati nelle successive poste di bilancio — per favorire il lavoro autonomo e le piccole imprese nell'acquisto di meccanismi informatici che facilitassero il collegamento tra lavoratori autonomi, piccole imprese ed amministrazione finanziaria. Sappiamo tutti che esiste una situazione di difficoltà nel settore dell'industria ed un provvedimento indirizzato ad aiutare l'industria finisce per essere finanziato sottraendo risorse da altri comparti dell'industria stessa.

Questi sono i motivi che ci portano a sollevare tali critiche, cui vorrei aggiungere una valutazione di carattere generale, prima di indicare le proposte che formuliamo all'attenzione del Governo e del relatore. La critica che rivolgiamo al Governo è che, finalmente, si sta prendendo coscienza di un declino dell'industria nel

nostro paese. Ritengo positivo che si sia aperto un tavolo di negoziato tra tutte le organizzazioni sindacali e la Confindustria e che si riprenda la discussione per affrontare il problema del declino dell'industria. Do un giudizio positivo anche sul fatto che il ministro Marzano preveda di procedere ad un approfondimento dei temi della politica industriale per adottare provvedimenti non improvvisati e congiunturali, ma iniziative di carattere strutturale. Tuttavia, ahimè, la politica fiscale del Governo è la principale responsabile di ciò che sta avvenendo nel nostro sistema industriale. Lo devo ricordare, e devo anche ricordare il grave problema della crisi dell'industria dell'automobile e della principale impresa presente nel nostro paese, ossia la FIAT. Non si tratta, peraltro, solo della FIAT, ma anche dell'indotto.

L'errore che ha commesso il Governo e che adesso si cerca di correggere riguarda la politica fiscale adottata dallo stesso. Mi riferisco, in particolare, alla legge Tremonti-*bis*: siamo già nel mese di marzo e non conosciamo ancora i dati ufficiali sulle conseguenze, gli effetti ed i risultati derivanti dalla legge Tremonti-*bis*. Da questo punto di vista vi è silenzio, ma anche una certezza: nel nostro paese quella legge Tremonti ed i cosiddetti provvedimenti dei 100 giorni hanno favorito la vendita di vetture di grande cilindrata; essi sono stati un regalo che il Governo ha fatto alle grandi imprese straniere che nel nostro paese hanno aumentato quote di mercato e lo hanno fatto a spese dell'industria nazionale. Infatti, la legge Tremonti-*bis*, così com'è stata costruita, non ha favorito la crescita degli investimenti nel nostro paese (come ormai è dimostrato da tutti i dati provenienti dal centro, da destra e da sinistra) ed ha inferto un duro colpo alla nostra industria ed al sistema dell'industria dell'automobile.

Inoltre, ai provvedimenti assunti con la politica fiscale se ne aggiungono anche altri. Pertanto, il Governo con la politica fiscale sta stroncando il nostro sistema delle imprese. Mi riferisco alla rimessa in discussione dei crediti di imposta, non solo a quelli che vengono manomessi in questa

occasione, ma anche a quelli di cui abbiamo parlato in altre circostanze e mi riferisco anche a questioni di questi giorni. In questi giorni, di fronte ad un sistema in difficoltà cosa fa il Governo? In proposito, vi è una precisa denuncia proveniente dalle associazioni industriali: il Governo, di fatto, ha sospeso il rimborso dell'IVA e, di fatto, ha rallentato enormemente il pagamento delle forniture. In altri termini, questa politica di « risanamento » dei conti dello Stato comporta un pericoloso indebolimento del nostro sistema imprenditoriale.

Vorrei ricordare al sottosegretario Contento che non sono stati dati i rimborsi dell'IVA alle imprese nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre; solo a gennaio è stato concesso un rimborso per un miliardo di euro, mentre a febbraio non è stato dato ancora niente, nonostante da parte del Governo vi fosse un impegno per rendere più fruibile il problema del rimborso dell'IVA. Segnalo che questo è un problema delicatissimo, perché il mancato rimborso indebolisce il sistema delle imprese ai fini della loro valutazione dal punto di vista patrimoniale e le pone in una situazione di grande debolezza e di grande difficoltà per quanto riguarda l'accesso al credito, dopo le decisioni di Basilea 2.

Pertanto, vi è una politica fiscale sbagliata, una politica fiscale che deve essere corretta e rispetto alla quale abbiamo proposto alcuni emendamenti che sottoponiamo all'attenzione del Governo e del relatore. Speriamo che alcuni possano essere accolti, altri li segnaliamo perché l'intervento del Governo tenga conto anche di alcuni elementi.

Innanzitutto, riteniamo necessario un periodo di tempo più ampio. Il Senato deve approvare la modifica che il relatore ha fatto d'accordo anche con l'opposizione. Infatti, giustamente, il relatore ha sottolineato che vi era un inspiegabile vuoto di 12 giorni tra il 1° ed il 12 gennaio. Vi è una modifica: perché non cogliere l'occasione per avere un periodo più ampio, una proroga più ampia che non sia fino al mese di marzo e consenta al

Governo di fare una politica di carattere più strutturale? Il presidente della regione Piemonte Ghigo — quindi non si tratta di un esponente dell'opposizione — ha detto che a Torino vi è un miglioramento essendo in corso un risanamento della principale industria e si chiede perché non avere un periodo più ampio. Sottopongo tale questione al Governo anche perché, alla luce dei dati che ricordavo all'inizio, ci troviamo di fronte ad una sovrastima dei costi adottati. Quindi, non solo non sono state utilizzate quelle risorse nella passata legislatura, ma è stato fatto un calcolo che non avrebbe alcun significato rispetto all'obiettivo che ci possiamo proporre.

