

RESOCONTO STENOGRAFICO

261.

SEDUTA DI LUNEDÌ 27 OTTOBRE 1997

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|--|------|--|------|
| Missioni | 3 | Valensise Raffaele (AN) | 6 |
| Per la risposta ad uno strumento del sindacato ispettivo | 3 | <i>(Repliche del relatore e del Governo – A.C. 4179)</i> | 12 |
| Presidente | 4 | Ladu Salvatore, <i>Sottosegretario per l'industria, il commercio e l'artigianato</i> | 14 |
| Savarese Enzo (AN) | 3 | Ruggeri Ruggero (PD-U), <i>Relatore</i> | 13 |
| Disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 324 del 1997 – Incentivi alla rottamazione (A.C. 4179) (Seguito della discussione) | 4 | Disegno di legge: Metanizzazione del Mezzogiorno (2853-B) (approvato dalla Camera e modificato dalla V Commissione permanente del Senato) (Discussione) | 16 |
| <i>(Ripresa discussione sulle linee generali – A.C. 4179)</i> | 4 | <i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 2853-B)</i> | 16 |
| Delfino Teresio (misto-CDU) | 4 | Copercini Pierluigi (LNIP) | 18 |
| Manzoni Valentino (AN) | 9 | De Simone Alberta (SD-U), <i>Relatore</i> | 17 |

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: sinistra democratica-l'Ulivo: SD-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord per l'indipendenza della Padania: LNIP; rifondazione comunista-progressisti: RC-PRO; centro cristiano democratico: CCD; rinnovamento italiano: RI; misto: misto; misto-socialisti italiani: misto-SI; misto patto Segni: misto-P. Segni; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto-SVP: misto-SVP; misto-CDU: misto-CDU; misto-Vallée d'Aoste: misto-VdA; misto-lega d'azione meridionale: misto-LAM; misto rete-l'Ulivo: misto-rete-U.

| | PAG. | | PAG. |
|--|--------|---|------|
| Ladu Salvatore, <i>Sottosegretario per l'industria, il commercio e l'artigianato</i> | 18, 29 | Ladu Salvatore, <i>Sottosegretario per l'industria, il commercio e l'artigianato</i> | 29 |
| Prestigiacomo Stefania (FI) | 26 | | |
| Valensise Raffaele (AN) | 23 | Proposte di legge (Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) . | 30 |
| (<i>Repliche del relatore e del Governo — A.C. 2853-B</i>) | 28 | | |
| De Simone Alberta (SD-U), <i>Relatore</i> | 28 | Ordine del giorno della seduta di domani . | 30 |

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.
 Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

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 dirigistici 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, testimoniarebbero 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 stimolate, 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 sopersedere 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 il 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 addotte 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.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare di forza Italia ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento. Si è di conseguenza provveduto al contingentamento del relativo tempo, a norma dell'articolo 24, comma 6, del regolamento. Sulla base di tale contingentamento, il tempo a disposizione del gruppo di forza Italia, che ha più di un deputato iscritto nella discussione, è di 55 minuti.

Il relatore, onorevole De Simone, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ALBERTA DE SIMONE, *Relatore*. Come è noto, il disegno di legge in esame viene alla Camera in terza lettura, essendo già stato approvato dalla Camera dei deputati in Commissione bilancio, in sede referente, nel gennaio 1997 e in aula, dato l'affollamento dei lavori dell'Assemblea, nel maggio 1997 ed essendo stato successivamente approvato con alcune modificazioni dal Senato della Repubblica.

Desidero evidenziare il carattere di urgenza che contraddistingue il provvedimento in esame, a seguito dei forti ritardi rispetto ai tempi previsti dall'Unione europea per la realizzazione del programma di metanizzazione del Mezzogiorno, che faceva riferimento al quadro comunitario di sostegno 1989-1993.

La mancata approvazione di questo provvedimento determinerebbe il venir meno agli impegni assunti in sede comunitaria ed il mancato utilizzo di ingenti risorse finanziarie.

Le risorse finanziarie necessarie per proseguire e completare il programma di metanizzazione ammontano a lire 400 miliardi. Sono, in ogni caso, immediatamente disponibili 200 miliardi, a valere su risorse del CIPE da destinare alle regioni rientranti nell'obiettivo 1. La mancata approvazione comporterebbe la perdita dei finanziamenti comunitari per un importo di 180 miliardi di lire.

Devo ancora sottolineare che, durante la discussione alla Camera avvenuta in aula il 30 aprile ed il 7 maggio 1997, si è registrata una sostanziale condivisione dei

contenuti di questo provvedimento da parte di diversi schieramenti e gruppi politici, in particolare di quelli di alleanza nazionale, del CCD, di forza Italia e di tutto lo schieramento del centro-sinistra.

Vengo ora all'esame delle modifiche. Alcune di quelle introdotte dal Senato riguardano semplicemente necessari aggiornamenti di termini, cioè cambiamenti di alcune date in modo da adeguarle ai tempi di entrata in vigore del provvedimento, che è slittato almeno dal gennaio 1997 fino ad oggi.

Altre modifiche riguardano l'articolo 2, che reca norme di accelerazione del programma di metanizzazione. In relazione ad esso è stato, ad esempio, consentito che la documentazione di collaudo possa essere trasmessa al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato per l'istruttoria finale entro il 31 dicembre 1997. È stato inoltre consentito che gli interventi non ultimati entro il 31 dicembre 1996 possano essere completati mediante l'apporto di fondi regionali, con priorità per i comuni che abbiano già espletato le gare e stipulato i relativi contratti, attraverso l'inserimento di questi interventi in sede di riprogrammazione delle risorse, ai sensi dell'articolo 2, commi 96 e 97, della legge 23 dicembre 1996, n. 662. Il CIPE potrà coprire, in questo caso, al massimo un terzo della quota dei finanziamenti residua.

Un'ulteriore modifica riguarda l'articolo 3 e si tratta di una precisazione molto dettagliata in ordine alla possibilità di fare ricorso ai commissari *ad acta*, che rappresenta uno degli elementi qualificanti di questo disegno di legge, che è dettato da un bisogno di delegificazione ed è finalizzato al pieno utilizzo dei finanziamenti comunitari.

La modifica introdotta dal Senato prevede che «Nel caso in cui la mancata attuazione degli interventi dipenda da grave inadeguatezza strutturale, organizzativa e funzionale della pubblica amministrazione e l'urgenza sia tale da non consentire di procedere diversamente, il commissario *ad acta* può provvedere mediante apposita convenzione con altri sog-

getti, tecnicamente idonei, salve restando l'osservanza dei principi generali dell'ordinamento e le esigenze di concorrenzialità e trasparenza ».

