



◆ **Ulteriori sgravi fiscali di 10 lire sulla benzina. Intanto si registrano i primi cali per la super**

◆ **L'Italia è l'unico tra i paesi dell'Unione europea che ha ridotto il carico fiscale sui carburanti**

◆ **Previsti incentivi per la installazione su autovetture non catalizzate di impianti a metano e a Gpl**

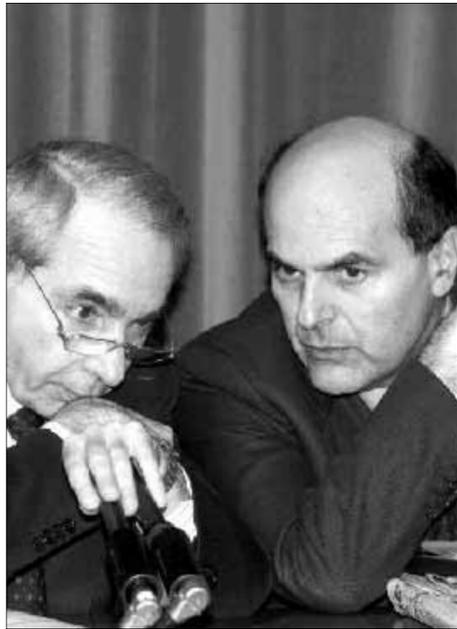
# Inflazione, terapia d'urto del governo

## Amato: «Nel 2000 l'incremento dei prezzi passerà dall'1,2 al 2%»

RAUL WITTENBERG

ROMA L'inflazione programmata per il 2000 salirà dal 1,2 al 2%. Sarà probabilmente il prossimo documento di programmazione ad indicare il nuovo livello. Ma ieri Palazzo Chigi il ministro del Tesoro Giuliano Amato - illustrando il pacchetto antinflazionistico appena varato dal Consiglio dei ministri - ha confermato la stima al rialzo sulla quale si orienta il governo, appunto sul 2%, di cui lo 0,8-0,9% derivante dalle «modificate ragioni di scambio». Ovvero, rincari del petrolio e del dollaro. E tuttavia nel pacchetto di raffreddamento dei prezzi, quando si tratta di quelli amministrati come le tariffe, la loro composizione dovrà far riferimento all'inflazione programmata nel Dpef dell'anno scorso e quindi all'1,2%. Inoltre le tariffe medesime - su quelle controllate dalle Authority come luce e telefono, sulle quali il governo non ha competenza, si tratta di un suggerimento - non potranno scaricare sulle bollette gli aumenti «temporanei» dei prezzi internazionali. Le tariffe già definite resteranno dunque invariate. Per quelle da definire invece si adotterà la formula del «price cap», un complicato meccanismo che comprende l'indice dei prezzi al consumo, e sarà quello del Dpef '99. Secondo il ministro del Tesoro la manovra dovrebbe essere in grado di contenere l'inflazione del Duemila attorno al 2%, sulla quale appunto si sta orientando il governo perché «restare sull'1,2% sarebbe un po' osé, per dirla con Peter Sellers». E la manovra riduce il prezzo dell'imposta sulla benzina di altre 10 lire (a quota 50) arrivando a sterilizzare del tutto l'Iva, congela il premio Rca Auto della categoria bonus, abolisce con un disegno di legge il Pubblico registro automobilistico e le connesse spese fiscali e notariali per i passaggi di proprietà. Inoltre ci sono incentivi (800.000 lire) per i motori a benzina non catalizzati che passano a gas.