In secondo luogo, indichiamo un elemento relativo alla copertura che avviene a carico di piccole imprese e del lavoro autonomo. In Commissione avevamo quasi trovato un accordo su un'altra copertura. Si tratta di un obiettivo lodevole che era del passato Governo e che l'attuale Governo ha confermato: favorire l'informatizzazione del nostro paese (vivaddio, si parla sempre di informatizzazione e tecnologia!). Chiediamo che la copertura possa essere stabilita in maniera diversa. Nel corso della discussione in Commissione sembrava fosse possibile individuare un'altra forma di copertura che non compromettesse tale scelta ed abbiamo presentato un emendamento che si muove in quella direzione.

In terzo luogo, solleviamo un problema anche se — ce ne rendiamo conto — non sappiamo se possa essere risolto con il decreto-legge in esame in quanto molto delicato. Vi è una particolare competenza dell'onorevole Contento e vorremmo sottolineare, anche sulla base di dichiarazioni che non appartengono solo all'opposizione — ho letto le dichiarazioni del ministro Marzano, del ministro Alemanno, del viceministro Urso — che si tratta di una questione delicata che corre il rischio di creare grandissimi problemi alla nostra economia. Mi riferisco al forte aumento dei prodotti petroliferi, della benzina e del gasolio. Si è portati a non tenerne conto come ne tenevamo conto nel passato, ma

in realtà dobbiamo capire che 10 centesimi di aumento della benzina e del gasolio equivalgono a 200 delle vecchie lire. Chiediamo al Governo che, come era stato fatto nella scorsa legislatura ed all'inizio di questa legislatura, per raffreddare l'inflazione si utilizzi un meccanismo di *bonus* fiscale. Infatti, l'aumento dei prodotti petroliferi è soggetto ad una forma di doppia imposizione: nella misura in cui aumenta il prezzo industriale anche l'IVA aumenta.

Segnaliamo e sottolineiamo al Governo che, ad esempio, le associazioni dei consumatori hanno formulato una proposta di un provvedimento temporaneo, legato cioè alla particolare situazione di politica internazionale che stiamo vivendo, chiedendo un *bonus* di 7,5 centesimi al litro. Dico, ciò tenendo conto che sul prezzo finale del metano l'incidenza (non di questo *bonus* ma del sistema delle tasse nel suo complesso) è del 50 per cento, mentre sul prezzo finale della benzina l'incidenza delle tasse è pari a due terzi.

Poiché abbiamo notato delle disponibilità al riguardo da parte di autorevoli esponenti del Governo, e dato che mi sembra importante non alimentare l'inflazione, dal momento che sappiamo benissimo che il nostro sistema si surriscalda molto per effetto del prezzo della benzina, abbiamo presentato degli emendamenti con i quali chiediamo al Governo di operare in tal senso, anche alla luce, ripeto, delle disponibilità che in più occasioni (da ultimo sui quotidiani di oggi), sono state espresse da autorevoli esponenti del Governo, i quali dicono: è allo studio, si pensa, bisogna sentire che cosa fa il Ministero dell'economia e delle finanze.

In conclusione, si tratta quindi di un provvedimento che non sottovalutiamo, ma che riteniamo sia troppo modesto rispetto alla dimensione dei problemi esistenti. È un provvedimento che dà qualche goccia agli assetati, mentre dovrebbe essere completato richiedendo un arco temporale più ampio, nonché una copertura precisa e al tempo stesso una politica del Governo, non estemporanea, che affronti il problema dell'inflazione e dello sviluppo e che sia coerente con questo sforzo, fon-

damentale per il nostro paese, di arrestare il declino dell'industria individuando delle politiche che si muovano nella direzione non solo di un risanamento, ma anche di uno sviluppo (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

MARIO LETTIERI. Non ho difficoltà a dare atto al relatore, onorevole Pepe, di aver tenuto conto del dibattito svoltosi in Commissione e di aver comunque considerato — pur non avendo accolto tutte le nostre proposte — alcune indicazioni espresse dall'opposizione.

Al di là delle incongruenze che la formulazione originaria del testo presentava — vorrei infatti ricordare che il testo del decreto-legge non considerava la copertura del periodo compreso tra il 1° e il 12 gennaio 2003 —, il provvedimento in linea di massima è, per così dire, opportuno. Tuttavia ciò non mi esime dal dire che si tratta di un provvedimento assai limitato, del tutto insufficiente e modesto (termine, certamente condivisibile, utilizzato dal collega Benvenuto).

Vorrei ricordare che la scelta di incentivazione all'acquisto di auto ecologiche è stata compiuta in passato anche dal centrosinistra, ma in maniera molto, ma molto più consistente. I dati relativi al parco auto circolante nel nostro paese sono dati preoccupanti, trattandosi di un parco auto circolante assai vecchio; vi è quindi la necessità di un suo rinnovo, per motivi ovvi di sicurezza, di sostegno alle attività produttive del settore, così come per esigenze di natura ambientale. Pertanto, il fatto che il decreto-legge al nostro esame si limiti a prorogare di tre mesi la decisione introdotta con il decreto-legge n. 138 dell'8 luglio 2002 rappresenta una risposta veramente limitata, che credo non risponda all'esigenza vera che in questo momento ha il nostro paese. Il dato citato poc'anzi, relativo all'eventuale risultato di acquisto di 88 mila macchine nuove e di appena 17 mila macchine usate, è rivela-

tore della pochezza di questo provvedimento.

