

**FINANZIARIA ALLA PROVA**



■ ROMA. Di fronte all'oggettiva insostenibilità per gli esauti contribuenti e per l'economia italiana di una superstangata Irpef (ancorché una tantum) di dimensioni inaudite, ai ministri delle Finanze e del Tesoro ci si orientando verso soluzioni «innovative». E nel menu delle ipotesi di quella che assomiglia sempre più a una vera e propria «manovra per l'Europa», si fa strada il varo di una maxi-emissione di *warrant* convertibili in azioni di imprese pubbliche in corso di privatizzazione. In soldoni, i contribuenti e gli investitori istituzionali avranno la possibilità di acquistare diritti di opzione sulle emissioni azionarie di imprese come Enel ed Eni. Diritti che potranno (pagando) essere convertiti in azioni di queste società, oppure venduti sul mercato.

**Le carte sul tavolo**

Insomma, per l'eurotassa è quasi un addio, e l'ultimo capitolo della Finanziaria pro-moneta unica comincia ad assumere una fisionomia più precisa. Domani, infatti, la Commissione Europea valuterà la congruità delle Finanziarie varate nei paesi dell'Ue con i criteri di convergenza definiti nel trattato di Maastricht. Se, come tutto lascia prevedere, gli esperti di Bruxelles daranno luce verde alla manovra economica del governo Prodi, nell'arco della settimana i tecnici del ministero del Tesoro sottoporranno loro i numeri delle singole misure di risparmio e di entrata. Le misure già definite nel «collegato», ma anche quelle ancora da mettere nero su bianco: i 25.000 miliardi delle «operazioni di Tesoreria» e dell'eurotassa. A Bruxelles, dunque, il governo dovrà mettere sul tavolo tutte le sue carte, tra opzioni principali e ipotesi di riserva, pronto a ricevere qualche «sì» e molti «no». Un via libera della Commissione è ovviamente indispensabile, anche perché nel giro di una settimana potrebbe riunirsi il Comitato monetario, con l'Italia fortemente determinata a chiedere il rientro della lira nello Sme.

E tra le ipotesi, come detto, si fa strada quella dell'emissione di molte migliaia di miliardi di *warrant* convertibili in azioni di società da privatizzare, offerte soltanto ad acquirenti «volontari». Secondo studi del Tesoro, l'emissione legata al piano di privatizzazioni italiano dovrebbe trovare con una certa facilità compratori sui mercati finanziari; per i piccoli risparmiatori, ci sarà il

**Ottobre positivo per il deficit Risparmiati 20.500 miliardi**

Buone notizie sul fronte dei conti pubblici: il fabbisogno del Tesoro nei primi 10 mesi del 1996 ammonta a circa 116.300 miliardi, inferiore di circa 300 miliardi rispetto a quello registrato nello stesso periodo dello scorso anno. Lo rende noto il dicastero di Via Venti Settembre, sottolineando che in ottobre il disavanzo delle operazioni di tesoreria è stimato in 20.500 miliardi, in calo di 3.500 sul 24.000 dell'ottobre '95. Dunque, la «rincorsa» del 1996 rispetto ai risultati del 1995 (che segnò un deficit di 130.000 miliardi) finalmente si è conclusa, anche se continua a essere problematico il raggiungimento dell'obiettivo del governo per il '96 fissato a quota 123.000 miliardi.



**Eurotassa? No, pioggia di azioni**

Meno tasse e più entrate: il Tesoro punta al rilancio delle privatizzazioni. In vista una maxi-emissione di diritti delle società ancora in mano pubblica

La parte «tassa» del contributo straordinario per l'Europa con cui il governo punta ad agganciare i parametri di Maastricht si alleggerisce sempre più: tra le ipotesi del governo - da domani sottoposte al vaglio della Commissione Europea - il varo di una maxi-emissione di *warrant* convertibili in azioni delle società che saranno privatizzate. Il «contributo sui redditi» potrebbe fermarsi a 4-5.000 miliardi. E se si riaprono i termini del concordato...

