11ECO04A1106 ZALLCALL 11 21:13:13 06/10/99



# Torna a crescere il debito pubblico

## In tre mesi sale di 24.000 miliardi. Giarda critica le Regioni

ROMA In soli tre mesi, e cioè da dicembre '99 a marzo scorso, il debito pubblico è cresciuto di oltre 24 mila miliardi: si tratta di un incremento dell'1,1% ma che può suscitare preoccupazione se si calcola che in un anno, e cioè dal marzo '99 al marzo 2000, l'aumento è stato dell'1,6%. È quanto si evince dalla trimestrale di cassa presentata dal ministro del Tesoro Vincenzo Visco in Parlamento. A fine marzo, il debito è ammontato a 2.347.874 miliardi, con un incremento in termini assoluti di 36.885 miliardi rispetto al marzo '99 e di 24.937 miliardi rispetto al dicembre '99. Analizzando la componente del debito, i tecnici del Tesoro segnalano il «rilevante aumento» dei titoli esteri, dovuto sia al ricorso del Tesoro sul mercato internazionale, sia al deprezzamento del cambio dell'euro nei confronti di dollaro e yen. Ma risulta «significativo» anche l'incremento dei Btp che hanno superato il 50% dello stock del debito complessivo, essendo cresciuti di 128.820 miliardi in un anno e di 41.109 miliardi dal dicembre scorso. Crescono anche i Cct e si riduce, invece, progressivamente il peso dei Bot. Intanto in un articolo su «Il Sole 24 ore» il sottosegretario al Tesoro Pietro Giarda segnala che se la spesa delle regioni non fosse salita, l'Italia si sarebbe trovata a fine '99 con un rapporto deficit pubblica amministrazione-pil dell'1,8% anziché dell'1,9% avvicinandosi così di più al traguardo dell'1,5% fissato da Maastricht. È stato questo l'effetto del saldo effettivo dei conti delle regioni che è stato pari a -109.188 miliardi, superiore al valore programmato di 1.654 miliardi tradotto, in termini di spesa, in un incremento dell'1,3% e in termini di disavanzo dell'1,6%. Giarda sottolinea poi che in termini di pubblica amministrazione si tratta di «un po' meno dello 0,1% di pil, non molto ma sufficiente a far salire il deficit». Di qui, l'invito alle regioni a fare «autocritica». Conseguentemente, rileva Giarda, nel '99 «la spesa complessiva al netto degli interessi del settore pubblico è aumentata più del previsto, e solo grazie alla crescita, superiore al previsto, delle entrate l'Italia ha realizzato gli obiettivi». Alla luce di questi dati, Giarda rileva come ci sia qualcosa che «non funziona nei rapporti finanziari tra stato e regioni. Qui non è questione di devolution o di federalismo fiscale ma è più semplice: i patti e gli impegni politici vanno rispettati da tutte le parti».

# Fisco, sgravi in dirittura d'arrivo

## Resa la tassa-medico, salve auto e moto d'epoca

ROMA Arrivano sgravi fiscali. La Commissione Finanze della Camera ha avviato il conto alla rovescia per l'approvazione del collegato fiscale, e ha già approvato la restituzione della tassa sul medico di famiglia. Il varo definitivo è programmato per la prossima settimana, con l'esame delle proposte che prevedono detrazioni per pony express e borsisti, ma anche sconti fiscali sulle spese sostenute per baby sitter, colf e infermiere a domicilio.

Ecco le principali novità. **Tassa sul medico:** è stabilita la restituzione nel 2001 dello 80% dell'importo della tassa pagata nel 1993 dai contribuenti. Di fatto, poichè una quota del tributo poteva essere detratta l'anno successivo, la restituzione sarà integrale. **Auto d'epoca:** meno tasse, e arriva un mini-bollo. L'agevolazione riguarderà auto e moto con oltre 30 anni di immatricolazione ma anche veicoli che, pur avendo solo 4 lustri, rivestono un particolare interesse storico o collezionistico. I passaggi costeranno 100 mila lire per un'auto, 50 per una moto mentre il bollo annuale sarà di 50 mila lire per le auto, 20 mila per le moto. **Evasione società:** con un emendamento del relatore è stato riscritto l'articolo che frena possibili fonti di elusione realizzata con intrecci societari e attraverso scatole finanziarie ubicate all'estero. **Case per poliziotti:** l'emendamento approvato prevede che possano essere applicati gli sconti per la prima casa a militari in servizio permanente e a poliziotti anche se non risiedono nel comune dove viene acquistata l'abitazione. **Gpl e autobus:** le aliquote ridotte applicate sul Gpl utilizzato per alcuni tipi di servizi pubblici (ad esempio per il riscaldamento di ospedali, ecc) saranno estese anche se questo carburante sarà utilizzato per autobus urbani ed extraurbani adibiti a servizio pubblico.