All'articolo 4 si prevede solo un adeguamento dei termini. Una modifica più significativa riguarda invece l'articolo 6, che disciplina il programma di metanizzazione della regione Sardegna. In relazione a questo aspetto, il Senato ha modificato la disciplina già approvata dalla Camera prevedendo la concessione di un credito di imposta. Il testo approvato dalla Camera prevedeva invece l'esenzione dell'IVA per il GPL, il gasolio e i gas distribuiti in rete alla regione Sardegna, a favore delle imprese operanti in Sardegna e costrette a sostenere costi di produzione maggiori a causa della mancata attuazione del programma di metanizzazione. Il credito di imposta, destinato a categorie di imprese da individuarsi con decreto del ministro dell'industria, sarà concesso per il periodo di imposta in corso alla data del 1° gennaio 1998 e in quello successivo entro i limiti dello stanziamento stabilito dal comma 4 dell'articolo 6 in 25 miliardi annui per il 1998 e il 1999, e nel rispetto dei criteri e dei limiti fissati dalle norme comunitarie in materia di aiuti alle imprese.

Un'ultima modifica riguarda la comunicazione al Parlamento prevista dall'articolo 7. Entro il 31 ottobre 1997 (siamo a pochi giorni dalla scadenza) il Governo comunica al Parlamento il piano degli interventi, nei limiti delle risorse disponibili, necessari al completamento del programma generale di metanizzazione del Mezzogiorno e relativi alle reti di distribuzione del territorio dell'obiettivo 1, di cui al regolamento CEE n. 2052/88 e successive modificazioni, non inclusi nei programmi precedenti o i cui progetti non siamo stati ancora approvati.

Prima di concludere, desidero ricordare ai colleghi e alle colleghe presenti in quest'aula che per molti progetti i comuni e gli enti locali hanno anticipato con fondi propri spese e pagamenti che sono stati promessi loro a carico dello Stato. Se questi pagamenti non dovessero arrivare

entro la fine dell'anno, molti di tali comuni, essendo piccoli, sarebbero obbligati a dichiarare lo stato di dissesto.

Nel ricordare che il provvedimento in esame è quanto mai necessario ed utile sia per consentire il riequilibrio delle varie aree del paese, in particolare delle zone dell'obiettivo 1, rispetto ad una questione di notevole importanza come quella dell'energia, sia per l'esigenza che lo Stato mantenga gli impegni assunti nei confronti di amministrazioni più deboli, più piccole e più periferiche, raccomandando la sua approvazione, anche in considerazione del fatto che in quest'aula su di esso si è registrata, in prima lettura, una convergenza molto ampia di forze politiche, gruppie e colleghi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

SALVATORE LADU, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Cicu, primo iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

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

PIERLUIGI COPERCHINI. Presidente, rappresentante del Governo, colleghi (quelli che sono rimasti), il relatore ha annunciato le modifiche apportate al provvedimento in esame, cioè gli aggiornamenti introdotti durante la discussione svoltasi al Senato, ed io, a nome del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania, cercherò di puntare il dito su alcune parti dell'articolato, dal cui esame, con le osservazioni che farò, risulterà evidente il nostro parere contrario ai contenuti del decreto-legge, non tanto per le sue finalità quanto per i metodi, i modi, i mezzi e la confusione sostanziale tra gli obiettivi da raggiungere (il fine ultimo è, ricordiamolo, il bene ed il benessere di tutti i cittadini, del nord e del sud, di destra e di sinistra, di pianura

e di montagna) e le opposte esigenze di imprese di Stato, di costruttori e posatori di *pipeline*, fino a quelle delle piccole imprese esecutrici delle opere di movimento terra.

Occorre poi tenere in debito conto gli accordi internazionali di approvvigionamento di materia prima — peraltro sconosciuti nel merito con riferimento ai quantitativi — e la continua ed opprimente presenza di una burocrazia che di solito definisco borbonica, completamente avulsa dal mondo reale, che rallenta e scoraggia in questo paese chi vuole — o deve — fare. Sono dell'avviso che a livello comportamentale noi che calchiamo le aule e le sale del Parlamento siamo più vicini a questa burocrazia che non alla società ed al consesso civile.

È questo senza dubbio un provvedimento a sanatoria di qualcosa che non ha funzionato nella macchina dello Stato e nelle istituzioni tutte. Non si tratta di considerazioni nuove; anzi, purtroppo, sono ricorrenti, quasi che così si voglia. Infatti, il programma di metanizzazione del Mezzogiorno, con carico sull'obiettivo 1, approvato nel 1988 (quasi dieci anni fa), prevedeva un'articolazione temporale di cinque anni, nell'ambito di quanto concordato e previsto dall'Unione europea nel quadro comunitario di sostegno alle aree depresse nel periodo 1989-1993, come ha già detto la relatrice, ed aveva lo scopo specifico della metanizzazione con una spesa prevista di 11 mila miliardi, ad intero carico dello Stato (*more solito*). Oggi però si legifera per completare gli interventi previsti per il primo triennio, anche se quello che è perso è perso ed ora si punta a recuperare qualcosa nell'ambito dei piani 1994-1996.

Mi viene un'osservazione: bel progetto ed altrettanto bei risultati! Come se avessimo costruito un motore senza albero, pistoni e bielle! E poi si piange perché abbiamo perduto le risorse comunitarie! Qualcuno ha detto, proprio qui in quest'aula, che Olanda e Catalogna hanno attinto a questi fondi quasi integralmente per la loro quota parte. Eppure proprio voi dell'attuale maggioranza, soprattutto

per ragioni politiche, consideravate la Catalogna, la Spagna, non tanto tempo fa, un paese sottosviluppato, da terzo mondo, senza un futuro. Guardiamoci e guardatevi in giro. I paesi che hanno avuto il coraggio di adeguare le loro strutture produttive e civili e la loro mentalità ad un modello differenziato e mirato di sviluppo, che tenga conto delle differenti peculiarità dei popoli e dei territori che li compongono, loro sì corrono verso l'Europa mentre noi, nel connubio di piani quinquennali di stampo sovietico e di politica economica produttiva clientelare-assistenzialista, ci dibattiamo sempre più tra tagli e tasse, senza affrontare i problemi per risolverli, annaspando verso un'Europa che in queste condizioni ci accetterà come una volta, solo da emigranti o, bene che vada, da patenti poveri.

Voglio precisare in modo chiaro, semplice e comprensibile, non a lei, signor Presidente, che ben li conosce, come d'altronde li conoscono i pochi qui oggi presenti, ma alla gente che sta avendo la bontà di ascoltarci in radiofrequenza, i termini reali della questione dei fondi strutturali comunitari per le aree depresse (i famosi obiettivi 1, 2, 3A, 5B e così via) e come essi siano gestiti nell'ambito dell'Unione europea.

Tutti i paesi aderenti al trattato versano nella cassa comunitaria la loro quota sulla base della vastità del territorio e della popolazione; da tale cassa ciascuno di loro può poi prelevare un cofinanziamento al 50 per cento per progetti ed opere mirate alla crescita socio-economica di queste zone, che abbiamo definito depresse. Ebbene, continuativamente, endemicamente, il nostro paese presenta un saldo negativo. Lo dicono i resoconti dettagliati: secondo l'ultimo bilancio triennale consolidato, se non erro, eravamo sotto di 19 mila miliardi. Vale a dire che noi finanziamo gli altri paesi dell'Unione europea (come la Catalogna, appunto), perlomeno quelli che sono più bravi di noi e attingono nelle percentuali massime da questa cassa. È perfettamente inutile quindi che il ministro del bilancio e lo

stesso primo ministro ci vengano a dire che le percentuali sono in via di miglioramento.