**ROBERTO GIOVANNINI**

vantaggio di acquistare un diritto di opzione con un valore intrinseco, che potrà essere tenuto o ceduto ai prezzi di mercato, oppure a suo tempo convertito in azioni delle società pubbliche che verranno dismesse. Dal punto di vista dell'operazione-moneta unica, il problema è dimostrare in modo convincente alla Commissione Europea che nel corso del 1997 verranno effettivamente incassate

molte migliaia di miliardi in grado di diminuire il deficit delle Pubbliche Amministrazioni, ovvero il parametro di Maastricht più «difficile» per il nostro paese. Un'altra misura riguarderà i crediti d'imposta: un emendamento al «collegato» consentirà ai contribuenti (su loro domanda) di incassare le tasse non ancora rimborsate anche sotto forma di quote dei futuri fondi immobiliari. A completare il qua-

dro, la trasformazione della Cassa Depositi e Prestiti (lo consente il nuovo schema di bilancio «euro-peo» di cui l'Italia di doterà) in una banca vera e propria, esterna ai conti dello Stato.

**Niente auto nel mirino**

E l'eurotassa vera e propria? Ormai, alle Finanze si confida di limitare il contributo sui redditi a 4-5.000 miliardi, o forse meno: si tratta sempre di una bella botta, ma non c'è dubbio di tutt'altra sopportabilità economica, politica e sociale rispetto alle allarmanti sfime diffuse nei giorni scorsi (dal Cer di Spaventa al *Sole 24 Ore*). L'importo teorico di una «tassa per l'Europa» completa- mente a carico dei redditi Irpef si calcolava in milioni, per giunta sulle spalle di solo il 60% del totale dei contribuenti italiani, a cominciare dai lavoratori dipendenti. I soliti noti. Ieri il ministro Visco, concludendo la discussione gene-

rale sulla manovra a Montecitorio, ha ribadito che «si tratterà di un prelievo equo, che riguarderà prevalentemente i redditi e che non toccherà la tredicesima». In sostanza, ha detto Visco, «le cifre che sono circolate sono sicuramente di gran lunga esagerate». Dunque, dopo aver ottenuto un primo sconto di 1-1.500 miliardi grazie al taglio dei rendimenti dei buoni postali, Visco ora punta su un'addizionale da 4-5.000 miliardi che in qualche modo si cerca di estendere anche ai redditi d'impresa. L'automobile non dovrebbe essere colpita dal contributo: come fa notare uno stretto collaboratore di Visco, «ha senso far arrabbiare decine di milioni di italiani per incassare poche centinaia di miliardi?». E se in Parlamento matureranno le condizioni per la riapertura dei termini del concordato fiscale di massa, arriverà un altro taglio di 1.000 miliardi.

**Il ministro delle Finanze Vincenzo Visco con il ministro del Tesoro e Bilancio Carlo Azeglio Ciampi. In basso il presidente onorario della Fiat Gianni Agnelli**



**IL CASO**

Intervista con Biagi: «Servirà tempo per uscire dalla crisi. Prodi? Troppo indeciso»

**Agnelli: «Per l'auto è vera recessione»**

■ ROMA. I consumi stagnano, l'automobile è in crisi, il governo dell'Ulivo appare indeciso nell'indicare al Paese la strada per superare le difficoltà, l'unica speranza sta nell'adere al progetto europeo. Sono i contenuti principali dell'intervista concessa dall'avvocato Gianni Agnelli ad Enzo Biagi, intervista andata in onda ieri sera alle 20.35 su *Raiuno* nella prima puntata della nuova serie de «Il fatto».

Ecco di seguito testo dell'incontro tra il giornalista e il presidente onorario della Fiat.

**Senatore, come vede quest'Italia?**

In questo momento è un Paese in difficoltà che ha fatto dal '92 a oggi dei grossi sforzi, che sa che sta vivendo anni importanti per il futuro e che entro il 2000 deve mettersi a posto.