È significativo che i rappresentanti delle regioni — è stato citato il presidente della regione Piemonte, Ghigo — e i sindaci chiedano l'ampliamento di questo provvedimento. E non lo fanno soltanto per motivi localistici — ad esempio, in quanto a Torino si vive con maggiore acutezza la crisi della FIAT —, ma perché vi è l'esigenza complessiva del nostro paese di disporre di un parco macchine circolante nuovo, moderno ed efficiente.

Nelle nostre città — è un dato — ormai non si respira più, non si vive più; infatti, sono in aumento esponenziale le malattie cardiorespiratorie e le neoplasie dell'apparato broncopolmonare. I sindaci tentano di fornire una risposta a questa emergenza dell'inquinamento nelle città e nei centri storici ma, né i divieti, né le limitazioni, né gli oneri imposti alla circolazione nei centri storici — dei quali in questi giorni si fanno promotori i sindaci di Firenze, di Milano, di Roma nonché il sindaco di Matera, la bella città dei sassi in Basilicata che, come è noto, è stata dichiarata patrimonio dell'umanità da parte dell'UNESCO — sono stati sufficienti. A mio avviso, la tutela della salute e dell'ambiente è preminente e richiede interventi e decisioni più stringenti.

Per quanto riguarda il traffico, occorre sicuramente potenziare il trasporto collettivo, anzitutto su rotaie, che potrebbe determinare effetti positivi sulla riduzione delle emissioni nonché sulla riduzione del numero degli incidenti stradali che, quotidianamente, si registrano. Basti pensare, a quanto accaduto nell'ultimo *weekend*, nel quale vi sono stati oltre 20 morti in poco meno di ventiquattro ore. Si tratta di cifre che devono far riflettere; dunque, vi è la necessità di veicoli sicuri, il che contrasta con la limitatezza di questo provvedimento.

Chiaramente, per quanto concerne la limitazione delle emissioni dannose occorre favorire la ricerca al fine di disporre di nuovi combustibili. Penso all'idrogeno, che costituisce certamente l'obiettivo da perseguire speriamo non solo da parte del

CNR, ma anche dalle stesse case automobilistiche — a partire dalla FIAT — che devono porre in essere maggiori sforzi in questa direzione.

Comunque, il provvedimento in esame costituisce un piccolo sostegno che va nella direzione giusta; ciò non intendo negarlo. Infatti, esso consentirà l'acquisto di nuovi autoveicoli, con conseguenti benefici per la sicurezza stradale e per la riduzione delle emissioni dannose.

Al di là dell'aspetto ambientale e della tutela della salute, che è preminente, vi è anche un riverbero sulla situazione industriale che, in questo momento, a causa della crisi della FIAT, vive una situazione di grande difficoltà, che tutti ci auguriamo possa essere al più presto superata.

Ritengo che il risanamento dell'apparato industriale legato all'auto non riguardi solo la famiglia Agnelli, della quale leggiamo un certo sforzo positivo per il rilancio del settore, ma il Parlamento e l'intero paese, data la rilevanza economica e occupazionale che l'industria dell'auto ha nel nostro paese. Mi riferisco non solo agli effetti diretti sulla FIAT, ma anche all'indotto che corre maggiori rischi.

Da questo punto di vista, ha ragione l'onorevole Benvenuto quando afferma che uno dei provvedimenti tanto decantati dal Governo, vale a dire la Tremonti-*bis*, ha portato un'ulteriore distorsione in questo mercato.

Il ministro, nonostante un preciso obbligo previsto per legge, si è sempre rifiutato di fornire i dati che avrebbe dovuto rendere entro il 30 giugno dello scorso anno.

Questi dati non si conoscono, ma nelle riviste vengono citati elementi che ci inducono a pensare che la Tremonti-*bis* sia stata utilizzata in maniera distorsiva dai cosiddetti benestanti per acquistare — sì — macchine di grossa cilindrata, costruite, però, all'estero. Altro che beneficio per l'economia e per l'industria italiana! Su quest'ultimo argomento occorre avviare un'approfondita riflessione. Lo so: il ministro Marzano, ogni tanto, fa affermazioni condivisibili; sul piano pratico e operativo, però, con molta franchezza,

devo esprimere un giudizio non positivo, non soltanto in merito alla vicenda industriale ma anche per quanto riguarda le assicurazioni e tanti altri aspetti di competenza specifica del suo ministero.

Tuttavia, una cosa è certa: da diciotto mesi, vale a dire da quando si è insediato il Governo Berlusconi, si registra un costante declino dell'apparato industriale di questo paese. Crollano gli investimenti e si chiudono aziende un po' dovunque, non soltanto nel Mezzogiorno — dove l'economia è più fragile e vi sarebbe, quindi, bisogno di maggiore sostegno per favorire attività produttive solide — ma anche in regioni tradizionalmente forti. Comunque, ritorneremo su questo argomento e ci auguriamo che la Camera dei deputati possa affrontare un discorso serio sulla politica industriale di questo Governo, politica industriale che mi pare questo Governo, in verità, non abbia.

Al di là delle critiche, queste sintetiche considerazioni mi portano a dire che il provvedimento, pur avendo un taglio positivo, benché limitato, causa un piccolo guasto, indipendentemente dalla quantità di fondi sottratti al credito di imposta per garantire la copertura finanziaria. La cifra non è rilevante. Il problema sta nel principio: altre volte, insieme ai colleghi dell'opposizione, ho denunciato ciò con forza. Ne sono profondamente convinto, non perché il credito d'imposta sia stato adottato dal centrosinistra, ma perché gli operatori ci dicono che questo strumento ha funzionato bene. Le norme previste agli articoli 7 e 8 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, vale a dire dell'ultima finanziaria del centrosinistra, hanno effettivamente funzionato, creando maggiore attività imprenditoriale e contribuendo ad aumentare l'occupazione. Appena si sono insediati il ministro dell'economia, onorevole Tremonti, e il Governo di centrodestra, con il decreto legislativo 8 luglio 2002, n. 138, si è operata una rivoluzione in negativo. Nottetempo — badate bene —, con un decreto si è bloccato il credito di imposta; ora lo si riprende, ma in maniera

assai limitata, non soltanto per quanto riguarda il *bonus* occupazionale ma anche per quanto riguarda gli investimenti.