Dopodomani, lunedì, il pacchetto sarà illustrato formalmente alle parti sociali. Lo ha confermato il presidente del Consiglio Massimo D'Alema, sottolineando l'impegno «su una strategia anti-inflazione che, siamo convinti possa avere effetti positivi di contenimento» sui prezzi. «Se tutte le parti sociali adatteranno gli stessi criteri che ha adottato il governo, credo che questo porterà ad un successo per il Paese». Le prime reazioni delle parti sociali sono state abbastanza positive. Il leader della Cgil Sergio Cofferati parla di «strumenti utili», «quello più importante è comunque l'effetto deterrente che potranno avere sui prezzi». Il leader della Cisl Sergio D'Antoni è soddisfatto, anche se «si poteva fare



I ministri Amato e Bersani illustrano il pacchetto anti-inflazione

Giglia / Ansa

### IL PACCHETTO ANTINFLAZIONE

#### ASSICURAZIONI



- Calo di un punto nel prelievo fiscale sulle tariffe RC Auto che scende dal 12,5% all'11,5%
- Congelamento delle tariffe per un anno per tutte le categorie bonus

- L'attuale formula tariffaria Bonus-Malus verrà affiancata da un'altra formula che prevederà franchigie di importi varianti dalle 500.000 lire al milione, non opponibili al terzo danneggiato



#### BENZINA

- Aumento di 10 lire, da 40 lire a 50 lire, dello sconto fiscale sulla benzina



#### PRA

- Eliminazione del Pubblico Registro Automobilistico che comporterà una sensibile diminuzione dei costi per i passaggi di proprietà



#### TARIFFE

- Per congelare le tariffe di servizi di pubblica utilità e di trasporto il CIPE ha deliberato di concedere un aumento solo nei limiti dell'inflazione programmata in base alle price cap

P&G Infograph

### ASSICURAZIONI

## Desiata: «Ricorreremo, è una mossa elettorale»

«L'aumento delle tariffe sull'inflazione influirebbe solo dello 0,22% annuo ed è fatto quindi molto rumore e demagogia alla vigilia di una campagna elettorale imponendo il blocco di queste tariffe e per questo ci opporremo e combatteremo in tutte le sedi perché questa decisione ci mette fuori dall'Unione Europea». Lo ha detto il presidente dell'Ania, l'Associazione delle imprese assicuratrici, Alfonso Desiata, contestando duramente il provvedimento del Governo che blocca per 1 anno le tariffe Rca Auto.

«Le assicurazioni - ha proseguito Desiata - hanno già un passivo di oltre 2.800 miliardi sulla Rca, dovuto sia alle truffe che all'elevato costo della microinvalidità (i collari per colpo di frusta e relativi danni biologici girano per tutta la famiglia e sono il maggiore incentivo per le vacanze esotiche). Anziché consentirci di recuperare questi passivi,

ci viene imposto un costo ulteriore calcolabile, su base storica, in un ulteriore 5-6% su un totale premi di 25.000 miliardi, e oltre a rompere le regole del libero mercato, penalizza in particolare le compagnie che operano soprattutto in questo settore». Desiata contesta al Governo anche di non aver recepito alcune proposte dell'Ania, come quella che dovrebbe permettere alle assicurazioni, in caso di sinistro, di pagare al danneggiato solo la quota eccedente il bonus-malus, mentre l'equivalente di questa franchigia dovrebbe essere risarcito direttamente da chi ha provocato il sinistro.

«Questa proposta - ha specificato il presidente dell'Ania - che consentirebbe all'assicurato di risparmiare il 15%, è stata recepita solo in parte ed in maniera insoddisfacente, come pure la detassazione delle polizze di un solo punto, dal 12,5 all'11,5%, è del tutto insufficiente rispetto al problema. In conclusione, sia pure in modo fittizio, il provvedimento equivale ad un blocco totale della tariffa per gli automobilisti disciplinati e che sono quindi in bonus, considerato che quelli in malus rappresentano attualmente circa il 5,83% del totale».

Unanime coro di consensi al pacchetto anti-inflazione varato dal Governo da parte delle associazioni dei consumatori ed utenti, in particolare per le misure relative alle assicurazioni. In un comunicato congiunto - Acu, Adiconsum, Adoc, Adusbef, Assutenti, Mdf, Codacons, Altroconsumo, Federconsumatori, Lega consumatori, Movimento consumatori, Movimento difesa del cittadino, Unc - esprimono il proprio apprezzamento per le decisioni del Governo sulle assicurazioni che accolgono «le richieste specifiche formulate dalle associazioni dei consumatori al ministro dell'Industria in occasione dell'incontro del Consiglio nazionale consumatori ed utenti».

hanno restituito 1.231 miliardi. Inoltre l'Italia è l'unico tra i maggiori paesi europei a ridurre il prelievo fiscale (-13,33 lire al litro) sulla benzina, che invece è aumentato negli altri (Inghilterra, +158,52 lire). Tra le compagnie la Q8, «plaudendo» all'iniziativa del governo, riduce di 5 lire le benzine e di 10 il gasolio, da lunedì. Scende di 50 lire anche il gasolio per i pescatori.