Se facessimo un'analisi dettagliata — non solo quantitativa ma anche qualitativa — dei progetti accettati, probabilmente alcuni dei nostri massimi dirigenti pianificatori ed amministrativi, ai vari livelli di competenza, dovrebbero essere cacciati a pedate sul fondo schiena. E non diamo la colpa alla sola scarsa progettualità dei piccoli comuni abbandonati a se stessi o agli altri enti locali! Questo provvedimento non viene da loro, ma invece conferma quanto andavo dicendo: è un disegno di legge che non consentirà di migliorare la situazione, demagogico, dal carattere puramente e prettamente assistenzialista. Si è trovato un pretesto di spesa e si vuole spendere pubblico denaro al di là di ogni logica progettuale, secondo metodi che vengono, a mio avviso, da lontano.

Tutti noi politici di passaggio, si potrebbe dire di istruzione e formazione tecnica, sappiamo bene come si mette in cantiere un progetto e dovrebbero saperlo anche i politici di professione, ma forse lo fanno e fanno i furbi. In due parole, tanto per chiarire questo concetto, ci vuole innanzitutto un accurato studio di mercato — di fattibilità, si potrebbe dire — per esaminare un possibile bacino privilegiato e valutare utilizzatori e consumi d'utenza, industriali e privati, con una collegata valutazione economica, per capire se convenga o meno realizzare il progetto. La stessa cosa per le ramificazioni sul bacino, onde valutare fin dove ci si possa spingere e/o dove sarebbe opportuno realizzare soluzioni diverse o alternative. Occorre poi un avanprogetto o un progetto di massima, con una valutazione più approfondita dei costi e delle utilità. Ci vuole infine un progetto esecutivo, con gare d'appalto, possibilmente europee, come prescrivono i trattati cui abbiamo aderito.

Lo sa bene anche il collega ingegner Cherchi, che non vedo e con il quale comunque mi congratulo per il buon esito delle sue battaglie in favore della metanizzazione della Sardegna, che anche il

sottosegretario ricorderà quando eravamo in Senato; battaglie combattute in tutta la passata legislatura. Lo dico sinceramente, senza ironia: escludere *sic et simpliciter* la Sardegna da un piano, seppur assistenziale, esteso a tutto il meridione sarebbe stata pur sempre un'incongruenza del sistema.

Però, noi della lega nord per l'indipendenza della Padania siamo nettamente contrari alle agevolazioni transitorie a livello fiscale, che rischiano di comportare una sperequazione alla rovescia, nonché di rappresentare un precedente pericoloso.

Ma torniamo alle questioni introdotte da questo provvedimento: la questione progettuale e l'utilità di questo ambizioso, direi anche megalomane, programma di metanizzazione, che qui cercate di completare e, per quel che si può, salvare ed ampliare.

Noto innanzitutto che — sia chiaro — i fondi europei persi non li recuperiamo più. Mi si dice che si cerca di non perdere quelli che stiamo perdendo — mi scusi, signor Presidente, il bisticcio di parole — e di completare le opere del triennio. Ma come? Andiamo per ordine.

È già stato messo in luce da alcuni interventi svolti durante la precedente lettura del provvedimento come manchi totalmente un'indagine conoscitiva sullo *statu quo* delle opere eseguite fino ad oggi e di quelle *in fieri*. Manca una ricognizione tecnico-economica sullo stato di avanzamento dei lavori e sull'eventuale contenzioso. Per le solite, ormai onnipresenti, caratteristiche di necessità ed urgenza, le relazioni tecniche di accompagnamento dei vari provvedimenti, quando esistono, sono del tutto insufficienti a rappresentare la situazione reale, sia in Commissione bilancio sia nelle Commissioni di merito.

Experientia docet: questa mancanza di dati sarà senz'altro foriera di future sgradevoli sorprese per le casse dello Stato. Mi sembra di aver già messo in luce — ma lo ripeto esplicitamente — l'assenza di un'adeguata politica energetica, con eccesso di fiducia, nel nostro caso, riposta

nella politica programmata della metanizzazione, che si è finora rivelata conveniente in misura inferiore al previsto. La SNAM è una presenza monopolistica nel settore e questo Parlamento, per esempio, non ha dati sui prezzi di acquisto del gas algerino, sui costi di distribuzione, gestione e manutenzione delle linee di sua competenza; l'ENI e le sue società, pur in via di privatizzazione (noi cittadini ne siamo gli azionisti) agiscono autonomamente in tutto: gli appalti finiscono sempre nelle stesse direzioni ma chi sono i sub-subappaltatori? Non facciamo ipotesi, per l'amor di Dio, seppure qualche sospetto lo nutriamo!

Che dire poi di questo nucleo ispettivo di valutazione? Come parlamentare non ho mai visto nulla e forse non ne ho neanche diritto; eppure, è mio costume chiedere delucidazioni, così come faccio spesso e volentieri. Si continua ad agire in deroga alle norme vigenti perché si è creata una situazione di emergenza nell'utilizzo dei contributi comunitari: si proroga e si deroga con continuità, mentre si auspica contestualmente il superamento di queste pratiche «nel definire azioni più incisive aventi carattere ordinario»: sono belle parole ma nei fatti si continua con i soliti metodi, tutt'altro che chiari, seppure consolidati in quasi tutti i provvedimenti che sono passati da queste parti negli ultimi tempi.

Ed allora, cosa si è inventato in questo provvedimento? Si è inventato, alla bisogna, il commissario *ad acta*, che era stato già utilizzato in tanti altri funesti casi. Abbiamo visto tanti commissari *ad acta* per il cosiddetto decreto sblocca-cantieri: concepisco questa come un'oscura figura di burocrate dittatoriale, peraltro comandata dai soliti ambienti e dotata di poteri *extra legem*, la quale supplisce alle inefficienze ed alle incompetenze di tutti, apparato statale compreso, con responsabilità oggettive pressoché nulle.

Si potrebbe ancora discutere del fondo di rotazione per l'erogazione delle quote ordinarie e della proposta che lo stesso sia autorizzato anche all'erogazione delle anticipazioni: e va bene, siamo in penuria

economica! Si potrebbe inoltre argomentare sulla fiducia che il sottosegretario Sales, in Commissione bilancio, sembra nutrire sulle cabine di regia ma le stesse, pur con un valore intrinsecamente buono considerate le finalità, sono infarcite dei soliti personaggi imposti dal solito sottogoverno e da chi lo controlla. Nella relazione illustrativa del provvedimento si auspica una rapida delegificazione delle disposizioni in materia di procedure, di termini e di modalità, nonché di riprogrammare l'intervento: bisognerebbe senz'altro discuterne a fondo, anche se l'impressione della lega nord per l'indipendenza della Padania è che questo Stato semicollettivistico e questa struttura vecchia ed usurata siano fatiscenti a tal punto che solo una cura radicale e definitiva potrà farci uscire dalle presenti difficoltà. Mi sembra che il concetto sia stato già espresso più volte da parte nostra ed anche oggi vorrei che fosse ben chiaro e definito, pur non soffermandomi ulteriormente al riguardo.