**Lei crede che si possano superare contemporaneamente tre crisi: una economica, una politica e una morale?**

Ma adesso, diciamo, contemporaneamente non è indispensabile. Credo che quella politica... i politici trovano sempre il modo di superarla. Trovano il modo di superare le istituzioni... sono un po' invecchiate, si tratta di ammodernarle e di aggiornarle. Per quelle economiche è più lungo... perché si erano correggendo e recuperando errori, come minimo dell'ultimo decennio, molto gravi... ci vorrà del tempo a recuperare, ma siamo sulla strada per farlo, abbiamo già fatto per lo meno metà della strada dal '92 ad oggi. Quella morale mi pare più difficile. Quella morale è un problema di fondo a cui non si può dare una scadenza, una data. Bisogna vedere se un nuovo

**NOSTRO SERVIZIO**

programma, che, secondo me non può essere altro che il programma dell'Europa, è tale da rinnovare quel tipo di passione che abbiamo avuto nella nostra generazione nel '45.

**Lo ho l'impressione che manchino i buoni esempi. Non le pare che il nostro popolo abbia un grande bisogno di speranze?**

Come stavo dicendo prima, l'unico obiettivo, l'unica speranza può essere: riusciamo a mettere insieme questo vecchio Continente dell'Europa? Dobbiamo metterlo insieme perché, se no, non siamo competitivi con gli Stati Uniti o con paesi emergenti del mondo asiatico e noi, in Italia, siamo certamente in fatica e in sforzo per raggiungere il resto dell'Europa.

**Stanno crollando i consumi. C'è questa recessione o no?**

Lo vivo evidentemente vicino e nel mondo dell'automobile. Per quanto riguarda il mondo dell'automobile in Italia siamo in recessione. Abbiamo avuto dei cali di consumo enormi. Per quanto riguarda gli altri consumi, direi che siamo in stagnazione, cioè è un periodo in cui il reddito disponibile della gente è diminuito: i soldi che hanno in tasca sono diminuiti e tutti gli altri consumi sono in stagnazione. L'automobile è decisamente in recessione.

**Io sono stato un estimatore dell'Ulivo e mi sento deluso. Lei come si sente?**

Considerando i problemi che aveva da affrontare questo nuovo governo, in cui il presidente si è certamente circondato degli uomini migliori che poteva scegliere nel Paese, ha forse

una sola colpa: che non ha avuto abbastanza decisione nell'indicare al Paese quali erano le difficoltà né ha avuto il coraggio nel perseguire le decisioni che comportavano l'affrontare queste difficoltà. Tutto considerato... per considerarsi delusi bisogna essersi illusi.

**Lei crede che in Italia ci siano pericoli occulti. E quali sono?**

Guardi, io non l'ho mai creduto... ma qualche volta mi sono sbagliato.

**Romiti ha detto che sono finite le grandi famiglie. I suoi congiunti, come si sono sentiti?**

È difficile... lo più che di grandi famiglie ormai parlo di famiglie numerose, perché questo è il termine più attuale.

**La nostra generazione cosa lascia ai figli?**

Ma guardi, se uno considera i 5 miliardi e mezzo di persone al mondo, l'Italia è certamente nel 10 per cento di quelli che vivono meglio. Se io penso a quando avevamo 24 o 25 anni, a fine guerra nel '45, all'Italia che ci siamo trovati e all'Italia di oggi, l'Italia di allora era molto più scassata di oggi, però gli ideali di allora erano molto superiori a quelli che ci sono oggi... anche la fiducia nell'avvenire era superiore a quella di oggi. Allora credevamo nel mondo e nella comunità atlantica, credevamo negli Stati Uniti che con il piano Marshall ci hanno aiutati, oggi... le generazioni di oggi dovranno fare tutto da sole. Sono in condizioni di farlo e se non lo sapranno fare sarà colpa loro, non di quello che gli abbiamo lasciato.

