

Porti
Megamulte
per Iva
non pagata

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. L'avviso di burrasca è arrivato nei giorni scorsi ad uno spedizioniere genovese: un verbale di evasione dell'Iva per tutto il 1989. Con l'aggiunta dell'intimazione a pagare dieci miliardi. Se l'operazione si estenderà, come appare logico all'intero settore, i risultati rischiano di provocare un autentico terremoto con più di diecimila tra aziende ed enti di tutta Italia coinvolti e un ammontare di Iva evaso valutabile attorno ai centomila miliardi di lire.

Tutta la vicenda è connessa all'interpretazione della legge sull'Iva che risale al 1972. Nel testo di quell'anno oltre a stabilire quali fossero i soggetti tenuti al pagamento delle imposte si precisava anche che dall'Iva dovevano essere esentate le movimentazioni di beni nei porti, negli aeroporti e negli scali ferroviari internazionali. Per molti anni quindi nessuno, nei porti italiani, pagò l'Iva per le operazioni di movimentazione della merce. Ci fu, quattro anni or sono, un funzionario che, a Livorno, sostenne un parere contrario ma dal ministero venne smentito addirittura con una circolare di pugno dell'allora ministro Visentini.

Poi, la svolta: i superispettori tributari del Secid decisero che anche le operazioni effettuate nei porti dovevano essere soggette al pagamento dell'Iva. Da qualche mese sono quindi partiti i primi verbali: il porto di Venezia è stato invitato a pagare 180 miliardi, alcuni spedizionieri livornesi sono stati inquisiti. È fuor di dubbio che ogni singolo verbale apre un controllo a cascata: la tributaria accerta infatti, come appare palesemente da tutta la contabilità, che l'Iva non è stata pagata sia dall'azienda inquisita ma anche dagli altri soggetti interessati alle medesime operazioni portuali.

Gli spedizionieri che, insieme agli enti portuali, sono oggi accusati di aver evaso l'Iva replicano sostenendo la loro buona fede e aggiungendo che - fra l'altro - per loro sarebbe stato ininfluente pagare o meno l'imposta in quanto, una volta pagata poteva essere subito scaricata.

L'Iva, infatti, finisce con l'essere pagata solo dal consumatore.

Per il meccanismo fiscale è possibile richiedere il pagamento dell'imposta sino a cinque anni indietro e l'ammenda per la mancata corresponsione del dovuto può arrivare sino a sei volte la somma evasa.

È facile a questo punto fare qualche conto e arrivare a cifre dell'ordine appunto di centomila miliardi. Anche se venissero eliminate le ammende, data l'evidente buona fede di tutti gli operatori convinti d'essere nel giusto dall'interpretazione ministeriale della legge, le aliquote Iva non sarebbero inferiori a diecimila miliardi. Una cifra da mettere in ginocchio tutto il settore del commercio internazionale del nostro paese e in discussione il posto di lavoro per decine di migliaia di persone.

Di fronte a questo inquietante scenario si stanno muovendo le associazioni nazionali di categoria: Confetra, Assodocks, Federagenti, Fedespedisti, Unitari e associazione italiana porti chiederanno un intervento pubblico che fermi la richiesta di pagamento pregresso e per cinque anni dell'Iva nei porti e stabilisca una volta per tutte e in modo inequivocabile il da farsi. Ma per il futuro.

Agnelli scrive agli azionisti:
fatturato cresciuto del 17,8%
5.000 miliardi l'utile operativo
Sale anche l'attivo finanziario

Fiat, oltre i 50.000 miliardi

Anche il 1989 è stato per la Fiat un anno di successi. Il fatturato ha superato il «muro» dei 50mila miliardi e gli utili sfiorano i 5000 miliardi. Ma c'è un campanello di allarme: crollano le vendite di componenti in alluminio alle case americane, perché negli Usa il mercato dell'auto è già in crisi. E se la flessione arrivasse qui, sarebbero guai per un'impresa «autocentrica» come la Fiat.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Sono ventotto pagine traboccanti di successi quelle che l'ufficio stampa di corso Marconi ha diramato ieri. Vi si legge che nel 1989 la Fiat ha superato per la prima volta la «storica» soglia dei 50mila miliardi di fatturato e si è attestata a quota 52.200, con un incremento del 17,8 per cento sull'88. Ha fatto quindi ancora meglio di un anno fa, quando l'incremento fu del 15,3 per cento.

Il dato più clamoroso riguarda comunque l'utile operativo, che ha sfiorato i cinquemila miliardi (per l'esattezza 4.950) con un balzo in avanti del 29,5 per cento. La redditività, ossia il rapporto tra utili e fatturato, è quindi cresciuta dall'8,6 al 9,5 per cento.