# Benzina, per questo in Italia è più cara

## Troppi distributori, pochi servizi moderni. E i petrolieri che fanno cartello

ALESSANDRO GALIANI

ROMA La sentenza dell'Antitrust mette a nudo un problema scottante: in Italia la benzina super, al netto delle imposte, costa 128 lire al litro più che negli altri paesi europei. Un bel po', circa il 20% del totale dei margini di guadagno di petrolieri e benzinai. Secondo gli esperti della cabina di monitoraggio del ministero dell'Industria quelle 128 lire sono, in realtà, una punta massima. E lo scostamento tra prezzi italiani ed europei, dal febbraio-marzo del '99 ad oggi, è di circa 70 lire al litro, che comunque resta una cifra ragguardevole. Di queste 70 lire una bella fetta, circa 25 lire, sono da attribuire all'accordo di cartello deciso dalle compagnie petrolifere, cioè quasi un terzo dipende dal fatto che i petrolieri hanno omogeneizzato ed ingessato i prezzi dei carburanti, limitando i margini di manovra dei benzinai, costringendo gli automobilisti a pagare più del dovuto e violando le regole della libera concorrenza. Di qui la decisione dell'Antitrust di affibbiargli una maxi-multa da 640 miliardi, intorno alla quale si sta scatenando un putiferio.

I petrolieri dicono che loro non hanno violato un bel niente ma si sono limitati a negoziare sui prezzi in base alle leggi vigenti. E minacciano di far saltare l'accordo siglato coi benzinai e col governo sulla riorganizzazione della rete distributiva. I benzinai, a loro volta, se salta l'intesa, minacciano scioperi a catena. E il governo getta acqua sul fuoco. Ieri il presidente del Consiglio, Giuliano Amato, confermando di avere «grande rispetto» per l'indipendenza dell'Antitrust, ha assicurato: «Le polemiche passeranno presto». Insomma, si cerca di evitare che la maxi-multa, per quanto sacrosanta, ostacoli la riorganizzazione della rete, intralciando la strada che porta alla creazione di una distribuzione italiana modello europeo.

L'Italia della benzina, infatti, è polverizzata in una miriade di piccoli gestori di pompe di carburante destinati ad arrancare e a perdere colpi dietro alla grande distribuzione europea. Di quelle 70 lire di differenza tra il prezzo italiano e quello europeo almeno 15 lire sono legate all'arretratezza del nostro sistema distributivo.

Qualche cifra? Nel 1990 avevamo 31.000 benzinai; nel '97 siamo scesi a 27.000; nel '98, dopo una prima razionalizzazione, siamo passati a 25.000, che è più o meno il numero di pompe che sono in funzione ancora oggi. Dal giugno del 2000 però partirà la liberalizzazione del settore, e si prevede la chiusura di altri 5.000 impianti.

Tutti questi tagli dovranno servire ad allineare l'Italia alla media europea. In Germania infatti operano 17.500 punti vendita. In media ognuno eroga 3 milioni di litri di benzina e serve 2.400 automobilisti. Si tratta di numeri molto più alti di quelli che riguardano i benzinai italiani, i quali erogano 1,4 milioni di litri di benzina e servono circa mille automobilisti l'uno. Ma non solo la Germania, anche Gran Bretagna e Francia sono molto più avanti. Nel Regno Unito operano 15.000 impianti, ognuno dei quali eroga 2,4 milioni di litri e serve 1.700 vetture. E in Francia ci sono 17.500 impianti, che distribuiscono 2,-3 milioni di litri di carburante e servono 1.450 clienti a testa.

Dal punto di vista qualitativo poi il distacco tra noi e l'Europa si fa ancora più forte. Il sistema di distribuzione italiano è infatti particolarmente antiquato. Solo il 30% delle nostre stazioni di servizio è attrezzata all'europea, cioè automatizzata e fornita di lavaggio e di mini-market, poi c'è un altro 28% di stazioni di rifornimento cittadine che distribuisce solo carburanti e un esercito di choschi (37%), cioè pompe che operano sui marciapiedi delle strade senza un minimo di «fai da te» e un altro 4,5% di punti vendita isolati.