**Mercato quasi fermo Da ieri anche a Cassino 7mila operai in «cig»**

**ANGELO FACCHINETTO**

■ MILANO. La «Brava» e la «Bravo» - sul mercato italiano non tirano più. E da ieri anche alla Fiat di Cassino è cassa integrazione. Per una settimana niente macchine. E niente lavoro per 7mila dei 7.300 dipendenti. Un segnale inquietante, visto che, da quando è iniziata la produzione dei due modelli, è la prima volta che lo stabilimento - da dove normalmente escono 1200 automobili al giorno, con punte di 1400 - si ferma. Un segnale che va ad aggiungersi a quelli, per niente confortanti, che giungono dagli altri stabilimenti del gruppo dove la cassa integrazione è di casa da mesi. Dall'Alfa di Arese e Pomigliano d'Arco alle linee della «Punto» di Termini Imerese a Torino. Unica oasi resta Melfi, dove si continua a produrre a pieno ritmo.

**Cig a Rivalta**

Rispetto ai programmi annunciati, infatti, negli stabilimenti torinesi in questo mese di novembre il ricorso alla cassa integrazione sarà più massiccio. A Rivalta come a Mirafiori. A Rivalta, in particolare, sulle linee della «Lancia K», della «Dedra» e della

«Delta» si lavorerà soltanto due giorni su cinque, uno meno del previsto. E non è l'unico taglio. Alla produzione dell'ammiraglia è stato tolto anche un turno di lavoro e gli ottocento addetti sono stati spostati in Carrozzeria, alla produzione della nuova «Marea» che ancora non risente della crisi del mercato. Anche a Mirafiori sarà più cassa integrazione. Qui fino alla fine di ottobre, sulla «Punto», si lavorava a pieno regime: adesso è previsto il ricorso ad un giorno di «cassa» alla settimana. Una situazione che il sindacato ha cercato sin qui di tamponare, «ma la possibilità di mettere tope» - dice il segretario della Quinta Lega Fiom, Claudio Stacchini - ormai è finita.

Quello che serve è una nuova strategia, in grado di aggredire quelle fasce di mercato che meno risentono della stagnazione dei consumi. Ma anche sulla gamma medio-alta, quella che appunto va meglio, la Fiat sta perdendo colpi a vantaggio dei concorrenti stranieri, Bmw e Mercedes in testa. Mentre corso Marconi ha deciso di rinviare al '98, con la «164», anche l'uscita della nuova

«Dedra», già prevista il giugno del prossimo anno. Un rinvio che alla Fiom ritengono ingiustificato. «Perché - sostiene Stacchini - da questa situazione si esce con un rinnovato impegno per modelli più competitivi soprattutto sul piano della qualità». E anche perché la crisi - per l'anno in corso le proiezioni parlano di 1 milione e 650mila vetture vendute contro il milione e 720mila del '95 - è soprattutto italiana. Nel resto d'Europa le vendite tirano. In Francia, addirittura, in ottobre si è registrato un +24,7% e la casa torinese, dall'inizio dell'anno, con 154mila vetture ha realizzato un exploit del 55,1% conquistando l'8,3% del mercato.

**Vertice da Prodi**

E proprio per chiedere misure in grado di fronteggiare la crisi, ieri sera, un gruppo di parlamentari dell'Ulivo guidati da Mimmo Lucà si è incontrato il presidente del Consiglio Prodi che ha garantito l'interessamento del governo.

Anche perché se a Rivalta si dovesse continuare così per tutto il '97 - cioè con settimane fatte di due giorni

di lavoro e tre di cassa integrazione - ciascun operaio finirebbero col perdere, in media, 6-7 milioni netti su un salario annuo di 20-21 milioni. Un colpo micidiale. Che non farebbe che peggiorare un quadro che già vede - stando ai risultati di un'indagine condotta dalla Fiom Piemonte - i lavoratori dell'auto italiani, in quanto a retribuzione, all'ultimo posto nell'Unione europea. Se per i pagamenti fosse già utilizzata l'euromoneta, tra le buste paga dei dipendenti del gruppo Fiat (la cui retribuzione media mensile è di un milione e 700mila lire nette) e quelle dei loro colleghi tedeschi ci sarebbe una differenza di oltre 600 Euro, cioè 879 contro 1458.

