

◆ *La «sentenza» di Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione, riguarda tutti i paesi dove ci sono le gare*

◆ *Gli introiti andranno tutti addebitati già nei bilanci pubblici di quest'anno. Eccezioni con i pagamenti a rate*

«No a nuovi investimenti coi ricavi dell'Umts»

Bruxelles: usateli solo per ridurre il deficit

ROMA Niente investimenti straordinari, seppure parziali, ma soldi da destinare alla riduzione dei deficit annuali di bilancio: da Eurostat, l'istituto europeo di statistica, arriva ai governi un vincolo preciso per l'utilizzo dei fondi che verranno dalle gare per le licenze Umts. I proventi (almeno 25.000 miliardi per l'Italia) dovranno essere computati a bilancio in una sola soluzione nell'anno di assegnazione delle licenze. È questa la regola generale stabilita da Eurostat per armonizzare l'impatto contabile nei vari stati membri degli incassi da Umts.

Eurostat, tuttavia, lascia aperta la porta a «casi speciali» legati alle caratteristiche di certi contratti. In presenza di particolari elementi (durata delle licenze inferiore a 5 anni e non definizione del prezzo complessivo al momento della concessione), la transazione andrà considerata come il «noleggio per l'uso di un asset non finanziario (lo spettro elettromagnetico) da registrare nel corso del periodo della licenza». In tale ipotesi, dunque, l'impatto sul fabbisogno pubblico sarà «diluato» anno per anno per la durata della licenza.

Eurostat sottolinea inoltre che nel caso di contratti in cui «il pagamento principale è fatto all'ini-

zio» e «piccoli pagamenti residui dipendono dalla performance dell'azienda», il primo sarà trattato come la vendita di un asset non finanziario (la licenza) ed i successivi come noleggio per l'uso dello spettro.

L'Eurostat spiega poi che la transazione va registrata nei bilanci pubblici nell'anno in cui la licenza viene assegnata. In questa regola generale, dunque, ricadono le operazioni già effettuate in Spagna (quattro licenze Umts vendute a marzo per oltre 1.000 miliardi di lire), nel Regno Unito (cinque licenze per circa 70 mila miliardi di lire) ed Olanda (sei licenze, l'asta è ancora in corso).

Anche per l'Italia (l'aggiudicazione delle licenze è prevista in autunno) gli incassi dell'Umts incidono sui conti pubblici del 2000. Paradossalmente, visto l'arrivo, i governi potrebbero essere tentati di dare un colpo di accelerazione alla spesa corrente, coperti

come sono da questa entrata straordinaria contabilizzata in corso d'anno. Ma non sarebbe nello «spirito di Bruxelles» che infatti pone precisi paletti: niente introiti Umts per riduzione di tasse o nuovi investimenti. Inoltre, il rispetto dei parametri di Maastricht verrà verificato su conti pubblici al netto degli introiti Umts. Unica eccezione: si potranno utilizzare per nuove spese i risparmi ottenuti per i minori esborsi in tassi di interesse grazie alla riduzione del debito ottenuta con i ricavi straordinari Umts. A guadagnarne saranno dunque i dati di bilancio: quello italiano, ad esempio, potrebbe finire in pareggio già da quest'anno.

Non è tuttavia da escludere che il bando di gara che sta per uscire preveda la possibilità di diluire nel corso del tempo il costo delle licenze o almeno di una parte di esso. Ciò consentirebbe maggior respiro finanziario alle imprese che sempre più si interrogano sulla effettiva remuneratività dei servizi Umts, ma darebbe anche al governo (e a quelli che seguiranno) la possibilità di «giocarsi» nel tempo i proventi dell'Umts (sia pur a spezzoni annuali), invece di «bruciarseli» tutti nel bilancio di quest'anno.

CAMBIA L'ASTA?