Riguardo alla Rca auto, il premio dovrebbe ridursi per il taglio dell'1% dell'aliquota fiscale. È imposto alle compagnie che ai contratti in essere saranno applicate soltanto le variazioni, in positivo e in negativo, derivanti dal cambiamento della classe di merito bonus-malus. In sostanza, se non fa incidenti l'automobilista non può subire un aumento del premio per un anno. Inoltre l'attuale formula tariffaria dovrà essere affiancata da un'altra formula che preveda delle franchigie di importi varianti dalle 500 mila lire al milione non opponibili al terzo danneggiato. L'assicurato sceglierà la formula che preferisce e l'importo della franchigia.

### IL CASO

## Vecchio «Pra», addio Quante file, quanti sbagli!

### SEQUE DALLA PRIMA

assurdo, macchinoso quanto virtuale. Una specie di via crucis.

PRIMA STAZIONE. Accade che dal mese di ottobre 1999 (l'anno scorso, il secondo scorso) l'Ufficio del registro di Roma mi tempesti di intimazioni e avvisi di pagamento per complessive lire 807.504 relative al pagamento del bollo auto degli anni 1994 e 1995. La targa - mi balza agli occhi - è di un'altra città, dove non vivo più dall'87. A quell'epoca avevo cambiato residenza e quindi ritagato qui a Roma la mia auto. Ora non solo quella targa, ma quell'auto non esistono più, perché la vettura era stata poco dopo demolita dalla succursale Fiat cui l'avevo venduta.

SECONDA STAZIONE. (presso l'Ufficio del registro, in sigla Udr). «Torni e vediamo». E intanto trovo miracolosamente in fondo a un cassetto le vecchie ricevute della Fiat (con la scritta in bella evidenza: «macchina da emarginare»). Risolto? Macché, non vale. «Qui ci vuole il Pra», quelli mi rispondono, e consigliano: «Faccia le visure».

TERZA E QUARTA STAZIONE. Avvalendomi del servizio (non gratuito) di due agenzie specializzate delle due città dei due diversi Pra coinvolti nella mia vicenda, vengo infatti in possesso di altrettante «visure» relative alle due targhe della stessa macchina che ritenevo morta e sepolta. Sono in totale cinque paginette scritte, anzi scarabocchiate a mano, che sono la dimostrazione solare della giustezza dell'abolizione del Pra. Pagine da cui si ricavano, infatti, le seguenti notizie: che il veicolo sarebbe nato nel 1990, dico novanta, (anziché nell'80) e avrebbe subito prima di venire in mio possesso, due passaggi di proprietà: tali passaggi sarebbero avvenuti nell'82, dico ottantadue, e nell'83, dico ottantatré, (cioè sarebbero accaduti prima che la macchina uscisse dalla catena di montaggio) e io avrei provveduto poi a una «reimmatricolazione» con nuova targa nell'87, cosa che - questa sì - è perfettamente vera. Che, infine, la stessa auto sarebbe stata radiata cessando di circolare addì 9 dicembre '88, dico ottantotto (esatto!). Ma poi (poi?) reiscritta a mio nome il 24 febbraio '94, dico novantaquattro. Novantaquattro? Avete seguito la sequenza delle date? Una vita da gambero, un continuo «stop and go» avanti e indietro in una macchina del tempo ubriaca, ha avuto - burocraticamente parlando - quella vecchia Renault.