Sono rimasto profondamente perplesso per quanto affermato dal relatore nella sua replica l'ultima volta che il provvedimento è passato da queste parti: egli ha stigmatizzato l'ostruzionismo leghista generalizzato, con azioni — andava dicendo — che non tendevano ad approfondite considerazioni sul merito; ha parlato di solidarietà, di sentimento meridionalista, di unità nazionale, finanche di un atteggiamento razzista da parte nostra.

Mi sembrano parole dure, però le considero anche di pura propaganda, idonee solo a nascondere alla gente la realtà effettiva delle cose e l'impotenza di questo Governo e di questo Parlamento a risolvere i gravi problemi del nostro paese.

Una maggioranza allargata (mi rifaccio a quanto ha testé detto il relatore), una maggioranza che chiamerei di unità nazionale (così si potrebbe dire anticipando un po' i tempi: Ulivo e Polo assieme. Roma-Ulivo, Roma-Polo, direbbe Bossi!), è concorde nel sostenere provvedimenti di questo genere. Essa si manifesta, in tale

circostanza, come sempre si è manifestata nella passata legislatura (e penso ancor prima).

Questa appendice di prima Repubblica si manifesta come una maggioranza trasversale che travalica le ideologie e i conflitti politici (più complessi a spiegarsi), appiattendosi nel sostegno a provvedimenti come questo che producono più male che bene proprio al Mezzogiorno ed alla sua auspicata crescita, dissipando risorse che non avranno un ritorno e un beneficio per il cittadino della strada del sud, ma per ben determinati ambienti (ne abbiamo già parlato).

Il fine ultimo (per noi manifesto) di questo provvedimento, come di tutti gli altri aventi le stesse caratteristiche, è quello di acquisire un qualche presunto merito per alimentare i serbatoi elettorali. Ma così facendo non si migliorano le condizioni di quelle popolazioni che volete mantenere — la mia è un'affermazione — in stato di indigenza e sudditanza.

Per quanto riguarda il nord, la Padania, se mi permette, signor Presidente, di chiamarla in questi termini...

PRESIDENTE. Me o la Padania?

PIERLUIGI COPERCHINI. Lassù, la metanizzazione è iniziata negli anni cinquanta ed ha avuto una immediata diffusione nelle pianure, generando una cultura nell'utilizzo di questo combustibile anche per il costo rapportato a quello degli altri combustibili, tant'è che da noi è anche elevato il numero degli autoveicoli che lo utilizzano per autotrazione. E conseguentemente in certe zone sono diffusi anche gli appositi distributori. Gli oneri però sono stati sopportati, nella maggior parte dei casi, dagli stessi cittadini, dai cittadini padani.

La metanizzazione però non è ancora completata in certe zone, specialmente in alcune vallate appenniniche che tra l'altro appartengono all'obiettivo 5B e che sono quindi depresse.

I comuni con bilanci ridotti e con le risorse saccheggiate da uno Stato vorace procedono lentamente in questi progetti di

metanizzazione, peggiorando ulteriormente le condizioni di vita ed economiche di coloro che risiedono lassù, penalizzati peraltro dalla perdita di servizi essenziali a causa di manovre economiche (chiamate soprattutto «razionalizzazioni») in vari settori. I tagli riguardano, ad esempio, la scuola, la sanità e i trasporti; vengono eliminate le farmacie e via dicendo. È questa la vera sperequazione!

Mentre questo Governo si lancia in progetti di metanizzazione globale dell'intero Mezzogiorno, si dimentica completamente di intere zone svantaggiate della Padania ancora in grado di produrre lavoro, reddito e sviluppo. Ma ancora per poco! Mentre i ministri di questo Governo si preoccupano, ad esempio, in ordine ad immediati aiuti alla penisola sorrentina, i cui disastri sono derivati principalmente dall'abusivismo edilizio e dalla cementificazione indiscriminata, altri — seppure «indigeni» — trascurano di intervenire per disastri analoghi per categoria, ma assai superiori per masse e territori interessati (mi riferisco, ad esempio, alla frana di Corniglio, dalle mie parti, vicino a Parma). Ancora per poco perché la gente, il popolo, comincia ad aprire gli occhi.

Credetemi, signor Presidente, signor sottosegretario, non chiedo che venga esteso l'assistenzialismo al nord, perché la Padania, come sempre, farà da sé. La mia è un'accusa precisa ad un Governo-Stato cieco e sordo, che opprime il sud e dissangua contemporaneamente il nord, trascinando entrambi verso il dissesto economico, morale e civile per mantenere in sella una classe burocratico-politica, quella di sempre, tra l'altro, che pensa solo a sopravvivere a se stessa nel Mezzogiorno e in Padania. E il metano le dà una mano, mi si permetta la battuta, peraltro poco spiritosa.

Il nostro prode Primo ministro, inoltre, in occasione del tentativo di riconciliazione con Bertinotti e con rifondazione comunista, ha addirittura accennato ad una riesumazione di una famigerata azienda per il sud: una sorta di Agensud 2. Ebbene, tutti i popoli della Padania e

del Mezzogiorno dovrebbero spalancare gli occhi e attivare gli altri sensi a fronte di questo processo di restaurazione e di normalizzazione, che procede a tutto spiano.

Signor Presidente, a questo punto penso sia pleonastico ribadire, in chiusura del mio intervento, la mia ferma e convinta contrarietà, anzi la mia avversione nei confronti di questo disegno di legge.

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

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come ha ricordato la gentile onorevole De Simone nella sua relazione, già in altra occasione ci siamo dichiarati favorevoli a questo provvedimento diretto a realizzare gli interventi nelle aree depresse e a completare il programma di metanizzazione. Infatti, reputiamo questo un provvedimento virtuoso, così come abbiamo sempre giudicato una politica virtuosa quella tendente a creare condizioni strutturali, non di favore, ma tali da consentire al Mezzogiorno di essere potenzialmente concorrenziale. È di questo, infatti, che si tratta.

Infatti, il grande problema del Mezzogiorno è rappresentato dal suo svantaggio strutturale per quel che concerne le materie prime. Dopo che le poche miniere di carbone del Mezzogiorno sono rimaste inutilizzate, perché i costi di qualsiasi utilizzazione produttiva dei prodotti carboniferi non erano concorrenziali, uno dei grandi problemi strutturali di tale area del paese è stato quello dell'energia. E il metano, in questa nostra epoca, insieme ad un'energia elettrica a bassissimo costo, consentirebbe di avviare a soluzione tale problema.

