

È stato di 8mila miliardi il buco nei conti pubblici dello scorso anno nonostante le stangate e i colpi d'accetta su stipendi e pensioni. Ma Barucci si consola: «Se ci fossero state le privatizzazioni...» Da recessione e minimum tax le incognite per i prossimi dodici mesi

# Deficit, un altro bersaglio mancato

## Saltato anche il «tetto» del '92. E il '93 è già a rischio

Nel 1992 il deficit dello Stato è arrivato a quota 163mila miliardi. «In linea con le previsioni, privatizzazioni a parte», dice il Tesoro. Tuttavia neanche questa volta - nonostante le stangate fiscali e il freno alla spesa pubblica - è stato centrato l'obiettivo di fabbisogno fissato. Unica buona notizia, un piccolissimo avanzo primario. Le incognite del nuovo anno arrivano da recessione e minimum tax.

RICCARDO LIGUORI

ROMA. Paradossalmente, è finita come aveva pronosticato nel marzo scorso il vecchio ministro del Tesoro Guido Carli, che nella prima «relazione di cassa» del 1992 prevedeva un buco di circa 30mila miliardi rispetto ai programmi originari. All'inizio dell'anno infatti, tra lo scetticismo dei

governo di Giuliano Amato ha dovuto affrontare una crisi monetaria e della finanza pubblica con pochi precedenti. La prima decisione, oltre ad una stangata che i contribuenti ancora ricordano, fu proprio quella di rendere «più credibile» il tetto del fabbisogno statale, che infatti fu portato a 155mila miliardi.

Con questa manovra i ministri di Amato puntavano a contenere il deficit entro i livelli dell'anno precedente, e allo stesso tempo a conseguire un sostanzioso «avanzo primario» di bilancio, cioè un saldo positivo tra entrate e uscite senza considerare le spese sostenute dallo Stato per pagare gli interessi su Bot e Cct. E per far questo non si è andato tanto per il

sottile: oltre alla torchiata fiscale, si è ricorso ad ogni mezzo per fermare la spesa, usando l'accetta su stipendi e pensioni, rinviando tutto il rinviabile nei pagamenti della pubblica amministrazione. Quegli obiettivi sono stati sostanzialmente raggiunti, sostiene adesso il ministro del Tesoro Barucci. E i conti sarebbero quadrati alla perfezione, aggiunge, se fossero andate in porto le privatizzazioni programmate per il 1992. Di quali privatizzazioni si tratta? Della vendita di una parte del patrimonio immobiliare pubblico (la cosiddetta «immobiliare Italia», entrate previste 3mila miliardi) e della cessione dell'Imi al sistema delle casse di risparmio (4mila miliardi). Un'operazione che è ormai al palo da due anni, e che lo stesso ministro del Tesoro ha cercato di concludere febbrilmente entro dicembre, andando tuttavia a sbattere contro il muro di «no» innalzato dai banchieri. In cassa però non è entrata neanche una lira, nonostante la stima di 7mila miliardi di entrate fosse giudicata, a luglio, «prudenziale». Del resto lo stesso ragioniere generale dello Stato, Andrea Monorchio, aveva avvertito poco più di un mese fa che concludere queste privatizzazioni entro la fine del 1992 si sarebbe rivelato impossibile. Da qui l'inevitabile sfondamento del tetto del deficit previsto. C'è tuttavia - vera rarità di questi tempi - una buona notizia: poiché la spesa dello Stato sugli interessi dovrebbe oscillare intorno ai 170mila miliardi, i conti del '92 si chiudono con un avanzo primario di 6-7mila miliardi. Meno della metà del previsto, ma meglio del nulla cui eravamo abituati negli anni precedenti.