In alluminio è crollata del 5,8 per cento. Perché questo è un segnale allarmante? Perché i getti di alluminio fuso che la Fiat-Teksid fa nello stabilimento di Carmagnola sono destinati prevalentemente al mercato americano, dove vengono montati sulle auto di tutte e tre le grandi case: General Motors, Ford, Chrysler. E negli Usa è già in atto una rilevante flessione delle vendite di automobili.

Cosa succederà se tra qualche mese, come è probabile, una nuova crisi dell'auto raggiungerà anche l'Europa e l'Italia? Le prospettive non sono incoraggianti. I successi della Fiat si spiegano infatti con un «trend» del mercato automobilistico eccezionalmente positivo e prolungato: anche nell'89 le immatricolazioni di auto in Europa sono aumentate del 4,2 per cento. Ma prima o poi una battuta d'arresto sarà inevitabile. Ed anche se per liquidare Chidella si trovò il pretesto che era troppo «autocentrico», la Fiat resta più che mai un'impresa fondata sulle quattro ruote. Agli oltre 50mila miliardi di fatturato dello scorso

Ma dai mercati americani
arrivano segnali di incertezza
In nove anni il costo del lavoro
è passato dal 30% al 14%

anno il settore auto ha contribuito per il 50,2 per cento e gli altri settori veicolistici per il 29,5 per cento (14,5% i camion, 5,3% i trattori, 9,7% i componenti), mentre il settore come l'editoria, di cui giustamente si discute perché serve alla Fiat per controllare l'informazione in Italia, realizza appena lo 0,6 per cento dei ricavi del gruppo.

Si comprende allora perché Gianni Agnelli, nella tradizionale «Lettera agli azionisti», diffusa ieri assieme al consueto 1989, abbia scritto che «la prospettiva degli anni Novanta si presenta, molto più che in passato, densa di opportunità, ma anche di incognite e rischi». In Europa, per il presidente della Fiat, «più evidente

emerge la necessità per i paesi comunitari di accelerare la convergenza delle linee di politica economica ed industriale», mentre in Italia si fa urgente l'esigenza di «un governo dell'economia più rigoroso». La tesi che i grandi avvenimenti nell'Europa dell'Est precluderebbero all'avvento di economie di mercato e a possibilità di sbocco commerciale per le imprese occidentali, trova piuttosto scettico Agnelli: «Più pressanti e più problematiche si manifestano le aspirazioni alla crescita economica dei paesi dell'Est».

I lavoratori del gruppo Fiat sono cresciuti lo scorso anno di circa 12mila unità (da 277.353 a 289.700), non tanto per l'effetto di assunzioni, quanto per l'acquisto di nuove società. Se il loro numero avesse seguito l'andamento del fatturato e degli utili, dovrebbero essere almeno 50mila in più. Ecco perché Agnelli, a differenza del passato, tace pudicamente sul costo del lavoro. All'inizio degli anni 80 il costo del lavoro alla Fiat-Auto rappresentava il 30 per cento del fatturato, mentre oggi è meno del 14 per cento.



Il presidente della Fiat Gianni Agnelli

Confronto a Roma sul libro di Marco Revelli
Operai senza memoria
Mortillaro li preferisce così

Secondo round per *Lavorare in Fiat. Da Valletta ad Agnelli a Romiti. Operai sindacati robot*. Il libro di Marco Revelli era già stato il centro di una polemica, nato sull'Unità tra Nicola Tranfaglia e Felice Mortillaro della Federmecanica. Ieri sera è tornato a far discutere dal vivo altri personaggi. L'autore, Antonio Bassolino, Gad Lerner. Dall'altra parte, di nuovo, Mortillaro l'irriducibile.

ROBERTA CHITI

ROMA. Processo a *Lavorare in Fiat*, parte seconda. Il libro di Marco Revelli (studio e autore di saggi sul movimento operaio), questa volta le polemiche le ha affrontate dal vivo. Il «primo round» era andato in onda circa un mese fa sulle pagine dell'Unità: un aspro scambio di interventi tra Nicola Tranfaglia - estimatore del saggio - e Felice Mortillaro, il consigliere delegato della Federmecanica - che nel saggio (pubblicato da Garzanti) vede un distillato di nostalgia per «posizioni anarchiche e radicali, lontane mille miglia dalla stessa analisi marxiana della lotta di classe». Il corpo del reato è un libro che racconta - in modo spiccatamente «di parte» - i cambiamenti all'interno dell'azienda

da Valletta fino a Romiti, dagli anni caldi dell'autunno operaio alla sconfitta dell'80, epilogo di profonde trasformazioni produttive.