Sottosegretario Contento, lei sa che, personalmente, ho grande stima di lei. Detto per inciso, la prego di verificare anche il funzionamento del centro servizi di Pescara: molti, molti commercialisti non sono riusciti ad ottenere il famoso collegamento telematico nei termini previsti, perché, probabilmente, era stato già — come dire — opzionato, in parte. Le pongo un problema: bisognerà trovare il modo di prorogare i termini almeno di un mese, per consentire la presentazione di altre pratiche. Non si è avuta la materiale possibilità di farlo, perché il numero verde o, comunque, il numero telefonico del centro servizi di Pescara è risultato sempre occupato. Questo è un dato diffuso in gran parte del Mezzogiorno.

Ma, oltre a questo, vorrei dire al sottosegretario Contento che, quando si utilizzano fondi destinati al credito di imposta, benché sottratti alla parte più marginale, che doveva servire all'informatizzazione della piccola impresa e dell'artigianato, francamente, si dà un segnale negativo della direzione di marcia.

Ripeto, non è il *quantum* che mi interessa, ma il segnale politico che si dà, che dovrebbe essere esattamente il contrario. Per il credito di imposta dovremmo stanziare più fondi e assicurare maggiore celerità nella sua erogazione, perché è uno strumento che si è rivelato efficace ed ha portato benefici effetti sugli investimenti e sull'occupazione.

Si consideri la propaganda elettorale — alla quale io, onestamente, ho anche un certo fastidio a richiamarmi — con cui il Presidente del Consiglio si è presentato agli elettori, da un lato facendo sognare gli elettori stessi con quella matita blu usata per tracciare le grandi infrastrutture e dall'altro stuzzicando la fantasia e parlando delle famose tre «I» — l'innovazione, l'inglese e l'informatica. Ha fatto sognare forse soprattutto i giovani e i piccoli imprenditori che volevano crescere. Ora quei sogni vengono infranti dalle scelte concrete contenute anche in questo

decreto-legge contro gli artigiani, contro le piccole imprese e, ovviamente, contro i giovani. Di tutto questo ormai non è il caso di parlarne più.

Noi abbiamo presentato degli emendamenti, qualcuno è stato fatto proprio dal relatore perché poteva essere ragionevolmente accolto, come quello che si riferisce al periodo che il Governo aveva lasciato scoperto, vale a dire dal 1° al 13 gennaio. Dunque, si è riparato a questa incongruenza contenuta nel testo del Governo; tuttavia, noi riteniamo che bisogna fare un passo in più per un altro verso. L'onorevole Benvenuto, in maniera puntuale, si è fatto carico di illustrare un emendamento, che porta anche la firma del sottoscritto e di altri colleghi del mio gruppo, che affronta il problema di dare oggi una risposta agli utenti dinanzi ad un aumento davvero spropositato del costo della benzina.

È vero che questo aumento è determinato dagli scenari di guerra, che ci auguriamo vengano definitivamente fugati, però ci sono già alcuni riverberi pratici, alcuni effetti negativi e la benzina ha ormai raggiunto il prezzo di 1,117 euro, livello mai raggiunto in questo paese. Ebbene, lo Stato preleva ben il 66 per cento dal prezzo della benzina alla pompa. Credo che in questo momento occorra dare una risposta sul tema dell'inflazione, al di là del dato ISTAT di stamattina secondo cui sarebbe scesa di un punto percentuale. Con molta franchezza, in questo caso non credo all'ISTAT e me ne assumo la responsabilità: sono più propenso a credere alle associazioni dei consumatori che sono davvero diventate il termometro per valutare di quanto è aumentato il costo della vita in questo nostro paese. In questo senso, l'emendamento che noi abbiamo presentato va nella direzione di consentire un *bonus* sul prezzo della benzina, in modo che si blocchi questo ritmo incalzante di aumento generalizzato dei prezzi nel nostro paese.

Le considerazioni da me svolte, forse in maniera disorganica, mi inducono anche a dire che noi valuteremo questo provvedimento anche sulla base dell'accoglimento

di alcune nostre ulteriori proposte emendative (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

ALBERTO NIGRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sottosegretario Contento, il provvedimento di cui discutiamo, come è noto e come è già stato detto nel corso della discussione che ha preceduto il mio intervento, rinnova gli effetti agevolativi per l'acquisto di autoveicoli. Sappiamo bene che il provvedimento originario che questo decreto-legge rinnova scaturiva dall'esigenza di affrontare, in un dato momento, che purtroppo oggi non è ancora concluso, la crisi del settore auto del nostro paese ed era motivato sulla base di alcune necessità e priorità. Da un lato vi è la necessità di affrontare la crisi del settore auto nazionale - favorendo il ricambio del parco auto circolante che, tra l'altro, nel nostro paese è tra i più vetusti d'Europa e dell'occidente in generale - e dall'altro la necessità di interventi strutturali a sostegno dell'industria nel settore auto.