QUINTA STAZIONE. Parere del fiscalista: «Torniamo al Pra». Ufficio che a Roma sta in mezzo a un dedalo di strade intitolate a scrittori variamente «maldetti»: Marinetti, Joyce, Celine... È una bolgia dantesca, popolata di gente che supplica, grida, sussurra. In una mattina ho ritirato quattro numeretti per altrettante file, ho spiegato la vicenda di cui

sopra ad altrettanti signori compassati, abituati ormai a tutto, e quindi passabilmente gentili... Alla fine mi hanno mandato all'Urp.

SESTA STAZIONE. «È un bell'impiccio: solo dal '94 abbiamo informatizzato l'archivio il resto è cartaceo, moduli a stampa...». Dopo questa sofferta confessione il funzionario dell'Urp mi lascia lì su una sedia per un'ora allo scopo di «riferire a un dirigente». E il dirigente sentenzia: «Qui ci vuole una fiche tecnica». E che diavolo è? «Deve andare alla motorizzazione», fa un gesto vago e scettico davanti a sé.

SETTIMA STAZIONE. La «motorizzazione civile», in sigla Mtc, a Roma sta un chilometro appresso, oltre il Grande raccordo anulare, in sigla Gra. Allo sportello chiedo, appunto, una «fiche tecnica», e quello lì, dietro al vetro, come diceva Totò, si scompiscia. «La mandano qui forse dal Pra?», ironizza con disprezzo. «Dall'Urp del Pra», io preciso. «Dica...». E io illustro il mio caso. L'impiegato ora sogguarda il terminale e mi gela: «Non le conviene». «Pre-go?». «Qui risulta che la sua macchina è demolita». «Appunto. È proprio quel che debbo documentare». «Ma va...» Lui mi indica una fila di gente che digrigna i denti: «Li vede? Loro hanno avuto la macchina radiata per sbaglio da quelli del Pra e ora vengono qui a cercare di farla rivivere... Lei fa parte della categoria esattamente opposta...»

OTTAVA E NONA STAZIONE. Così è finita che la «fiche tecnica» della Mtc, che dimostra senza equivoci che la macchina non c'è più da undici anni, se la sono incamerata all'Urp del Pra in un bel fascicolo intestato a mio nome e l'indomani in cambio mi hanno consegnato un altro mostriacolo burocratico che si chiama «certificato cronologico». Da cui risulterebbe che in data 23 novembre 1999, dico novantanove, io avrei chiesto la demolizione dell'auto. (Ma non era già stata demolita nell'88 dalla Fiat?). Sarà vero, però quelli dell'Urp del Pra mi hanno spiegato che «questa è l'unica maniera per mettere le pezze a errori compiuti da altri». L'unico modo per «chiudere la pratica».

PS. Alla fine (fine?) è accaduto quel che doveva accadere: da un mese circa sono diventato «provvisoriamente» il custode giudiziario del mio televisore e del mio impianto hi fi, che un esattore del Monte dei Paschi (Mps) mi ha pignorato senza sentir ragioni: l'Ufficio del registro (Udr) ha ammesso a dicembre finalmente (finalmente?) l'errore, e annullato le cartelle esattoriali del '94 e del '95, ma a febbraio del 2000 questa comunicazione non risultava all'Mps. Ho spiegato anche all'ufficiale giudiziario che quella macchina non esiste più, ho parlato per mezz'ora, lui mi ha ascoltato compunto, ha allargato le braccia e mi ha consigliato: «Torni al Pra». Urp! VINCENZO VASILE

FERNANDA ALVARO

ROMA Mettere in moto una serie di meccanismi che permettano all'Italia di avere un'inflazione nella media europea e poi, stare dalla parte dei consumatori. Enrico Letta, ministro dell'Industria spiega con una doppia strategia il lungo e complicato elenco di misure approvato dal consiglio dei ministri di ieri. La prima è una strategia dell'esecutivo tutto, la seconda, tiene a sottolinearlo, «è stata una mia idea fissa fin da quando sono arrivato a questo ministero». Letta «il giovane», Letta «il liberalizzatore», confessa: «È vero, può sembrare un atto dirigista quello sulle tariffe, ma l'aumento del 17,5% delle assicurazioni era inaccettabile».