Per quanto attiene all'energia elettrica, si dovrebbe trattare di energia a bassi costi, lo ribadisco, e non insieme di una ad alti costi, prodotta da un « padrepadrone » come l'ENEL. Appartengo, infatti, a quelle generazioni che ricordano le centraline del Mezzogiorno, che con bassissimi costi producevano energia elettrica per l'illuminazione, ma anche per usi civili

e produttivi. La mia generazione ha visto la nazionalizzazione dell'energia elettrica, che ha portato come conseguenza alla scomparsa quasi totale delle centraline e delle centrali elettriche e idroelettriche. Quella nazionalizzazione, ormai lontana nel tempo e ripudiata di recente, quantomeno nelle apparenze, alla luce delle nuove vicende — e vorrei ricordare a tale proposito uno scritto pregevole dell'onorevole Rasi —, ha comportato una serie di conseguenze.

Signor Presidente, la mia non è una divagazione, perché rimaniamo in tema di energia. L'ENEL svolge un ruolo da monopolista; infatti, la società è privata, perché si tratta di una società anonima, ma il socio è uno solo, è l'ENEL (per adesso, poi vedremo cosa succederà). Allo stato delle cose il dominio dell'ENEL contraddistingue la gestione di questa fonte di produzione.

Nell'attuale congiuntura assistiamo nel Mezzogiorno d'Italia, in particolare in Sardegna, al regredire dello sviluppo delle centrali idroelettriche, pur disponendo tale area di una materia prima a bassissimo costo, in quanto per la trasformazione dell'energia idrica in energia elettrica bisogna calcolare solo i costi degli impianti, della formazione delle cadute che animano le turbine. In questo modo si è andati avanti per molti anni e ancora si potrebbe continuare, sviluppando questo modo virtuoso di produrre energia a basso costo; invece sembra che l'energia idroelettrica sia passata di moda ed oggi vengono seguiti altri metodi per produrre energia. Penso all'energia nucleare, che però noi comperiamo dagli altri perché virtuosamente non la possiamo utilizzare se non, appunto, comperandola a poche centinaia di chilometri in linea d'aria dalle nostre Alpi e accontentando così i verdi. Quindi, non producendo metano, lo importiamo pagandolo a caro prezzo e, non producendo energia atomica, ne facciamo un largo uso, come dimostra la bilancia dei pagamenti, le cui cifre sono ben note. Qualche anno fa si parlava di 40

mila miliardi, oggi non so quali siano le cifre aggiornate ma la bolletta elettrica raggiunge dimensioni notevoli.

Che venga prorogata ai comuni la possibilità di metanizzare il proprio territorio sia per uso civile che industriale è un principio sul quale concordiamo, con la precisazione però che sul provvedimento al nostro esame, signor rappresentante del Governo, attendiamo alcuni chiarimenti poiché a noi sembra che in questo caso si compia un passo in più o un passo diverso (mi riferisco all'articolo 6, alle misure in favore della Sardegna). Il collega Rasi mi potrebbe confortare sull'argomento poiché è stato componente del consiglio d'amministrazione della defunta Cassa per il Mezzogiorno, quando andavano di moda i piani integrati mediterranei e si pensava che il gas metano proveniente dall'Algeria potesse essere indirizzato anche verso la Sardegna. I piani integrati successivamente sono passati di moda, forse perché il quadro politico non ha consentito quell'unità di intenti che era alla base della politica dei piani integrati mediterranei e ora per la Sardegna siamo alla «promessa di metano». Credo che vada detto con chiarezza che in tale regione il metano non c'è e che non arriverà neppure entro breve tempo, anche perché il provvedimento sottoposto al nostro esame non chiarisce da dove dovrebbe arrivare. Si tratta dello stesso metano portato in Calabria o di altro metano, quello per il quale sono state costruite le tubature nel Mezzogiorno? Il decreto non dice nulla in proposito, si limita, all'articolo 6, a fare riferimento ad un programma di metanizzazione della Sardegna che dovrebbe essere approvato dal Governo entro il 31 ottobre. Oggi è il 27 ottobre e, quindi, entro 4 giorni: mi auguro che verrà approvato entro quella data ma, non avendo notizie in proposito, chiediamo chiarimenti al Governo, che ascolteremo con attenzione ed interesse poiché si tratta di un problema di carattere storico per la nobile isola della Sardegna. Io appartengo ad una penisola, altrettanto antica e altrettanto penalizzata dalla sua eccentricità, che speriamo possa

trasformarsi in quella centralità mediterranea da noi sempre auspicata e che in piccola parte anche il metano ha contribuito a conquistare. La Calabria infatti è ormai prevalentemente metanizzata e sono molti i centri che possono approfittare delle proroghe che vengono concesse; sono comunque moltissimi i centri che dispongono del metano per usi civili ed industriali. Nel provvedimento al nostro esame vi è quindi un «occhio di riguardo» nei confronti «delle imprese che svolgono attività produttive». Ma non me la sento di affermare che vi sia qualcosa di più di un «occhio di riguardo». La cortese onorevole De Simone poi ci spiegherà, ma mi sembra che nel provvedimento non vi sia molto di concreto. Nel comma 2 dell'articolo 6 del disegno di legge è prevista una sorta di beneficio di carattere fiscale, laddove si parla di «un credito di imposta a valere nel periodo di imposta in corso alla data del 1° gennaio 1998 e in quello successivo, nel limite dello stanziamento di cui al comma 4». Si potrebbe affermare: *partoriunt montes, nascitur* (non dico *ridiculus mus*) *mus*! Non lo definisco ridicolo, perché è denaro che viene erogato dallo Stato che interviene in soccorso di una determinata realtà, ma se andassimo a leggere bene il testo della legge ci renderemmo conto che viene prevista una cifra di «lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999». Mi sembra sinceramente poco, anche rispetto al debito che l'intera nazione ha verso il Mezzogiorno e in particolare verso la Sardegna; non solo, ma mi sembra poco anche rispetto alle funzioni surrogatorie che questo contributo dovrebbe avere con riferimento alle potenzialità concorrenziali di quanto viene prodotto in Sardegna. Mi pare che non ci siamo, perché dividere 25 miliardi all'anno tra l'intero sistema produttivo sardo, a compenso di maggiori costi di produzione, mi sembra un po' poco! Mi pare che si tratti più di un manifesto per acquietare le legittime aspettative dei nostri amici e fratelli sardi (gloriosi rappresentanti di un'Italia che ci auguriamo non debba morire da alcuna parte) che di

altro; gloriosi rappresentanti che, pur vivendo separati, hanno sempre mostrato la massima generosità nell'esprimere la loro italianità, sofferta prima che « goduta »! E quando si tratta di « godere », si trovano di fronte a queste modeste elargizioni, che non sono risolutive e che ho l'impressione che non serviranno a compensare i maggiori costi di produzione che derivano dalla situazione produttiva e dalla situazione degli strumenti di produzione di cui la Sardegna soffre. Lo diciamo fuori dai denti, perché questa ci sembra essere la verità: se vi saranno argomenti in concreto, li ascolteremo, ma noi abbiamo il dovere in questa fase del dibattito di formulare le nostre riserve. Il Governo ci dirà poi come intende ripartire questi maggiori oneri e se lo vorrà fare soltanto attraverso questo credito di imposta. Tuttavia, come molti sanno, quella della moltiplicazione dei pani e dei pesci è un'operazione che risale a due millenni orsono! Adesso, questa operazione non è più praticabile, perché 25 miliardi per il 1998 e 25 miliardi per il 1999 danno complessivamente 50 miliardi, che sono oggettivamente pochi per gli scopi virtuosi — ma non raggiungibili — che ci si prefigge di ottenere con la modesta cifra che viene erogata.