A questo punto l'attenzione si sposta sul bilancio del 1993. L'argine quest'anno è stato fissato a 150mila miliardi. La stessa cifra che il Tesoro si appresta a mettere sul mercato nei prossimi dodici mesi attraverso i titoli di Stato. Le incognite sono tante, sia sul fronte delle entrate che sul quello della spesa. Gli obiettivi di quel 1993 potrebbero saltare sulla mina vagante della minimum tax (nessuno può dire quanto consentirà di incassare) e scontare una crescita dell'economia più lenta di quella prevista; ad un minor aumento del reddito corrispondono infatti - a meno di altre stangate - minori entrate fiscali. Lo Stato potrebbe inoltre essere costretto ad aumentare le spese per la cassa integrazione, per far fronte alla crisi occupazionale, mentre un vero e proprio tetto al tetto è in questi giorni azzeccare quale sarà la spesa per interessi nel '93, vista l'altalena dei tassi che condiziona il servizio del debito pubblico. L'attesa per le prime proiezioni della prossima «relazione di cassa» è già cominciata. È da lì che si saprà se per riportare in linea i conti occorrerà un'altra manovra economica.

## Inviati oltre sette milioni e mezzo di questionari

# Catasto elettrico, un bis per «furbi» e ritardatari

ROMA. Una seconda copia del questionario da compilare per il catasto elettrico - di cui sono sette milioni e mezzo i moduli già pervenuti all'amministrazione finanziaria - sarà allegata alle bollette elettriche relative al primo bimestre '93. Lo annuncia il ministero delle Finanze in una nota sollecitando che il secondo invio del questionario è destinato solo a chi avesse smarrito la prima copia mentre chi ha già ottemperato all'obbligo di compilazione previsto dalla legge non ne dovrà tenere conto. Il catasto elettrico è stato creato per incrociare i dati del catasto con i contratti di abbonamento all'Enel allo scopo di far emergere le abitazioni non dichiarate al fisco. L'amministrazione postale ha predisposto un canale preferenziale per convogliare i questionari in un unico centro di raccolta da dove verranno prelevati dall'Anagrafe Tributaria, che provvederà poi, a seguito di un riscontro automatico

dei questionari non pervenuti, ad inviare un avviso di sollecito che l'utente inadempiente dovrà restituire non più attraverso gli uffici postali ma a mezzo raccomandata agli uffici distrettuali delle Imposte Dirette. Il ministero delle Finanze ripropone «per alcuni chiarimenti per una migliore comprensione di alcuni casi dubbi» ai «furbi» ed evasori. Per l'utente ad esempio, si ricorda che «deve intendere il soggetto che è fatto fruiscere dell'energia elettrica, anche se non è l'interstatario della bolletta». Non ha importanza, inoltre, che la bolletta abbia un indirizzo diverso da quello dove è attivata l'utenza, per cui «non si deve apportare alcuna correzione al frontespizio della bolletta. L'esatta localizzazione dell'utenza è automatica attraverso il codice utente, che è prestampato. Come identificativo catastale deve intendersi la sezione (anche se può non essere indicata se non dovesse esistere), il foglio (individua una zona del territorio di un determinato comune), il numero (indica un fabbricato sito nella zona; negli atti notari viene chiamato numero di particella o, spesso, «mappale»), il subalterno (individua le singole unità immobiliari che costituiscono il fabbricato). Così l'unità immobiliare sia denunciata, sia accatastrata, vengono aggiunte alle Finanze. L'identificativo catastale è costituito dall'anno e dal numero di protocollo della richiesta di accatastramento, per i quali sono previste apposite caselle. Qualora il proprietario non provveda in tempo utile all'invio dei dati necessari alla compilazione del modello, l'utente dovrà egualmente consegnare il questionario con la sola indicazione dei dati in suo possesso. Precisioni giungono, infine, dal ministero per quanto riguarda le aziende titolari di numerosi contratti elettrici e gli enti proprietari di più immobili per i quali è prevista la possibilità di inviare i dati necessari su supporto magnetico».