Ministro Letta, le decisioni prese dal consiglio dei Ministri serviranno davvero tenere sotto controllo l'inflazione? «Sono misure che hanno l'obiettivo di frenare l'inflazione nell'immediato, ma anche quello di to-

### L'INTERVISTA ■ ENRICO LETTA, ministro dell'Industria

## «Dirigisti? Costretti da aumenti inaccettabili»

gliere quella zavorra che in prospettiva e strutturalmente rende l'Italia più a rischio rispetto ad altri paesi europei. Ci siamo attrezzati, insomma per poter intervenire nel caso l'inflazione, che ora è elevata ma non desta allarme, registri fiammate successive».

Dopo tanto parlare di privatizzazioni, di liberalizzazioni, questi provvedimenti non rischiano di essere visti come dirigisti? «C'è un elemento di dirigismo sul blocco delle tariffe delle assicurazioni. Ma era impossibile non intervenire visto l'aumento di queste, visto il loro peso sulle famiglie. Mentre su altri settori c'è un allarmismo ingiustificato, perché la crescita dei prezzi è diretta conse-

guenza dell'aumento del petrolio e dall'euro debole, sulle assicurazioni il più 17,5% dello scorso anno non ha giustificazione alcuna. È talmente sballato da ammettere un atto dirigista. Questa però non è una manovra «old style». Sulle emergenze interveniamo in maniera dirigista, ma tutela dei consumatori. Mentre poniamo in essere una serie di elementi che strutturalmente dovrebbero abbassare le tariffe».

Più potere all'Osservatorio sui prezzi, mentre il Cipe può intervenire sul processo di formazione del prezzo della benzina. Ci troduca, ministro, cosa vuol dire? «In termini concreti vuol dire che qualora la benzina aumentasse

Interverremo anche sulla benzina se i rincari superano la media europea



più della media comunitaria, si potrà fare la stessa cosa che abbiamo fatto con le assicurazioni. In più c'è uno strumento nelle mani del ministero delle Finanze che riguarda i tempi dei pagamenti fi-

scali. Anche su questi si potrà intervenire nel caso l'Osservatorio denunci una situazione abnorme». Le prime reazioni sono come ci si aspettava. Consumatori esultati, assicuratori sul piede di guerra, sindacati soddisfatti, anche se D'Antoni dice che dovevate intervenire prima, Confindustria apprezza il taglio delle tasse e boccia l'osservatorio: un limite alla libertà del mercato.

«Un osservatorio non ha mai messo limiti a niente. Per il resto, un

governo che sta liberalizzando, che ha liberalizzato molto, deve essere in grado di tutelare i cittadini consumatori nel momento nel quale certi meccanismi danno risultati sballati: leggi assicurazioni ed eventualmente prezzi della benzina. Sulla benzina il margine con l'Europa è cresciuto in questi due mesi di 17 lire, da 53 a 70. E non c'è nessun prezzo del petrolio che giustifichi ciò. Davanti a cose di questo genere siamo intervenuti a tutela dei cittadini. Per me il discorso dei consumatori, è una strategia politica che persegua da quando sono arrivato a questo ministero. Considero i consumatori uno dei soggetti della dialettica politica. Per questo nell'emenda-

mento al collegato inseriamo finanziamenti alle associazioni dei consumatori».

Siete stati accusati di scarsa concertazione, soprattutto dalla Cisl...

«Nella definizione dei miei provvedimenti ho ascoltato una svariata serie di soggetti sociali. Poi da lunedì il presidente del Consiglio incontrerà formalmente le parti. La concertazione per noi non è una scelta, ma un valore che sta alla base della scelta».

Ministro, l'Antitrust sostiene che siete stati piuttosto timidi nel decreto di liberalizzazione del gas. Critiche da una parte e dall'altra?

«L'Antitrust dice che si poteva fare anche la separazione proprietaria della Snam. Noi abbiamo fatto quella societaria, ma c'è chi in parlamento e fuori avrebbe voluto soltanto una separazione contabile. La vendita è un passo estremo, noi ci siamo fermati prima. E già siamo stati criticati come troppo liberalizzatori. Di più non sarebbe stato digeribile».