Ieri sera quel libro, anzi il «volumentto» come dice Mortillaro - di Revelli è tornato a far parlare, una volta di più, di Fiat. Questa volta però c'era anche il giornalista Gad Lerner, Antonio Bassolino della segreteria del Pci, dall'altra parte di nuovo Felice Mortillaro e in mezzo l'autore. Tutte premesse - ha detto Gad Lerner - per un incontro a suon di scintille.

Le scintille le ha fatte partire subito Mortillaro l'irriducibile. Dunque, dice Mortillaro, vi racconto una storiella, vi sdrammatizzo l'imbarazzo che provo nel dover stroncare questo volumetto così diligente. Negli anni Cinquanta, ai

tempi delle scomuniche di Pio XII, in un paesino lombardo, la federazione comunista allestisce per la morte del segretario il funerale che il parroco non ha voluto celebrare. Alla fine i compagni dicono al parroco: «Visto che bella cerimonia abbiamo fatto anche senza di te?». E lui: «Per me, di questi funerali più ne fate meglio è, per noi». «La sinistra non se esce bene», dice. Perché il libro «trasuda nostalgia per quegli avvenimenti che misero la Fiat fuori mercato». Perché è pieno di quel «piacere della sconfitta che piace tanto alla sinistra». Però la questione vera, per l'esponente della Federmecanica è un'altra: Revelli non lascerà intravedere nessun model-

lo di produzione adottabile dalla sinistra. Secondo Bassolino è proprio l'industria la «grande sconfitta degli anni 80». Perché è stata una parola che la sinistra ha usato sempre poco e con imbarazzo. E non usarla ha spesso impedito di avere ben presente che quella «grande sconfitta» fu determinata da un lungo processo di ristrutturazione cominciato già negli anni Settanta - gli anni della solidarietà - in cui l'attenzione ai processi industriali era calata. Anche i «negativi» anni Ottanta stanno preparando, con l'entrata nelle fabbriche di nuove leve di giovani, linguaggi diversi contro l'omologazione dei rapporti nelle imprese: «Sono i giovani, quelli che non hanno memoria e dunque nessun senso della sconfitta, i nuovi soggetti di classe.

Quelli, anche, su cui si potrà contare per affermare un altro modello di produzione, basato su un preciso quadro di regole bilaterali».

Ultima parola all'autore, a Revelli, che ha ricordato il suo punto di vista: quello di chi racconta i precedenti e gli immediati risultati di una guerra, scoppata nell'autunno dell'80, dove la Fiat conquistò la sua immagine di sovrano che lascia ogni regola fuori dai cancelli. E la nostalgia criticata da Mortillaro? «Io la chiamo memoria. Non nel senso che ho scritto un libro «alla memoria». Ma nel senso che ho voluto raccontare la memoria come patrimonio collettivo». Per finire una critica, questa volta di Revelli a Mortillaro. Le sue critiche le ha impostate tutte sulle «cosc». Senza vedere le persone.

In discussione la normativa antitrust
Imprese nelle banche
La Camera pone un freno?

Separazione tra banca e impresa, l'esame degli articoli inseriti nella normativa antitrust ha vissuto ieri un momento «caldo» alla commissione Finanze della Camera. Si va verso un provvedimento più restrittivo rispetto a quello già approvato al Senato. Intanto il governo prepara un disegno di legge sulla partecipazione delle banche al capitale delle imprese. Oggi in discussione anche insider trading e Sim.

RICCARDO LIQUORI

ROMA. Dopo la sospensione di ieri, la discussione dedicata all'esame del capitolo della legge antitrust che regola i rapporti tra banca e impresa riprenderà oggi alla commissione Finanze della Camera. Un dibattito dal quale scaturirà un parere vincolante per la commissione Attività produttive, che a sua volta dovrebbe riprendere l'esame della intera materia. La bozza in discussione, presentata dal deputato, prevede un adattamento in senso restrittivo della legge approvata al Senato. Il testo prende in considerazione i possibili casi di interposizione, quelli cioè in cui è presente un soggetto intermedio rispetto a quelli bancari e imprenditoriali. Se un'azienda, per fare un esempio, possiede una finanziaria che partecipa a sua volta al capitale di una banca? Anche questo caso, secondo il relatore, deve rientrare nella casistica mirante a definire la separazione tra banca e industria. Inoltre la

sentate. Proposte che, per la verità, recepiscono in gran parte le obiezioni avanzate dall'opposizione di sinistra nei confronti della legge approvata dal Senato, tendenti soprattutto a limitare al massimo le possibilità di elusione e a prevenire le forme di controllo diretto o indiretto (quando non di dominanza) delle imprese su istituti di credito e finanziaria.