Con il collega Rasi, esperto di questo settore della produzione industriale e di problemi economici, ci chiedevamo, leggendo il testo del provvedimento, di quale metano si tratti. Poniamo tale quesito perché dalla lettura del disegno di legge questa domanda rimane insoluta. Il comma 1 dell'articolo 6 parla infatti di un programma di metanizzazione della regione Sardegna. Ma alla domanda — lo ripeto — di quale metano si tratti, il testo di legge non fornisce risposta. Non sappiamo, ad esempio, se sia quello proveniente dall'Algeria, oppure da altre parti; se vi siano convenzioni in corso e se si dirotterà una *pipeline* supplementare o divergente da quella che porta il metano a Favassina in Calabria. Il Governo ci deve fornire tali chiarimenti e dirci, inoltre, con quali spese e risorse verrà attuato quel proposito. Per adesso, ci troviamo di

fronte ad un sussidio, che non è offensivo, ma poco ci manca. Rispetto a questo modesto sussidio per la Sardegna, mi viene da pensare — ahimé — a quanta burocrazia e quanta opinabilità vi sia nell'applicazione concreta del beneficio, quando bisogna accertare previamente la diretta conseguenza dei maggiori costi di produzione! Si dirà che la diretta conseguenza dei maggiori costi di produzione è quella relativa ai maggiori oneri per il trasporto delle materie prime che, non essendo presenti in Sardegna, debbono essere importate dal « continente » (come si dice in Sardegna e nelle isole in genere). Si diranno altre cose, ma rimarrà aperta una problematica diffusa e notevole e quindi questa « diretta conseguenza » potrà essere un alibi per favorire, per non favorire, per incentivare o per non incentivare: nell'applicazione di questo « beneficio » — lo dico tra virgolette — si registrerà quindi una problematica varia; è comunque un « beneficio » che poi si riduce a 25 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999!

Sono queste le ragioni della nostra perplessità circa il provvedimento. Quanto è stato stabilito negli articoli precedenti ci trova del tutto concordi, perché la metanizzazione ed il suo completamento da parte dei comuni può abbattere i costi per i cittadini, siano essi fruitori del metano per riscaldamento, siano essi utenti per ragioni produttive. Siamo perfettamente d'accordo, quindi, che i termini andavano allungati. Le amministrazioni comunali del Mezzogiorno, diciamolo pure, hanno « dormito » sul metano. Forse non hanno avuto stimoli, chi lo sa, o forse i problemi erano troppo complicati, le strutture della Cassa per il Mezzogiorno non avevano la potenzialità per avviare i progetti e per stimolare la progettualità dei comuni. Non lo so, ma tant'è: noi abbiamo una situazione di ridotta diffusione dell'uso del metano per usi civili e per riscaldamento.

Il provvedimento proroga qualche termine; questo è meglio di niente perché sblocca determinate situazioni che si sono determinate per una serie di motivi complessi. In questo senso, quindi, il testo non

ci trova contrari e credo che potremmo approvarlo. Siamo però molto perplessi rispetto al programma di metanizzazione della Sardegna. Al riguardo chiediamo al Governo di esplicitare in cosa consista, quali siano le azioni concrete perché l'articolo 6 del provvedimento possa meritare il titolo «Programma di metanizzazione della Sardegna».

Se il contenuto non corrisponde al titolo, né dal punto di vista della congruità dei mezzi finanziari, né dal punto di vista delle procedure da seguire, il Governo abbia almeno il coraggio di eliminare quel titolo, che presuppone quanto meno un elemento, la certezza o la consapevolezza da parte del Governo che il metano da portare in Sardegna è in Algeria, o in altro posto. Il Governo ce lo deve dire, altrimenti questa è — non uso l'espressione «presa in giro»: per carità, sono termini che non si confanno al mio modo di vedere e all'aula parlamentare — un'affermazione che non si comprende.

Predisporre un programma di metanizzazione per la Sardegna e limitarlo, per quel che ci è dato capire dal disegno di legge, alla questione del risarcimento mediante un credito di imposta, che è di là da venire, per certe imprese che devono dimostrare quelle caratteristiche cui ho fatto cenno prima, e provvedere poi al credito di imposta nella misura di 25 miliardi l'anno, non significa in realtà prevedere un programma di metanizzazione della Sardegna. E ciò soprattutto perché non si dice che alla Sardegna sarà assicurata la metanizzazione a partire da una certa data, fruendo delle risorse di metano che saranno procacciate attraverso il collegamento dell'isola con la *pipeline* che viene da un certo posto, e per il quale sono in corso di svolgimento trattative per l'acquisto di altro metano. Al di fuori di queste assicurazioni credo che non ci possa essere un serio impegno per la Sardegna.

Si potrà anche cantare vittoria perché si portano in Sardegna 50 miliardi (25 per anno), ma è proprio questa la tragedia del Mezzogiorno. È vero che il meglio è nemico del bene; lo ricorda anche un

proverbio che io voglio richiamare in quest'aula in omaggio alla grande povertà del Mezzogiorno, una povertà di natura storica nelle sue cause ed anche nella sua attualità. Quando nel Mezzogiorno qualcosa non è confacente alla dimensione della necessità, si ha l'abitudine di dire: «Il meglio è nemico del bene». È come un'accensione della speranza, ma noi non possiamo dire che il problema del metano o della produttività che ha costi competitivi possa essere risolto nel Mezzogiorno e in Sardegna attraverso un «meglio che è nemico del bene». No, qui c'è un bene che è poco. Noi lo diciamo e ci aspettiamo chiarimenti dal Governo per saperci regolare e per sapere cosa pensare di un provvedimento che ha tutta l'aria, allo stato delle cose — non uso, ripeto, l'espressione «presa in giro» — di essere assolutamente insufficiente (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Constatò l'assenza dell'onorevole Pisanu, iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritta a parlare l'onorevole Prestigiacomo. Ne ha facoltà.

STEFANIA PRESTIGIACOMO. Presidente, colleghi, signor sottosegretario, ci troviamo per l'ennesima volta in questa Camera a trattare una di quelle brutte leggi che tuttavia sono necessarie per colmare ritardi del passato ed appianare disuguaglianze intollerabili in un sistema democratico, nonché a spendere fondi europei che altrimenti andrebbero perduti.