«I salari - commenta il segretario della Fiom Piemonte, Giorgio Cremaschi - sono l'unica voce dell'economia italiana che è già totalmente dentro i canoni di Maastricht». Conclusione, un invito a Confindustria e alla stessa Banca d'Italia perché prendano visione di questi dati «prima di parlare di effetti inflazionistici dell'aumento contrattuale chiesto dai metalmeccanici».

**DALLA PRIMA PAGINA**

**Commercianti e tute blu**

tra cosa. Non è infatti nemmeno la legge Finanziaria ad inacidire gli animi, malgrado le dichiarazioni esagitato di qualche capo della Confindustria. Viene agitato, ad esempio, lo spauracchio della tassa sull'Europa. Ma si sa bene che ancora non è chiara la modulazione dell'imposta. Il rischio, comunque, è che siano i lavoratori dipendenti a soffrire di più per questo balzello, se prevarrà il fenomeno apparso nel passato per cui molti commessi denunciavano un reddito superiore a quello del proprietario della ditta. Quello che invece è venuto alla ribalta ieri è proprio, semmai, quello che diceva la vecchietta dietro al bancone sul calo dei consumi. Quasi a delineare, dopo tante contrapposizioni, una inedita alleanza di chi commercia con chi produce. Un patto di chi vende con i clienti-lavoratori, con quelli che non trovano una occupazione e un salario, con quelli che non hanno più soldi da spendere. È possibile constatare, dunque, l'emergere di una sensibilità nuova, spesso contraddetta dalle richieste dei vertici romani di tagliare, ancora, pensioni e sanità ai danni di operai e impiegati. Una sensibilità dei commercianti tradotta, come è capitato a Torino, in richieste più generali: «Abbiamo bisogno di uno sviluppo industriale». Come dire «abbiamo bisogno di una ripresa economica complessiva». Attese indubbiamente importanti espresse da chi si rende conto che la propria condizione dipende non tanto da soddisfazioni corporative quanto da scelte economico-politiche più generali.

C'è ancora un passo avanti da fare e cioè comprendere che allora alcuni passaggi come l'abbassamento del costo del denaro, come l'ingresso nell'Unione monetaria europea, sono decisivi, appunto, per lo sviluppo del Paese. A Torino forse lo hanno capito, ma Billè a Roma avrà avuto sentore di tutto ciò?

C'è però da segnalare anche una componente intrisa di nostalgia nella rinnovata agitazione dei commercianti. Perché non protestavano in quella che viene comunemente chiamata prima Repubblica? Perché tacevano negli anni 60, 70, 80? C'è come uno spartiacque nel loro disagio. Quando in un'altra parte del mondo crollavano le effigi staliniane, da noi iniziava a venire picconata la mostruosa Statua del debito pubblico. È stata intrapresa un'azione di risanamento e ammodernamento del Paese e loro in parte ne hanno fatto le spese. Sono morti - è stato detto ieri - duecentomila piccoli negozi in poco tempo. Noi temiamo che l'agonia non si arresti facilmente. Non serve a molto chiedere che vengano arrestate le mire espansive dei vari re degli ipermercati, Berlusconi compreso. Esistono tanti strumenti, a cominciare dal credito, capaci di impedire morti dissennate, sostenendo e specializzando il piccolo e medio commercio, senza cadere nella semplice nostalgia del passato. La nostra vecchietta può essere aiutata a compiere qualcosa di più efficace e moderno che l'esposizione di cartellini paradossali per allentare i compratori. E, certo, per stimolare i consumi si potrebbe, ad esempio - ci si perdoni la divagazione - sostenere che anche i metalmeccanici hanno diritto agli aumenti salariali ottenuti dai chimici (e dai bancari).

[Bruno Ugolini]