È ovvio che questo provvedimento - che, come è già stato detto, è molto limitato nella sua portata e nei suoi effetti - si presta però ad alcune e più generali considerazioni - svolte anche dai colleghi che mi hanno preceduto - riguardanti il settore auto e le misure di cui esso necessita per poter essere, in qualche modo, sostenuto ed aiutato così come occorrerebbe. Innanzitutto, va precisato che esso rappresenta tra lo 0,1 e lo 0,2 per cento del PIL del nostro paese e che, insieme all'indotto - quota tutt'altro che insignificante nel settore industriale di cui trattiamo - arriva addirittura allo 0,4-0,6 per cento. Va rilevato il fatto che il nostro settore industriale dell'auto, settore in grave difficoltà, consente, ad esempio, ancora oggi di avere, nell'ambito delle prime 500 imprese mondiali, un'azienda - la FIAT - che si colloca al quarantanovesimo posto di questa classifica e che, purtroppo, vede (seppure con la presenza della FIAT)

un numero molto ridotto di nostre imprese. Si segnala, quindi, un problema di carattere più generale - trattato già dall'onorevole Benvenuto - individuato nella crisi del sistema industriale nel suo complesso.

Tralascio di approfondire quali siano le caratteristiche di altri paesi europei: dico soltanto che se otto sono le maggiori imprese mondiali italiane all'interno di questa classifica relativa alle prime 500, la Germania ne ha ben 35, la Francia 37, il Giappone 84 e gli Stati Uniti 197.

Inoltre, voglio segnalare che tra le prime dieci *global corporation* a livello mondiale, ben quattro producono automobili e tre petrolio, la cui produzione, in qualche modo, si collega strettamente al settore auto. Giustamente si dice che l'auto è industria-potenza, cioè che ha caratteristiche particolari e che il suo successo - non è enfatico dirlo in questo modo - è quello dell'intero sistema paese al quale si fa riferimento. Analogamente si deve dire che un insuccesso del settore industriale dell'auto può invece rappresentare il pericoloso segnale di un declino dell'intero sistema paese e del sistema industriale del paese in questione: è questa l'ipotesi che riguarda l'Italia.

Va precisato, affinché questo dibattito ci consenta di approfondire l'argomento al di fuori di spunti retorici e propagandistici, che le difficoltà del settore industriale del nostro paese non si possono certo ed esclusivamente attribuire al periodo di tempo in cui ha governato il centrodestra; è chiaro che si tratta di un problema di ben più lunga portata che va affrontato anche nella sua complessità. È evidente però che risulta giusto richiamare il Governo - che governa in questo momento - alle proprie responsabilità spingendolo ad adottare le misure necessarie ad invertire questa tendenza che, altrimenti, rischia di essere sempre più inesorabile.

Sempre per tratteggiare l'ambito della nostra discussione, voglio aggiungere che anche le privatizzazioni, le quali hanno prodotto nel nostro paese una geografia imperniata - sostanzialmente - su tre

grandi poli (Mediobanca, FIAT Generali e Tesoro), oggi, in qualche modo, vedono, di fatto, rapidamente — ovviamente si spera non inesorabilmente, anche se ben vengano riassetti complessivi — messa in discussione questa stessa geografia. È in questi giorni sui giornali la vicenda che interessa Mediobanca e Generali. Ciò, non significa che si vada necessariamente verso qualcosa di peggio o verso qualcosa di meglio: lo vedremo, se ne potrà discutere. In ogni caso la situazione è in mutamento: FIAT è in crisi e lo è nel suo complesso, non solo per quanto concerne il settore auto e per gli effetti che tale settore provoca sull'insieme del gruppo. L'altro soggetto è il Tesoro, ma ovviamente stiamo parlando del nostro paese che, in qualche modo, deve fare anche i conti con le difficoltà di carattere finanziario che in questo momento vi sono.

Va, inoltre, detto che nel nostro paese è in atto una massiccia deindustrializzazione che ha origine negli anni 90, non certo oggi; va anche segnalato che nello stesso quadriennio 1996-1999, il commercio mondiale dei beni e servizi è cresciuto in misura forte a livello mondiale del 28 per cento, mentre per il nostro paese le esportazioni sono aumentate solo del 10 per cento. Quindi, indubbiamente si possono già registrare in quel periodo le difficoltà alle quali facciamo riferimento nel momento in cui parliamo anche di crisi dell'auto. Se, tuttavia, l'Italia ha perso terreno proprio nel momento in cui si affermava la globalizzazione, ciò avrà un significato e, pertanto, tenuto conto dell'importanza del settore delle auto nell'industria del nostro paese (è un dato sul quale bisognerà ragionare con riferimento al sistema industriale di un paese) occorrono, urgono, mi verrebbe da dire, misure ben più robuste di quelle previste nel provvedimento in esame. Sono le uniche misure, ad alcuni mesi dall'avvio della crisi del settore industriale, sulle quali stiamo ragionando e non vi è traccia di altro, nemmeno di una discussione seria su questo argomento che, in qualche modo, aiuti le parti sociali a confrontarsi insieme al Governo per elaborare una vera e

propria politica di settore che consenta di andare oltre il contesto in cui ci troviamo.

Se è vero che, a livello mondiale, le crisi delle auto si sono affrontate con l'intervento dei Governi, è altrettanto vero che non si può pensare che il nostro paese ne stia al di fuori. Sia chiaro, non sto riproponendo la logica interventista dello Stato nell'economia industriale — è cosa ben diversa — né tanto meno immagino operazioni di acquisizione e nazionalizzazione della FIAT, come è stato detto nei mesi scorsi.

Le più grandi industrie automobilistiche mondiali attualmente presenti nel settore (penso alla Ford, alla General Motors, alla Daimler Chrysler, alla Volkswagen) si attestano ad un certo livello perché nei loro paesi, nel momento in cui si sono manifestate in maniera più preoccupante le crisi delle industrie nazionali del settore, sono stati previsti interventi per evitare che da queste crisi si generasse un vero e proprio inesorabile declino o perdita di identità nazionale delle stesse. Dovremo, pertanto, ragionare sulle misure da approntare per favorire il rilancio della nostra industria nazionale.