Resta però una preoccupazione relativa alle banche di proprietà dell'Iri. Infatti, poiché la legge riguarderà anche le partecipazioni pregresse, rischia di delagare il caso delle banche di interesse nazionale (Comit, Credit e Bancoroma), a meno che la normativa non riconosca in modo specifico la particolarità dell'Ente di gestione diretto da Nobili.

Sempre domani, infine, la commissione Finanze dovrebbe affrontare l'esame dell'articolo 5 della legge sull'insider trading e del provvedimento per il Sim. Per quest'ultimo l'Iri non si preannuncia facile. Carli ha già fatto sapere di essere contrario alla piena concentrazione in Borsa di tutte le operazioni, nonostante il suo collega di partito Berlanda lo rimproveri di un certo «formalismo». Da parte sua il Pci ha chiesto al governo di far conoscere al più presto la sua posizione. In considerazione dell'urgenza della riforma sull'intermediazione mobiliare.

Proposte per ridimensionare il sistema pubblico
Inps, la Confindustria rilancia
i «tetti» di De Michelis

Mario Colombo succede a Militello alla testa dell'Inps, e la Confindustria rilancia il ridimensionamento della previdenza pubblica a favore di quella privata integrativa. Tra le proposte, niente aggancio ai salari e «tetto» retributivo su cui calcolare la pensione, quello eliminato dalla Finanziaria '88. Colombo: «Così l'Inps diventa l'Eca degli anni 90». Cazzola (Cgil): «Si tornerebbe allo Stato del freddo e della paura».

RAUL WITTENBERG

ROMA. Spuntano di nuovo i tetti alle pensioni del sistema pubblico obbligatorio, che l'allora ministro del Lavoro Gianni De Michelis voleva per dare spazio alle assicurazioni private, e che due anni fa la Finanziaria fece saltare. Perché i «tetti»? Per confinare la previdenza obbligatoria alla tutela dei redditi minori, lasciando quelli medio-alti a quella integrativa privata. Che dovrebbero pagarsela di tasca propria con premi salati alle compagnie di assicurazione.

È questa una delle proposte che la Confindustria ieri ha presentato illustrando un rapporto del suo centro studi sul sistema pensionistico italiano. Una iniziativa volta a premere per una riforma previdenziale sulla cui necessità tutti sono d'accordo senza che se ne faccia nulla nonostante nei cassetti del governo giaccia da tempo un progetto del ministero del Lavoro. Il punto sta nel fatto che il nostro sistema a ripartizione (la generazione dei lavoratori attivi finanzia il

trattamento dei pensionati) con la sua «generosità», dice la Confindustria, costa troppo: il 14,5% del Pil, (molto meno del 10% se si guarda al solo settore previdenziale, obietta il prof. Mario Coppini) e crescerà soprattutto per l'invecchiamento della popolazione e per l'ingresso di generazioni di lavoratori la cui carriera contributiva è ormai completa. Una «generosità» che il presidente dell'Inps Mario Colombo ha contestato ricordando che il 75% delle pensioni Inps sono fra le 452mila e le 750mila lire al mese, il 15% tra le 750 e il milione, e solo il 10% oltre il milione di lire.

Intanto però resterebbero parlare dei conti dell'Inps, quando saranno pubbliche le cifre del 1989, il disavanzo complessivo di esercizio balza a 4.360 miliardi rispetto ai 1.362 previsti; e per le pensioni ai lavoratori dipendenti il buco si è allargato a 5.840 miliardi dai tremila previsti, colmato dal maggior attivo degli assegni familiari (da 12 mila a

I dati nelle principali città confermano la crescita dell'89

Nulla da fare
L'inflazione
sempre al 6,6%

L'inflazione si mantiene su livelli assai elevati. Se i primi dati provenienti dalle grandi città campione verranno confermati, anche a gennaio la crescita media dei prezzi - 0,6% - confermerà il tasso medio annuale dell'89, pari al 6,6 per cento. A incidere sugli incrementi mensili soprattutto le spese per elettricità e combustibili. Una autentica sconfessione di molti azzardati ottimismi della vigilia.

DARIO VENEGONI

MILANO. I prezzi al consumo non rallentano la loro corsa. Dopo che nel 1989 era stato clamorosamente mancato l'obiettivo del contenimento dell'inflazione, con un aumento medio dei prezzi al consumo che ha raggiunto il 6,6 per cento, anche nella prima parte del '90 la musica non sembra cambiare. Lo dicono per ora i primi dati provenienti dalle grandi città campione, di norma abbastanza rappresentativi, nel complesso, della media nazionale.