Il ministro Cristofori

## Il ministro del Lavoro sulla previdenza integrativa

# Cristofori difende i Fondi «Critiche in malafede»

ROMA. Lo schema di decreto legislativo sui fondi pensione elaborato al Ministero del Lavoro è il risultato di anni di dibattiti e lavori parlamentari e tiene conto della direttiva della Cee attuando i principi della delega approvati dal Parlamento con la legge 421 del 23 ottobre scorso. È quanto affermato in una dichiarazione, il ministro del Lavoro Nino Cristofori, il quale ne riassume finalità e contenuti respingendo le critiche sollevate da ambienti politici e sindacali. Secondo Cristofori, «è la stessa legge di delega a prescrivere la più ampia libertà nella contrattazione, nella istituzione e nella gestione dei Fondi pensione cui possono concorrere operatori pubblici e privati: enti previdenziali, assicurazioni, Sim, nuovi fondi, ecc.». Questo pluralismo - rileva - garantirà la trasparenza e la gestione ottimale dei capitali e si capisce che dia fastidio a chi è da tempo abituato a lavorare in nicchie protette: i criteri dettati dalla legge di delega ed accolti dal decreto vanno nel senso della esperienza e dei mercati europei e tutti gli operatori riceveranno forte impulso dalla disciplina della previdenza complementare. Cristofori sottolinea inoltre che «movimenti sindacali, organizzazioni imprenditoriali ed associazioni di categoria, nello schema di decreto, ampio spazio di autonomia». Questi organismi, secondo il ministro, «attraverso la contrattazione e la possibilità di costituire fondi, da gestire direttamente o con convenzione, parteciperanno attivamente alla nuova rete di sicurezza sociale che il riforme hanno delineato ed incideranno in modo determinante sugli indirizzi di politica economica». «La previdenza pubblica - continua - resta il pilastro principale sul quale poggia la tutela pensionistica dei lavoratori e nel decreto, relativo ai lavoratori nuovi assunti occorrerà trovare meccanismi che consentano un maggior recupero dei rendimenti pensionistici. Del resto la proposta di calcolare la pensione sulla intera vita lavorativa è venuta proprio dal sindacato. La linea del Ministero del Lavoro per i nuovi assunti è per una pensione complessiva basata su una forte componente pubblica integrata da una quota che saranno gli stessi lavoratori a contrattare e determinare». Cristofori rileva che «il regime tributario adottato nel testo è quello vigente oggi: si dimentica che in base alle norme attuali i contributi a Fondi pensionistici integrativi sono esenti da ogni imposta e che sugli stessi è dovuto solo un contributo di solidarietà all'Irps pari al 10%. Proprio per questo lo schema dispone che il lavoratore non possa avere una pensione complessiva superiore all'ultima retribuzione». Cristofori conclude - esprimendo una piena disponibilità al confronto con le parti sociali -

I presidenti di Ford, Chrysler e General Motors incontrano il presidente. Ma da Tokio... «Abbassare le importazioni nipponiche». Ma già quest'anno una Ford è la più venduta

# L'auto Usa chiede aiuto a Clinton

La guerra Usa-Giappone dell'industria automobilistica continua a colpi di sciabola. I presidenti delle «Big Three» chiedono l'appoggio di Clinton per limitare le importazioni dal Sol Levante. Tokyo risponde autoimponendosi la stessa quota dello scorso anno. Intanto il 1992 ha segnato l'inversione di tendenza negativa per le auto «made in Usa» e il ritorno in vetta alla classifica dell'auto più venduta. Ottimismo per il mercato '93.

DAL NOSTRO INVIATO ROSELLA DALLÒ

DETROIT. Al di qua e al di là dell'oceano la guerra contro l'espansionismo giapponese nei mercati occidentali corre sulle «quattro ruote». Come in un «thriller» americano che si rispetti, si va avanti a colpi di sciabola più che di fioretto. È un gioco duro fatto di inseguimenti e anticipazioni delle mosse del nemico. Manca solo il grande poliziotto capace di risolvere tutto. Ma questo ruolo potrebbe benissimo ricoprirlo tra poco Bill Clinton, una volta insediato alla Casa Bianca. Il presidente eletto, infatti, incontrando i numeri uno delle «Big Three» General Motors, Ford e Chrysler in un minuscule Little Rock ha fatto capire di avere molto a cuore le sorti dell'industria automobilistica americana, che da sola rappresenta il 5% del prodotto interno lordo e un quinto di tutti gli occupati dell'industria manifatturiera. Non molto è trapeziato fuori delle mura del quartiere generale di Little Rock. Ma di certo si sa che John Jack Smith, capo della Gm Corporation, Joseph Poling della Ford (soprannominato «Red» per la sua faccia rubizza), Bob Eaton, neopresidente Chrysler al posto del combattito