Soltanto in questa fase storica un provvedimento, che anche l'opposizione — che pure non condivide la politica del Governo per l'occupazione e per il sud — comunque ritiene importante, può diventare trincea demagogica per una forza politica come la lega che, non paga delle sue sceneggiate pseudoelettorali, innalza steccati paventando misure clientelari a favore del sud. Trovo questa posizione paradossale e francamente priva di pudore.

Ciò che stiamo discutendo oggi non è una regalia; non stiamo parlando di un

finanziamento a pioggia, di assistenza. Ciò che ci accingiamo, anche noi di forza Italia, pur con alcune riserve, a sostenere e votare, non è un atto di prevaricazione nei confronti del nord, ma un tardivo atto di giustizia nei confronti del sud. Non è possibile infatti che i colleghi della lega considerino come fatti acquisiti le agevolazioni del passato che hanno consentito a quel tessuto produttivo, grazie anche al lavoro di tanti meridionali, il decollo economico, e si oppongano ad interventi infrastrutturali, peraltro già avviati e da completare, per giunta finanziati con fondi CEE nell'ambito dei programmi FIO. Non si può ripetere la trita lamentela secondo la quale il Mezzogiorno non « tira » economicamente come il nord, e poi votare contro misure, come quella in discussione, essenziali nel settore energetico, che puntano al riequilibrio delle opportunità, a colmare il *gap* di opportunità di sviluppo che ancora divide le parti avvantaggiate da quelle svantaggiate.

Noi condividiamo — a parlare è una siciliana — le posizioni di chi ritiene che il sud non si possa riallineare al resto del paese attraverso misure assistenziali. Abbiamo votato contro i lavori socialmente utili e contro le borse di lavoro; non è quella la ricetta giusta per il Mezzogiorno. La strategia del Governo in questo campo è stata solo quella di creare clientele e di accontentare le pretese, anche quelle più incongrue, di rifondazione comunista. Ci piacerebbe, però, che la lega fosse altrettanto dura con l'assistenza anche quando questa — il che accade spesso — viene elargita a piene mani anche al nord. Invece, l'atteggiamento è quello di chi considera l'assistenza a proprio vantaggio un atto giusto e positivo, e quella a vantaggio degli altri come un intollerabile episodio di corruzione di « Roma padrona ». Noi siamo contro tutta l'assistenza, a Bolzano come a Siracusa, perché crediamo che l'assistenza non crei sviluppo né in Trentino né in Sicilia. Qui, però, stiamo parlando d'altro, e solo una robusta dose di demagogia, solo un'impostazione miope e settaria può portare a travisare la realtà. Bene ha fatto l'onore-

vole Valensise a sottolineare che il provvedimento, per quanto riguarda la metanizzazione in Sardegna, appare francamente incompleto sia per quel che concerne il metodo sia perché non definisce tempi certi e non indica con precisione attraverso quali risorse si dovrà completare la metanizzazione in quella regione. Abbiamo però il dovere di riconoscere che, per quanto riguarda la Sicilia, il provvedimento avvia la metanizzazione in 280 comuni su 400 che non sono ancora stati metanizzati. In questo caso, si tratta di progetti cantierabili e finanziati con fondi che altrimenti — lo ripeto — andrebbero perduti. Si tratta di attivare per tre anni posti di lavoro autentici e creare occasioni di occupazione stabile e produttiva.

In questo Parlamento si sono udite spesso giuste, argomentate proteste anche da parte nostra sull'incapacità di spendere le risorse comunitarie. Ci si è spesso lamentati della inefficienza e della farraginosità della burocrazia meridionale, che non riesce a spendere i soldi che ci giungono dall'Unione europea. Ma ciò che rischiamo oggi di provocare è unennesimo caso intollerabile e vergognoso di spreco di risorse comunitarie. Ciò che rischiamo in questo Parlamento è di perpetuare una situazione di disparità tra diverse aree del paese, alcune delle quali sono state messe in condizioni di fruire di energie a costi minori e con minor carico inquinante, mentre altre sono costrette in condizioni di arretratezza e private dei vantaggi che vengono dalla metanizzazione. Tutto ciò non è tollerabile.

Forza Italia non condivide metodi e strategie di questo Governo, disapprova la sua strategia economica, condanna i ritardi di cui anche questo provvedimento è testimonianza. Non possiamo però non riconoscere questo provvedimento come un atto di giustizia che contribuisce allo sviluppo dell'economia.

Questa, cari colleghi della lega, è la differenza tra un'opposizione responsabile che ha a cuore le sorti del paese e quella di chi usa le armi della propaganda e della falsificazione della realtà per cercare

consensi su improponibili battaglie (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

(Repliche del relatore e del Governo — A.C. 2853-B)

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole De Simone.

ALBERTA DE SIMONE, Relatore. È vero che quello al nostro esame è un provvedimento di sanatoria che arriva con ritardo e tende a recuperare ritardi, perché il piano per la metanizzazione del Mezzogiorno è partito nel 1988. È anche vero, però, che in questi anni abbiamo avuto il passaggio dall'intervento straordinario per il Mezzogiorno (come ha ricordato molto bene l'onorevole Valensise) all'intervento ordinario ed in questo passaggio abbiamo incontrato una serie di problemi molto complessi che spiegano i ritardi. Debbo dire, peraltro, che soltanto i ritardi che riguardano l'anno in corso sono imputabili a questo Governo e spesso sono dovuti all'affollamento dei lavori dell'Assemblea, che non ha consentito di esaminare anche provvedimenti licenziati in tempo dalle Commissioni ed in sé già perfetti. I ritardi degli anni passati, invece, non sono probabilmente imputabili né a questo Governo né a questa maggioranza, quanto piuttosto alla situazione che esisteva nel paese e nelle istituzioni nel periodo che va dal 1988 all'anno scorso.

Non risponderò al collega della lega nord per quanto riguarda tutto l'elenco di insinuazioni e di sospetti che ha fornito a questo dibattito, perché credo che sul terreno del sospetto non dobbiamo assolutamente addentrarci né rischiare di scivolare. Egli sostiene che si perdono i fondi comunitari e che abbiamo invece l'esempio dell'Olanda e della Catalogna le quali riescono a spendere molto bene quei

fondi. Appunto per tale motivo, rispondo, abbiamo introdotto in questo provvedimento di sanatoria per il Mezzogiorno una serie di misure di snellimento burocratico, di delegificazione, non ultima quella del commissario *ad acta*, diretta appunto a semplificare e ad imboccare una strada che assomiglia a quella seguita da altri paesi europei che riescono a spendere meglio dell'Italia i fondi comunitari.

È appena il caso di ricordare che negli ultimi 16 mesi l'utilizzo dei fondi comunitari è passato dal 7 al 30 per cento e che, quindi, anche da questo punto di vista si sono fatti dei passi avanti.