In pratica siamo all'età della pietra, con solo il 30% degli impianti dotati di self service (pagamento automatizzato) e solo il 20% autorizzato ad avere il market e il 25% col lavaggio. In Germania invece il 93% dei distributori funziona a self service, il 96% è dotato di market, cioè è più commerciante che benzinaio e il 74% fa anche il lavaggio, che tra le attività non oil è la più lucrosa. In Gran Bretagna le cose vanno un po' peggio che in Germania, ma anche lì stanno anni luce meglio di noi, con il 69% delle stazioni dotate di «fai da te», l'85% col market e solo il 30% col lavaggio. Questo perché nel Regno Unito, come in Italia, il grosso dei benzinai è cittadino, e quindi non ha lo spazio per realizzare i servizi di autolavaggio. In Francia il self service è diffuso nel 66% delle stazioni, il market nel 72% e il lavaggio nel 63%. Ma, a differenza che negli altri paesi europei in Francia, il 60% della benzina viene erogata fuori dai supermercati, a dimostrazione che la grande distribuzione è ben integrata e che i supermercati usano il carburante per attirare, con prezzi stracciati, i clienti. Insomma, in Italia i benzinai hanno molta strada da fare per raggiungere l'Europa.

Luca Bruno/Ap

IL PUNTO

## Consumatori e cittadini schiacciati dalle corporazioni

MICHELE URBANO

Spesso dei loro diritti sanno poco. Talvolta niente. Eppure l'Italia è un paese di consumatori «ricchi», sempre meno formiche e sempre più cicale. Una contraddizione che si sviluppa lungo la storia di un paese che per tradizione ha finora sempre privilegiato il sistema della «corporazione». Difendendo, continuamente aggiornando e possibilmente estendendo, il loro potere. Che è arrivato ai giorni nostri e che ha per simbolo quegli «ordini professionali» che si oppongono pervicacemente a qualsiasi tentativo di riforma.

Ma non ci sono solo gli «Ordini»: dei medici, degli architetti, dei commercialisti... dei giornalisti. Ci sono anche colossali lobbies - per numero di iscritti o per il peso (miliardario) degli interessi rappresentati - che sviluppano la stessa logica di autodifesa settoriale. Che in quanto tale si contrappone alla radice, a un diritto «generalista» per definizione qual è quello dei cittadini-consumatori.

Certo, anche negli altri Paesi a capitalismo maturo le sante alleanze, alla luce del sole o all'ombra del potere, non scherzano. Ma gli agricoltori in Francia, i produttori di latte in Germania piuttosto che gli industriali del tabacco negli Stati Uniti, hanno un contrappeso in associazioni dei consumatori numericamente potenti, ben organizzate e agguerrite. Così in Italia non è. L'istituzione del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti risale appena a due anni fa, dopo il varo della legge 281: una nuova normativa che colmando un ritardo trentennale riconosceva e istituzionalizzava, anche in Italia, il ruolo delle associazioni come interlocutori del governo per tutte le decisioni che possono interessare i consumatori.

Attenzione però. Un così grande ritardo non è colpa di una politica maligna o dell'accorta regia di una segreta congregazione di lobbies. Più semplicemente è la spia di una «disattenzione» vera, di un'assenza culturale profonda, all'interno della società italiana rispetto ai diritti dei consumatori. Non è che da noi i tentativi, più o meno nobili o più o meno efficaci, per organizzare i «compratori» siano mancati. Già negli anni Settanta compaiono le prime sigle. Ma se poi non sono riuscite ad affermarsi e se all'alba del Duemila solo poche associazioni - e tra queste il Codacons e l'Adusbef che hanno dato origine alla procedura antitrust contro i petrolieri - riescono, peraltro tra mille difficoltà e contrasti, a occupare uno spazio visibile, il motivo va forse ricercato nelle pieghe profonde, nel bene e nel male, dell' italica cultura. Un piccolo esempio. In Usa è normale restituire un articolo e chiedere il rimborso del prezzo pagato. In Italia non lo fa nessuno. Al massimo si chiede il «cambio». Non è che i commercianti americani siano più buoni di quelli italiani. E non è nemmeno una questione di «leggi». Il fatto è che lì la cultura del consumerismo si è affermata compiutamente in un sistema codificato di regole e comportamenti condivisi che trovano l'equilibrio in un sistema di rappresentanza bilanciato. In Italia, invece, l'attenzione principale si esercita sulla difesa dei diritti - e talvolta dei privilegi - della propria corporazione. Piccola o grande che sia. Una cultura che persiste anche se sembra avere il futuro segnato. L'ingresso nell'Euro anche su questo fronte ha impresso una forte velocizzazione riformatrice. E il riconoscimento giuridico dei consumatori come soggetto attivo di un organismo previsto dalla legge, così come la nascita delle Authority, è un volano per accelerare la corsa dell'Italia, sul piano normativo e culturale, verso l'Europa dei diritti. Anche se le corporazioni faranno di tutto per rallentarlo.