Sappiamo che oggi il nostro quadro è abbondantemente cambiato rispetto a quello di qualche anno fa, ma sappiamo anche che le sfide che definiscono il settore dell'auto a livello mondiale sono sempre sostanzialmente le stesse: la sfida sociale, vale a dire il superamento del fordismo, la sfida tecnologica, vale a dire una nuova organizzazione del lavoro sul modello giapponese che ha cambiato moltissimo i modelli produttivi all'interno delle aziende del settore, la sfida produttiva, cioè la necessità di mettere in campo più modelli in meno tempo, quella macroeconomica, quella dei mercati e quella ambientale che oggi è tutt'altro che insignificante e tutt'altro che ininfluente sullo sviluppo di questo settore. Noi sappiamo bene che una parte molto consistente del futuro delle auto si gioca proprio su questo terreno, non solo ovviamente su quello della sostituzione dei veicoli vetusti con quelli a benzina verde che, certamente, segnalano un miglioramento rispetto al

quadro complessivo del nostro parco auto circolanti. Sappiamo, infatti, che l'industria nazionale del settore oggi si muove rapidamente in un'altra direzione e che solo se la nostra industria nazionale saprà rimanere all'interno di questo canale, mi riferisco alla sostituzione dell'uso della benzina e del gasolio come propellente con il metano fin da subito e forse, in futuro, con l'idrogeno (futuro che non è definito sotto il profilo dell'arco temporale), vi sarà la possibilità di continuare ad avere un'industria nazionale del settore. Al contrario, la crisi nella quale essa già oggi si trova, le difficoltà nelle quali opera, gli errori commessi dal management della FIAT, possono segnare un rapidissimo declino ed una perdita di identità nazionale.

Pertanto, e mi avvio alla conclusione, se l'Europa rimane un mercato, come è noto, più aperto e concorrenziale, il vero problema è che, nell'ambito di questo, non si sia formato un colosso europeo. La stessa apertura dei mercati ad est, conseguente al crollo del muro di Berlino, ad esempio ha favorito soltanto alcune imprese del settore, anche europee, come la Volkswagen, non certo la nostra industria nazionale.

Allora: il mercato dell'auto, sul quale questo provvedimento si innesta, ha registrato, e deve essere detto, una contrazione del 3,7 per cento in Europa e del 10,7 per cento in Italia. Questo ovviamente è un dato shock per la nostra economia del settore. Come è noto, il gruppo FIAT, perché dobbiamo parlare di questo nel momento in cui trattiamo questo provvedimento, ha perso il 18,2 per cento - certo non è stato l'unico gruppo, anche la Volkswagen ha perso il 6,4 per cento, la Renault il 2,6, la Ford il 2,2 - , ma sicuramente il dato della FIAT è allarmante più di tutti; al contrario, il gruppo Peugeot è cresciuto dell'1,2 per cento.

Se andiamo ad analizzare i dati, come questo Parlamento ha fatto con l'attività svolta dalle Commissioni riunite di Camera e Senato sulla crisi del settore dell'auto, sappiamo, anche leggendo i risultati di quell'approfondita ricerca svolta nel corso dell'indagine conoscitiva, che le ragioni che portano al successo una marca

piuttosto che all'insuccesso non sono casuali e sono tutt'altro che slegate dalle politiche adottate da quelle imprese e dipendono anche in qualche modo dal supporto che è stato dato nei singoli paesi per favorire la ricerca di un percorso anziché di un altro.

Se è vero quindi che sin dai primi anni '90 la FIAT era il secondo gruppo in Europa, oggi, purtroppo, essa non lo è più ed il suo declino in Europa è rapido. Soltanto la speranza ci permette di pensare, anche se ovviamente occorre farlo con dedizione ed impegno, che i nuovi modelli che verranno prodotti nel giro di pochi mesi potranno aiutarci ad invertire la tendenza in atto, quella che sostanzialmente ci porta inesorabilmente verso il declino di cui prima ho detto.

Pertanto, occorre, ad alcuni mesi dall'apertura dello stato di crisi della nostra azienda nazionale, sviluppare una vera e propria politica industriale. È banale dirlo, ma la ricerca, l'innovazione, lo sviluppo e gli strumenti fiscali tesi a ridare prospettiva al nostro settore dell'auto sono l'insieme ed il mix che occorre per superare questa situazione.

Chi lamenta a destra, e talvolta a sinistra, o a sinistra e talvolta anche a destra, su questo si può infatti ragionare allo stesso modo, e rimprovera allo Stato di essere intervenuto troppo in passato, magari anche oggi, nel sostenere il settore dell'auto, a mio giudizio sbaglia. L'errore non è infatti essere intervenuti: l'errore può essere stato, o può esserlo in prospettiva, non intervenire nel modo giusto, ovvero predisporre provvedimenti che non siano utili rispetto a ciò di cui necessita questo settore. Serve infatti qualcosa che favorisca strutturalmente un mutamento del settore, la sua tenuta ed ovviamente una sua collocazione anche in futuro legata alla sua identità nazionale.