A Milano l'incremento dei prezzi è stato dello 0,6%; a Trieste dell'1%; a Palermo dello 0,4; a Napoli (presente per la prima volta nel campione) dello 0,5. In media l'incremento dei prezzi a gennaio nelle città considerate è stato dello 0,6% (era 0,5 nel dicembre scorso). Il che porterebbe su base annua a una media del 6,6%; esattamente quella dell'intero 1989.

A dispetto delle parole e degli impegni, dunque, la corsa dell'inflazione non si arresta affatto. Viene semmai da queste cifre un preoccupante segnale di stabilità. Con tutto quel che ne segue nel confronto con gli altri paesi più industrializzati, alle prese con tassi di crescita costantemente inferiori al nostro.

Per il secondo mese consecutivo la voce che grava di più sugli incrementi dei prezzi è quella del riscaldamento e dell'elettricità. I rincari delle tariffe elettriche hanno portato a questo risultato, insieme a quelli dei gas in bombole.

Molto sensibili - soprattutto a Milano - gli incrementi delle spese per le abitazioni, a causa del ritocco dei canoni d'affitto. Per contro sono decisamente inferiori i rincari per l'abbigliamento, mentre quelli per beni e servizi fanno registrare un andamento mol-

to difforme da città a città. L'aumento delle tariffe degli autobus, per esempio, ha inciso fortemente sul dato di Trieste, dove si registra addirittura un + 1,2%.

Per avere una indicazione attendibile su scala nazionale bisognerà ora attendere l'Istat elaborerà le proprie statistiche. E non è neppure escluso che da queste venga una piccola sorpresa: già nello scorso mese di dicembre, infatti, l'Istat corresse al rialzo le indicazioni delle città campione.

In proposito va registrato un curioso contenzioso sorto tra il governo e l'opposizione di sinistra. Secondo il decreto 414 del 28 dicembre scorso, infatti, l'Istat non dovrebbe prevedere, nelle proprie rilevazioni sui prezzi, i rincari delle sigarette, così come si fa per gli indici sindacali. Se così avvenisse - ha commentato l'indipendente di sinistra Filippo Cavazzuti, ministro del Tesoro nel governo ombra dell'opposizione -, «l'indice dei prezzi perderebbe la propria natura di indice statistico», il che «sarebbe inaccettabile».

Improntato all'ottimismo, infine, un commento del ministro del Bilancio Paolo Cirino Pomicino, il quale in una intervista ha previsto che l'inflazione «continuerà a rallentare» nei prossimi mesi con l'effetto di aumentare la «credibilità» del governo sui mercati monetari. Grazie a questi risultati, i tassi di interesse «probabilmente caleranno di un punto in percentuale entro la fine dell'anno».

Purtroppo il ministro del Bilancio ha rilasciato questa intervista prima di conoscere i dati reali di cui abbiamo dato conto. Ancora una volta la realtà dei fatti è assai diversa da quella auspicata dai ministri del pentapartito.

Lobby
De Rita:
«Medio tutto io»

ROMA. Regolare le «lobbies» o no? Regolarle è meglio, ma stop agli equivoci: anche se i lobbisti saranno segnati in un albo professionale chi vorrà ungerne ruote e parlamentari con mezzi non leciti (per gli uni e per gli altri) continuerà a farlo. Così se il ministro Maccanico crede fermamente nella necessità di una legge, il suo collega Carli è piuttosto scettico: «Sono sempre stato sospettoso riguardo alla creazione di albi ed elenchi. Ricordo che lo stesso Luigi Einaudi si oppose alla creazione dell'albo dei giornalisti affermando che non è l'iscrizione ad un elenco che insegna a scrivere bene». Battute a parte, Carli - al convegno organizzato dal Cnel sul lobbismo a Roma - è tornato sul suo chiodo fisso: l'Italia è malata di «pubblicità». Nel senso che il vero tarlo nei rapporti tra stato e tutela di interessi legittimi a suon di uffici stampa, addetti alle relazioni pubbliche, pressioni esplicite (ma anche sotto la crosta) nei confronti di politici e amministrazioni pubbliche sta nella legislazione. «Ci siamo occupati troppo di interessi economici e poco dei fondamentali problemi del paese a partire dall'istruzione». Chissà se aveva in mente il caso Berlusconi?

Una novità arriva dal presidente del Cnel, il fertile De Rita: il Cnel può diventare il luogo istituzionale di mediazione degli interessi che si presentano oggi in forma troppo spontanea e diretta. L'offerta non ha sollevato entusiasmo.