dovento fare i conti con il restringimento del mercato interno e con grossi problemi congiunturali. In più, come non bastasse, dopo cinque anni di continua crescita sul mercato americano, nel 1992 le vendite di auto giapponesi hanno subito un doppio smacco: un forte calo che li ha ricacciati dal 30 al 27% del volume totale, riempiendo le fabbriche di stock invenduti e costretti a tagliare i listini; e il sorpasso, da lungo tempo agognato dai tre colossi di Detroit, nella classifica dell'auto più venduta nell'anno. Dopo cinque anni di predominio dei modelli giapponesi, la Ford Taurus ha battuto sul filo di lana dell'ultima decade di dicembre la Honda Accord per 409.751 e 393.477. Tutto ciò non può comunque bastare alle «Tre Sorelle», che i tre presidenti riuniti all'apertura al pubblico dell'«Auto Show» (il più importante Salone dell'auto che si svolge negli Usa e anche quello che apre la stagione mondiale delle grandi esposizioni) hanno ribadito la loro irremovibile richiesta di ulteriore limitazione all'import giapponese. La contrapposizione netta, del resto, si spiega con gli enormi problemi economici e occupazionali tuttora insorti di questo settore strategico dell'industria americana. Nonostante l'inversione a 180 gradi - hanno affermato i tre megapresidenti al Salone di Detroit - nel trend del mercato Usa e Giappone si accordano sulle quote, e quindi il Sol Levante non può essere imputato di parare. Inoltre l'industria automobilistica nipponica deve comunque cercare di limitare la propria produzione

unità, fino al 1991, l'anno più nero nella storia dell'«auto calda», a causa delle basse vendite». Se la situazione progressiva non consente di respirare a pieni polmoni, il passo compiuto nel 1992 fa comunque tirare una grossa spiro di sollievo ai tre colossi di Detroit che guardano al 1993 con rinnovata fiducia. In particolare ad avere le carte migliori sono oggi Ford e Chrysler. Quest'ultima, due anni fa data per spacciata, può vantare oggi una rivitalizzazione insperata grazie al buon successo delle nuove berline e dei marchi Jeep con la Grand Cherokee (fra poco in commercio anche in Italia). L'operazione rinascita della Chrysler si concretizza in un passaggio del valore nominale delle sue azioni dagli 11,5 dollari del gennaio 1991 agli attuali 32 dollari (al fixing di venerdì). General Motors che dall'alto della sua gigantesca mole soffre ancora le maggiori difficoltà, ha dalla sua di aver presentato quest'anno al «Auto Show» il maggior numero di novità in tutti i segmenti del mercato americano, e inoltre il riuscito esperimento della Saturn, ultimo dei marchi nati sotto l'egida Gm, con personale totale di nuovi concetti automobilistici. La Saturn è un po' l'emblematica rinascita e delle capacità della grande padidemia di ripensarsi. In soli tre anni la giovane compagnia ha già sfornato modelli di grande successo commerciale (berline di «piccola» cilindrata, 2000 cc, cui quest'anno si aggiunge la station wagon presentata all'Auto Show) tanto che il suo presidente, Don Hudler, ha ufficialmente dichiarato al Salone di Detroit che il 1993 è l'anno del break event point.