In Europa e nel mondo sviluppato è stato sempre così, l'ho detto prima e lo ripeto: le industrie nazionali dell'auto hanno ricevuto spesso politiche di sostegno da parte dei paesi all'interno del cui quadro industriale ricadevano. La crisi occupazionale in atto in FIAT - Mirafiori,

Arese, Cassino, Termini Imerese — che nei mesi scorsi ha interessato, come è ovvio, anche questo Parlamento per i dibattiti che vi sono stati, è ancor più grave perché rischia di essere strisciante nell'indotto dove invece, tra l'altro, gli strumenti anche previsti come ammortizzatori sociali sono presenti in misura assai insufficiente e ridotta rispetto a quelli presenti per la grande impresa ed interessano, come ben sappiamo, non soltanto migliaia di lavoratrici e lavoratori, bensì anche migliaia di imprenditori che rischiano di subire, o stanno già pagando oggi, gli effetti di questa crisi, non con la cassa integrazione per i loro lavoratori o con l'attivazione di altri ammortizzatori sociali, segnali di una situazione peggiore, bensì con la chiusura ed il fallimento.

Questi fatti si registrano tutti i giorni, in tutte le realtà e, ovviamente, in modo particolare nella realtà dalla quale io provengo, che è Torino, con tutto ciò che questo settore rappresenta nell'area torinese.

I contenuti del decreto-legge in discussione, a nostro giudizio, sono pertanto limitati, non tanto considerando il provvedimento in sé — di questo tratta e di questo possiamo parlare —, quanto confrontandolo con le reali esigenze che attualmente questo settore presenta.

È ormai da alcuni mesi che in questo Parlamento discutiamo di quali interventi questo settore necessiti. Vogliamo tradurre questa discussione in un provvedimento che vada al di là di misure che, seppure importanti, non fanno che favorire semplicemente il ricambio, tra l'altro, per un periodo limitato di tempo? Ciò segnala in fondo — se mi consentite la battuta — che un settore come quello dell'auto, che avrebbe bisogno di una vera e propria spinta da parte della politica di questo Governo, ottiene semmai qualche « strattone » di brevissima durata. Sicuramente qualche effetto positivo vi sarà, ma non si può certo dire che un provvedimento i cui effetti si esauriranno a marzo e che si limita ad una sola tipologia di sostituzione di autoveicoli, sia il segno di una politica industriale nel settore!

Occorre, quindi, superare i limiti oggettivi presenti in questo decreto-legge, come del resto nella politica di questo Governo — limiti che, a nostro giudizio, sono gravi e rilevanti — e, accanto a questi provvedimenti, occorre prevedere altri strumenti che possono essere ricercati e discussi anche tutti insieme — incentivi alla ricerca, strumenti finanziari, creazione di distretti nel settore auto e loro sostegno —, necessari per rafforzare e superare le condizioni di crisi in cui oggi il settore si trova.

Quindi, il provvedimento in questione, come abbiamo detto, a nostro avviso è limitato e possiamo concludere — come diceva anche il relatore nella sua relazione, che ho apprezzato perché lui stesso, in fondo, ammetteva che questo provvedimento non è completo e non affronta la materia nel suo insieme — affermando che noi necessitiamo urgentemente di provvedimenti strutturali. Chiediamo tuttavia che questi provvedimenti affrontino i problemi del settore dell'auto nel loro complesso e che, ad esempio, anche nel principio della sostituzione degli autoveicoli — sulla base di motivazioni anche di carattere ambientale, come quelle contenute in questo provvedimento — non si sottovaluti l'importanza che può avere l'introduzione di misure che, in qualche modo, favoriscano anche il ricambio degli autoveicoli vetusti con autoveicoli non solo a benzina verde, ma anche a metano, oltre che a GPL ed elettriche.

Per esempio, se dico Arese, a qualcuno verrà in mente che c'è un collegamento diretto tra la località geografica industriale di Arese e il principio di auto a metano. Vi dico questo non perché io creda che un provvedimento possa salvare uno stabilimento — forse anche —, ma perché voi sapete che la ricerca sul metano è una di quelle che più si collocano in quella direzione di cui parlavo prima e cioè verso la nuova auto del futuro. Ad esempio, il fatto che nel nostro paese, ad oggi, sul totale delle auto nuove che vengono acquistate in un anno, solo lo 0,55 per cento siano auto a basso impatto ecologico, vuol dire che questo è un fatto poco più che

simbolico e che certo non va a sostegno della ricerca e dell'attività nel settore!

Queste sono le ragioni per le quali vi chiediamo di riflettere ancora in queste ore. Sono stati presentati alcuni emendamenti che possono sicuramente migliorare il contenuto di questo decreto-legge, ma io credo che si possa utilizzare questa occasione anche per compiere una riflessione — non spensierata, ma molto preoccupata — su questo argomento, dove maggioranza e opposizione si confrontino su un tema che interessa il paese nel suo insieme e che, quindi, deve vederci in qualche modo responsabilizzati nel nostro insieme (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 3650)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Antonio Pepe.

ANTONIO PEPE, Relatore. Grazie signor Presidente. I colleghi Benvenuto, Lettieri e Nigra hanno parlato di un provvedimento limitato, insufficiente. Io stesso, nella relazione ho ricordato che questo non è un provvedimento strutturale ma rappresenta sicuramente un primo importante passo per svecchiare il parco automobilistico circolante, per tutelare l'ambiente e per sostenere un mercato automobilistico in crisi. Del resto l'incremento di vendite registratosi nel secondo semestre del 2002 rispetto al 2001 ne è la prova. Mi piace anche ricordare che possono accedere al beneficio soltanto gli acquirenti di autoveicoli di cilindrata medio piccola, quindi non gli acquirenti di grossa cilindrata come è stato sostenuto poc'anzi da qualche collega. Si sostengono così non solo le fasce sociali più deboli ma si aiuta sicuramente un'industria italiana trainante nel settore.