Si potrebbero chiedere

pagamenti rateali. Spese in più solo col risparmio da tassi di interesse

FERROVIE

Semaforo verde all'alta velocità tra Milano e Torino

La conferenza dei servizi a maggioranza ha dato il via libera all'alta velocità ferroviaria tra Milano e Torino. La nuova linea consentirà, nel 2006 per le Olimpiadi invernali, di collegare le due città con un tempo di percorrenza di 50 minuti (attualmente ci si impiega un'ora e quarantacinque minuti), assicurando anche il raccordo di Torino con il nuovo aeroporto di Malpensa.

Il progetto, approvato ieri, prevede una stretta interconnessione con la rete ferroviaria esistente: oltre al collegamento con Malpensa è previsto un modello di esercizio integrato passeggeri-merci che consentirà di aumentare l'offerta quotidiana sulla linea dai 187 treni attuali a 360 di cui 147 merci. La lunghezza della tratta è di 124,5 chilometri. Il costo complessivo dell'opera per la realizzazione della linea ferroviaria veloce tra Milano e Torino, stimato al progetto di due anni, era di 5.400 miliardi di lire al quale oggi si deve aggiungere un buon 20% di rivalutazione (6.500 miliardi di lire circa il valore attuale). Alla conferenza dei servizi di non ha dato il loro assenso, su 41 comuni attraversati dalla nuova linea, 3 enti locali (comuni di Rho, Sedriano e Magenta). Il progetto della nuova linea, lunga circa 125 chilometri, prevede la realizzazione di 285 opere principali tra cui 21 viadotti e 25 gallerie artificiali. Tra le opere principali la galleria di

sottopasso dell'Autostrada A4 nel comune di Milano: con i suoi 1,5 chilometri la più lunga di tutta la linea e il viadotto Ticino, lungo più di 525 metri per lo scavalco del fiume.

Intanto l'assemblea nazionale dei delegati Fit Cgil, Fit Cisl, Uilt e Sma, che si è svolta a Chianciano Terme, ha varato ieri la piattaforma per il nuovo contratto di lavoro delle attività ferroviarie. Ne dà notizia la Filt, informando che la piattaforma sarà presentata lunedì prossimo alle controparti datoriali.

Il nuovo contratto, che riguarda intanto 112.000 ferrovieri, segna un passaggio inedito in quanto sarà applicato non solo ai lavoratori Fs ma anche ai dipendenti di tutte le imprese che svolgono attività ferroviarie. Obiettivo dei sindacati, soprattutto con l'ingresso sul mercato dei nuovi operatori, «tutelare il lavoro, governare le trasformazioni, garantire parità di condizioni in un mercato liberalizzato».

Farmindustria: «Italia, controlli carenti per i farmaci»

ROMA «La decisione del Canada di escludere l'Italia dall'accordo con l'Ue per il mutuo riconoscimento dei sistemi di certificazione dei farmaci è un macroscopico segnale delle permanenti, gravi inefficienze del sistema Paese rispetto a un settore industriale ad alto valore tecnologico che esporta ogni anno medicinali per un valore di oltre 7.800 miliardi di lire».

Lo afferma in una nota la Farmindustria, sottolineando che «la sfiducia espressa dal governo canadese riguarda le permanenti carenze del sistema pubblico di certificazione e non la qualità dei sistemi di produzione dei farmaci garantiti dalle imprese. Standard di qualità all'altezza dei Paesi più avanzati, confermati dalle numerose ispezioni attuate, fino ad oggi, da autorità governative straniere come la prestigiosa Fda americana».

«Queste carenze - prosegue la nota - sono state più volte denunciate da Farmindustria che ha contribuito alla elaborazione delle proposte messe a punto dal gruppo di lavoro costituito nel gennaio scorso da rappresentanti del Ministero della Sanità e della stessa Farmindustria e riguardano la collocazione del servizio ispettivo in posizioni di indipendenza dai vari uffici regolatori ministeriali, rispetto ai quali lo stesso deve assumere la funzione di «service» così come avviene negli altri paesi Ue; il potenziamento del corpo ispettivo, che dovrebbe passare dalle attuali 20 unità «a part-time» ad almeno 50 unità a tempo pieno; l'adeguamento del curriculum professionale degli ispettori; la dotazione di adeguati supporti informatici al servizio ispettivo».