La massa del Miti è strategica. Proprio il periodo in cui di solito Usa e Giappone si accordano sulle quote, e quindi il Sol Levante non può essere imputato di parare. Inoltre l'industria automobilistica nipponica deve comunque cercare di limitare la propria produzione

La liquidazione Elfin ha portato

## Le «trattative» agricole

# «Ci può essere un Chianti australiano», dice la Cee

## E la Toscana insorge

La Cee starebbe per autorizzare l'Australia a produrre e commercializzare un vino con marchio Chianti. Anche il Marsala sarebbe colpito dallo stesso provvedimento. La protesta dei viticoltori toscani. «I Chianti non è un marchio, ma un'area geografica». Il governo italiano per ora tace. «Un provvedimento assurdo ed inaccettabile». Minacciate clamorose iniziative di protesta in Toscana.

DALLA NOSTRA REDAZIONE PIERO BENASSAI

FIRENZE. Le carte geografiche sono ormai sconvolte dai rapidi mutamenti che sono avvenuti nei paesi dell'Est. Ma ora si scopre che anche le colline del Chianti, famose per il loro vino, sono emigrate in Australia. Potere della burocrazia comunitaria. La sesta divisione della Cee, che si occupa di agricoltura, rivedendo gli accordi bilaterali con l'Australia avrebbe accolto la richiesta di autorizzare i viticoltori di oltre oceano a commercializzare il loro vino come Chianti. Una decisione che fa gridare allo scandalo i produttori toscani che da anni si stanno impegnando con i loro consorzi di difesa della denominazione di origine controllata e garantita del loro vino. «È un'indebita - sentenzia il vice presidente del Consorzio del Chianti Classico, Gualtiero Armando Nunzi - un abuso. Il Chianti non è un marchio, come sostengono gli americani, ma una zona geografica con una storia e una tradizione, come lo è lo Champagne. E non a caso noi italiani produciamo e commercializziamo lo spumante, seppure con successo. Molti dei nostri associati da anni operano sui mercati internazionali, ma mai abbiamo saputo dell'esistenza di un Chianti australiano. La Cee invece di difendere le caratteristiche regionali dei prodotti agricoli di qualità, li vende. Non può essere un'attenuante il fatto che il progetto di accordo proposto dalla Comunità europea limiti al 1997 la produzione e la vendita dei prodotti australiani. Chi ci garantisce poi che i vigneti verranno smantellati?».

Una vicenda molto complicata ed avvolta da un alone di mistero. In Australia sembra che esistessero già da tempo emigrati italiani che producevano vino utilizzando gli stessi vitigni base del Chianti, ma nessuna autorità aveva riconosciuto finora a questo vino la denominazione di Chianti. «L'intenzione della Cee di accettare questa richiesta al vino australiano - racconta l'agronomo Girolamo Cavalli, fino alla fine del 1992 amministratore delegato del Consorzio del Chianti Classico - «abbiamo appresa quasi per caso da un funzionario del ministero dell'Agricoltura, che era all'oscuro di tutto, al quale è sta-

to sottoposto il progetto comunitario. La decisione quindi non dovrebbe essere ancora stata ratificata. L'unico ministero che sembra conoscesse il contenuto di questa delibera sembra fosse quello dell'Industria. Occorre però che il governo italiano e i ministeri interessati si facciano sentire e non accettino scambi. Una decisione che tra l'altro riguarda solo alcuni vini italiani, oltre al Chianti ci sarebbe pure il Marsala, ma esclude tutti i vini francesi. Il Chianti non può essere materia di scambio per altri prodotti. Faremo di tutto perché questa decisione non divenga operativa».