Un'altra critica è stata poi mossa al calcolo della spesa; ritengo però che la relazione tecnica che accompagna il decreto indichi esattamente il numero degli autoveicoli che nel 2002 hanno goduto del beneficio; tali dati sono certi, non sono dati presunti ma bensì ricavati valutando il numero delle immatricolazioni registrate nel pubblico registro automobilistico nel periodo luglio-dicembre 2002.

Un'ultima considerazione riguarda la copertura, criticata dai colleghi Benvenuto e Lettieri. Ricordo però che il credito d'imposta previsto per la copertura finanziaria ha avuto un limitato utilizzo negli anni scorsi. Del resto la prevista copertura è accompagnata dall'impegno del Governo di monitorare il credito d'imposta e ad incrementare il fondo ove necessario. Quindi non tagliamo credito d'imposta ma utilizziamo soltanto dei fondi che altrimenti verrebbero persi. È quindi questo un decreto sicuramente importante.

Il collega Benvenuto ha poi affrontato il tema del costo della benzina; si tratta però di un tema certamente più ampio, non collegato, e perciò non mi soffermo, con il decreto-legge che stiamo esaminando, provvedimento che io mi auguro possa avere la rapida approvazione del Parlamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

MANLIO CONTENUTO, Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze. Signor Presidente, credo che alcune delle riflessioni avanzate dai colleghi parlamentari meritino, come del resto è costume di chi parla, una risposta. La prima l'ha già anticipata il relatore; è interessante discutere del declino industriale, sarei felice di continuare a lungo questa discussione, forse anche per risalire alle cause di questo preteso destino industriale.

Rammento che nella scorsa legislatura alcune Commissioni furono impegnate in lunghe discussioni e proprio la Camera dei deputati dette vita forse ad una delle indagini più approfondite sulla materia; fu un'iniziativa che vide l'egida del Presidente

della Camera dei deputati. Si discuteva allora della competitività del nostro sistema e i dati che sono stati oggi ricordati in quest'aula erano sostanzialmente analoghi a quelli che venivano evidenziati da quell'indagine, svolta, lo ricordo, nella scorsa legislatura.

Il decreto-legge al nostro esame sicuramente non può risolvere i problemi dell'industria automobilistica italiana perché tali problemi hanno delle responsabilità profonde. Una delle cose che però mi sento di affermare con obiettività è che sia nella legislatura precedente sia in quella attuale, l'attenzione che il Governo e le maggioranze hanno avuto nei confronti di quell'industria sono sicuramente di alto livello. Diversamente nei dati statistici non potremmo trovare, come invece avviene, che per le attività di ricerca, ad esempio della FIAT (non indugio sui dati relativi agli ammortizzatori sociali perché mi sembrerebbe di basso livello anche culturale affrontare tale tema) gli incentivi alla ricerca hanno sempre premiato l'industria più importante del paese sotto questo profilo.

Allora ritengo di poter dire che tra le cause evidenziate vi è il fatto che (se ne è parlato anche nel corso dell'ultimo intervento) nel raffronto tra le altre grandi compagnie, le altre grandi aziende che occupano lo stesso settore, lo stesso segmento di mercato, forse qualcosa non ha funzionato proprio per quanto riguarda la gestione dell'industria automobilistica italiana. Non è un caso che il Governo, pur non intervenendo direttamente, ha richiesto, nel confronto sui piani industriali, che venissero adottate anzitutto delle scelte non eccessivamente penalizzanti nei confronti dei lavoratori, che non era giusto scontassero quelle che, a parere del Governo, erano sostanzialmente iniziative deficitarie, in buona parte, non dico esclusivamente, imputabili ad un progetto industriale e di innovazione.

Ritengo di poter aggiungere che l'analisi che il Governo fece di quei progetti industriali, dimostrava anche che nel recente passato forse il *core business* dell'azienda di riferimento non era stato

completamente quello dell'auto e che, semmai, con gli investimenti ci si era spostati verso segmenti affini o comunque diversi, su modello proprio di quelle grosse compagnie richiamate nell'intervento dell'onorevole Nigra, che se mi permette hanno forse distolto l'attenzione da ciò che stava avvenendo nel segmento del mercato automobilistico.

Un ulteriore passo indietro lo farei proponendo un parallelo tra due interventi: quello della scorsa legislatura, che va sotto il nome, un po' antipatico, di rottamazione e quello, oggetto di questo decreto-legge, di gran lunga meno importante, ma più calibrato sotto il profilo dell'impatto finanziario ed economico.

Cosa comportò quel provvedimento (rispondo, così, anche alle sollecitazioni estremamente interessanti relative alla Tremonti-*bis*, polemizzando, sia pure in forma bonaria, come credo che i miei interlocutori facciano con il Governo)? Sorridevo, quando gli amici Benvenuto e Lettieri parlavano, perché era abbastanza divertente che si contestasse al Governo di non aver offerto i dati relativi all'andamento della Tremonti-*bis* e, contemporaneamente, si sostenesse che questa avesse avvantaggiato le case straniere. Fa parte della dialettica!

Vorrei, però, ricondurre quest'Assemblea ad un argomento che credo abbia una sua originalità sotto il profilo dell'esame dei dati. È dagli anni novanta che la FIAT perde quote di mercato! Paradossalmente, se si consultano i grafici dei progetti industriali riferiti agli ultimi tempi (che sono stati anche illustrati al Parlamento ed al Governo), si può constatare che il segmento relativo al periodo in cui viene varata la rottamazione portò ad un aumento delle immatricolazioni delle autovetture della casa automobilistica torinese che, però, ancora una volta, venne surclassata dalle case automobilistiche straniere.

Com'è noto, la disciplina comunitaria ci impedisce di effettuare interventi mirati. Di conseguenza, tutti gli interventi — non sto difendendo il centrosinistra, ma ne parlo esclusivamente con riferimento al