Voglio infine dire all'onorevole Valensise che ritengo giusti i suoi rilievi, che sostanzialmente, nell'ambito di una generale condivisione dei contenuti del provvedimento, riguardano l'articolo 6 ed il fatto che mentre si chiede la metanizzazione per la Sardegna in realtà, attraverso questo provvedimento ci si limita al beneficio di un credito fiscale per gli anni 1998 e 1999 (beneficio che sicuramente è utile, se non altro ad alleggerire le imprese produttive del peso del maggiore costo dell'energia).

Vorrei appena ricordare che, quando licenziammo il provvedimento dalla Commissione bilancio, eravamo nel gennaio 1997 e si prevedeva un termine — quello del 30 giugno 1997 — entro il quale il Governo avrebbe dovuto approntare il piano di metanizzazione della Sardegna. Essendo stato impossibile approvare il provvedimento a fine luglio per l'ostruzionismo preannunciato dalla lega, ci troviamo il 27 ottobre alla vigilia della scadenza, fissata per il 31 ottobre. Faccio pertanto mia la preoccupazione del collega Valensise e raccomando al Governo, anche nell'estrema ristrettezza dei tempi, che però non possiamo modificare altrimenti il provvedimento tornerebbe l'ennesima volta al Senato, di approntare quanto prima un piano per la metanizzazione di quest'isola così importante.

La collega Prestigiacomo ha detto che quella al nostro esame è una brutta legge, ma che è necessaria. Io ribadisco che è un

provvedimento di sanatoria e che approvarlo non significa aver risolto il problema, quanto piuttosto aver contribuito a compiere un sensibile passo in avanti.

Un aspetto merita ancora una volta una precisazione finale (è davvero l'ultima). Non si può continuare un discorso di ingiustificata penalizzazione del Mezzogiorno, come fa la lega nord, che contestualmente esalta la Padania.

Credo che tutti siano a conoscenza del fatto che la ricerca scientifica sta evidenziando la probabile esistenza di giacimenti di gas metano o di petrolio, comunque energetici, nel sottosuolo della Calabria e forse della Basilicata. Nel caso si dimostrasse vera l'esistenza di tali risorse impensate o insperate, ci potremmo trovare poi nella condizione di rifiutarne la concessione, per esempio, alla Padania.

In questi dibattiti, in queste discussioni deve, viceversa, vincere un grandissimo sentimento unitario, coniugato con un forte spirito di solidarietà nei confronti delle aree depresse.

A me pare — non mi vorrei sbagliare — che nell'elenco dei comuni che hanno anticipato sui propri bilanci le spese per il metano vi sia anche qualche comune della fascia alpina, e quindi del nord del paese, che è compreso nell'obiettivo 1. Questo dimostrerebbe che è enormemente sciocco continuare ad inveire contro un Mezzogiorno che nel suo passato, accanto ai difetti, ha anche pagine assolutamente esemplari di storia e che potrebbe trovarsi nel breve periodo, proprio sulla questione energetica, a far avvantaggiare delle risorse del proprio sottosuolo il nord di questo paese. Io me lo auguro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

SALVATORE LADU, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Il Governo già in prima lettura qui alla Camera aveva evidenziato l'urgenza dell'approvazione di questo provvedimento, che ci consente non solo di snellire procedure, ma anche di recuperare risorse comunitarie per il Mezzogiorno.

Si tratta, dunque, di un provvedimento urgente ed in quella sede abbiamo evidenziato tale aspetto. Mi rendo conto — anche se non ho seguito personalmente il provvedimento al nostro esame, essendo di competenza del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica — che il problema dei tempi per la metanizzazione della Sardegna, sollevato dall'onorevole Valensise, ci riguarda direttamente. Nel disegno di legge Bersani, recante misure urgenti per l'economia, il Governo ha individuato nel triennio una somma di risorse che consentisse l'avvio della metanizzazione, in quanto, nonostante la legge nazionale, non era stato attuato nessun intervento sul territorio della regione Sardegna.

Per quanto riguarda i tempi, siamo in grado di far decollare il progetto di adduzione del metano da Livorno, sulla costa, attraverso la Corsica, ma tale progetto è in fase di elaborazione e immaginiamo che la sua realizzazione non potrà avvenire nel 1999 in quanto sarà necessario ulteriore tempo. In questo periodo, dal momento che in altre regioni del Mezzogiorno è iniziata la metanizzazione, era necessaria un'attenzione anche minima per il territorio in questione. È vero che 25 miliardi per il 1998 e altri 25 per il 1999 non rappresentano una cifra sufficiente per recuperare il ritardo, ma si tratta comunque di un segnale per la piccola e media impresa che consente di abbassare almeno una parte dei costi della produzione. Non so se il Governo sarà in condizione di presentare il piano entro il 31 ottobre; mi farò carico di vedere se si possano per lo meno accelerare i tempi, secondo la richiesta avanzata dal relatore e dagli altri colleghi intervenuti nella discussione.

In conclusione, dal momento che mi è sembrato di cogliere una volontà comune di approvare il provvedimento in esame, raccomando che ciò avvenga in tempi rapidi.

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

Proposta di trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani l'assegnazione in sede legislativa delle seguenti proposte di legge, delle quali la VII Commissione permanente (Cultura), cui erano state assegnate in sede referente, ha elaborato un testo unificato e ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del comma 6 dell'articolo 92 del regolamento:

SBARBATI: « Norme per il riordinamento degli studi musicali » (688); SBARBATI ed altri: « Delega al Governo per la riforma delle Accademie di belle arti, dell'Accademia nazionale di danza, dell'Accademia nazionale di arte drammatica, degli Istituti superiori per le industrie artistiche, dei Conservatori di musica e del Centro sperimentale di cinematografia e istituzione di un Istituto superiore delle arti in ogni regione » (829); RODEGHIERO ed altri: « Norme per il riordino e la valorizzazione delle accademie di belle arti » (1343); BURANI PROCACCINI: « Delega al Governo per la riforma delle Accademie di belle arti, dell'Accademia nazionale di danza, dell'Accademia nazionale di arte drammatica, degli Istituti superiori per le industrie artistiche e dei conservatori di musica » (1397); NAPOLI: « Delega al Governo per la riforma delle Accademie di belle arti, dell'Accademia nazionale di danza, dell'Accademia nazionale di arte drammatica, dei conservatori di musica, degli Istituti superiori per le industrie artistiche e del Centro sperimentale di cinematografia » (1998).

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 28 ottobre 1997, alle 10:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

2. — Assegnazione a Commissione in sede legislativa delle proposte di legge nn. 688, 829, 1343, 1397 e 1998 (testo unificato).

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

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

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

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

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

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

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

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

MUZIO: Modifica all'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge

28 febbraio 1990, n. 39, in materia di concessione del permesso di soggiorno ai cittadini extracomunitari (1835).

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

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

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

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

— *Relatore*: Maselli.

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

Conversione in legge del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, recante ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione (4179).

— *Relatore*: Ruggeri.

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

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

— *Relatore*: Cherchi.

6. — *Discussione del documento*:

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

— *Relatori*: Guerra e Lembo.

La seduta termina alle 18.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

*Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia alle 19,30.*