I produttori toscani del Consorzio Chianti Classico, che sono stati addirittura costretti a rinunciare allo storico simbolo del «Gallo nero», dopo che un tribunale statunitense ha sentenziato che quel marchio «danneggiava» i fratelli Ernest e Julio Gallo, proprietari di una delle più grandi aziende vinicole del mondo e che aveva accusato i produttori toscani di concorrenza sleale, sono sul piede di guerra. Il presidente del Consorzio, Lapo Mazzei, ha trascorso l'intera giornata nella ricerca di contatti con esponenti del governo italiano. Domani sarà a Roma per chiedere un incontro al ministro dell'Industria, Giuseppe Quartarone, e a quello degli Esteri, Emilio Colombo. «Se non otterremo risposte soddisfacenti - continua Girolamo Cavalli - non è escluso che possano esserci clamorose proteste come sono avvenute in Francia per l'accordo sul Gatt. Già in California si sta producendo vino Chianti, ora se arriva anche quello australiano, le nostre possibilità di vendere il vero Chianti sui mercati dell'area del dollaro e del Pacifico si riducono drasticamente». Su questa vicenda è sceso in campo anche il vice presidente del parlamento europeo, Roberto Barzanti (Pds), per il quale il progetto della sesta divisione rappresenta «una decisione assurda ed inaccettabile». Sulla stessa lunghezza d'onda anche l'assessore all'Agricoltura della Regione Toscana, Alberto Bencisti, che ha definito la scelta della Cee «un abuso di potere» e ha chiesto l'immediato ritiro del provvedimento. Ma la guerra è solo alle prime battute.

## La Spezia, un '92 da record

# Nel porto ligure il maggior movimento di container di tutto il Mediterraneo

GENOVA. Dopo aver mancato l'obiettivo lo scorso anno, ma solo per un soffio, allo scadere del 1992 il porto della Spezia è riuscito a conquistare la leadership mediterranea del traffico container. Secondo dati provvisori ma attendibili lo scalo altoprovinciale ha superato la fatidica soglia dei 600mila Teus (misura equivalente ad un container medio da venti piedi) stabilendo così anche un record per il Sud Europa. La Spezia ha battuto Barcellona e Marsiglia (che ha accusato le conseguenze di un persistente clima di conflittualità) e in base alle previsioni il prossimo anno dovrebbe ancora crescere. Il terminal Contship-Ravenna, che da solo ha totalizzato 380mila Teus oltre ad un movimento di duemila treni-blocco e 27mila autotreni, in un solo anno ha migliorato i suoi fattori del 29%: ma nel '93 conta «ragionevolmente» (così dicono al quartier generale del Molo Formelli) di aumentare del 9%. Una marcia «avanti tutta» propiziata dal boom dei traffici da e per l'Estremo Oriente, autentica miniera d'oro dello shipping internazionale. Il porto, che marcia a gonfie vele anche nel settore delle merci convenzionali, in appena quindici anni si è affermato come la seconda attività produttiva della città ligure, superata soltanto dal polo storico dell'Arsenale Militare. Ma 2mila 500 dipendenti e un indotto di decine di miliardi non bastano a esorcizzare i fantasmi di una crisi economica spietata: la liquidazione Elfin ha portato al collasso l'intero comparto industriale formato per lo più da piccole e medie imprese fornitrici del settore bellico. In compenso la piccola «comitiva» riesce lentamente a trascinare il traffico globale dell'Alto Tirreno: fra Spezia, Genova e Livorno il saldo '92 dovrebbe assestarsi intorno a un milione 300mila Teus, con la Lanterna e la città labronica (che pure subisce una flessione a causa della fuga della compagnia Sealand) gomito a gomito a quota 350mila Teus. Il prossimo anno potrebbe essere migliore, tenuto conto della profonda trasformazione di Genova dove, con l'accordo Balmi-Musso, decolla la prima esperienza terminalista e inoltre dovrebbe andare a regime lo scalo Vie-Fiat a Voltri. Fra sei mesi entrerà in lizza anche il nuovo terminal tecnologico di Savona, realizzato ancora da Contship insieme a un partner locale, per un traffico iniziale di 120mila Teus/anno. Tuttavia un triennio di rivoluzioni (dal decisionismo di Prandini sino al decreto Tesini) non hanno in sostanza cambiato il peso dell'intero sistema che è rimasto un topolino rispetto ai giganti del Nord Europa: il porto di Rotterdam realizza da solo un traffico container tre volte superiore all'intero «range» altoprovinciale. Ma le possibilità di espansione si scontrano con gli elementi stridenti dell'Italia in materia di strade e ferrovie. Ed è quasi tramontato il sogno di una linea ad alta velocità Genova-Milano prima del Duemila. P.G.