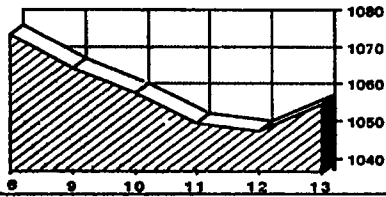
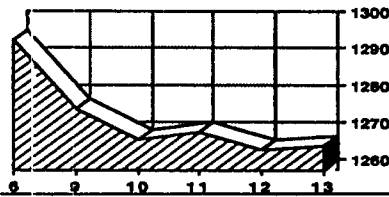


Borsa I Mib della settimana



Dollaro Sulla lira nella settimana



ECONOMIA & LAVORO

Solo auspici, e molte raccomandazioni, dal «meeting» di Cernobbio al governo per riassetare una situazione economica che appare sempre più lontana dall'Europa

Per il segretario pri «la cosa drammatica è che al piano di risanamento non crede nessuno». Le sconcertanti cifre di Monti: «Abbiamo la metà del debito del continente»

E la Cee, scettica, sta a guardare...

Le accuse di La Malfa e De Benedetti: «Potremo mai uscire?»

Contro i dati, che danno l'Italia sulla strada della retrocessione economica, solo speranze, auspici e raccomandazioni. Così, nel grande consulto internazionale di Villa D'Este al capezzale italiano, si consuma il secondo giorno di dibattito. La Malfa e De Benedetti, Pandolfi e Lord Brittan, Lester Thurow e Mario Monti: per tutti il rimedio è una radicale svolta economica.

La cosa drammatica è che a questo piano non ci crede nessuno. La verità è che ci dovremo prendere la responsabilità di rinviare l'unione monetaria, e se non ce la faremo ci toccherà restare fuori.

Ma c'è il piano di risanamento del governo, gli obietti. «Monti ci ha spiegato che anche col piano saremo a valori di disavanzo annuo doppi rispetto alle richieste degli europei», commenta il segretario repubblicano- ma

«sarà insufficiente e inutile» poiché si caricherebbe sui produttori «che hanno la maledizione della concorrenza internazionale» un peso che invece toccherebbe pagare a chi fruisce dei privilegi della pubblica amministrazione: inamovibilità, salario alto, «sulla quantità di lavoro messa non dire nulla».

bandono della Borsa a favore di altre piazze europee, dice, sarebbe «una grande stupidaggine. Chi parla di andare a Londra non sa di cosa parla. Non ha senso anche solo ipotizzare un paese come l'Italia senza la Borsa: ci si porrebbe fuori dalla logica di mercato».

Il giudizio, infine, più distaccato e generale, di un osservatore da lontano, l'economista americano Lester Thurow. Thurow, che l'Italia la vede solo come un pezzo d'Europa, pone i problemi «globali», quelli della sfida tecnologica tra i tre grandi poli. Il problema di tutti, dice, sono i giapponesi, se voi europei volete giocare con loro al capitalismo sappiate che dovrete usare i loro sistemi. Messa così, per noi che già non teniamo il passo tedesco, l'impresa diventa sovrumana.

DAL NOSTRO INVIATO STEFANO RIGNI RIVA

CERNOBBIO (Como) Villa D'Este, giorno secondo. Continua vorticoso la passerella di uomini e di argomenti, ma tutto ruota intorno allo stesso macigno: ce la farà questa Italia a restare al passo europeo? Politici o imprenditori, scienziati o grandi burocrati, Cei, italiani o stranieri, fatta salva la buona educazione dovuta da chi è ospite, dipingono lo stesso scenario, uno scenario buio.

49% del disavanzo pubblico complessivo. E il solo suo disavanzo per spese correnti rappresenta il 27% del disavanzo totale: in altre parole, commenta Giorgio La Malfa che viene in sala stampa agitando questi dati con moti di raccapriccio, gli italiani adoperano una parte del risparmio europeo per finanziare le loro spese di tutti i giorni.



Debito pubblico e regole al palo i mali della Borsa

È stata la settimana delle discussioni sui mali della Borsa. Non sembra estraneo al fervore diagnostico l'intento di preparare il terreno ad altrettanti provvedimenti agevolativi, complice la prospettiva elettorale. Quel che sorprende, però, è che le molteplici indicazioni di terapie muovono tutte da valutazioni monocausali. Così, il carattere asfittico degli scambi, il disinteresse delle imprese straniere, lo spostamento di quelle italiane su altre piazze sono attribuiti, volta a volta, soltanto ad una delle seguenti cause: concorrenza dei titoli pubblici, mancanza di regole, dominio di pochi grandi gruppi, «robaccia» offerta in vendita, assenza di nuovi, veri investitori istituzionali, carenze dell'organo di controllo, scandali finanziari.

In effetti, se oggi le contrattazioni in una Borsa, che non ha mai brillato per più dello spazio di un mattino, raggiungono appena i cinquanta miliardi, la spiegazione sta in una pluralità di cause. Vi sono, innanzitutto, le prospettive buie dell'economia e il modo in cui esse si riflettono sulle imprese e sul finanziamento del Tesoro. Anche se i tassi internazionali in queste ultime settimane vanno distendendo, in Italia per i problemi

leggi per colmare mezzo secolo di ritardi. Occorrerà porre mano alle normative secondarie e alle innovazioni procedurali. Borsa telematica, contrattazione per contanti, ad esempio. Quando questa fase costituente sarà conclusa, si avrà una Borsa meno arcaica. Tuttavia occorrerà introdurre nel mercato fondi chiusi mobiliari, fondi pensione, forme di azionariato diffuso, risparmio popolare, public company, forme di democrazia economica.

Inoltre, gli scandali - ultima la vicenda Dominion - che quando si verificano altrove, proprio per le condizioni incomparabili di quelle Borse, non suscitano l'impatto rilevante che invece esercitano in Italia. Il tema della permeabilità dei mercati finanziari ai casi di grandi raggiri e, soprattutto, alle infiltrazioni della grande criminalità e della mafia è all'ordine del giorno. È apprezzabile che il presidente della Consob si sia pronunciato favorevolmente sull'idea, su cui stanno riflettendo gli onnipotenti Pirelli e Belfiore (Pds), di una commissione parlamentare d'inchiesta in materia che operi in tempi serrati. Ma ciò non sposta i termini del problema. Dal debito pubblico alle regole, ai controlli, agli scandali tutto si tiene perché la Borsa per ora non decolla. Solo Cristoforo e il governo tardano a capirlo.

BARI Nuova raffica di aumenti in vista? Il rischio c'è. L'Iri bussa a quattrini. E subito dopo aver chiesto 5.300 miliardi allo Stato per coprire i conti dei prossimi due anni, vuole ora mano libera nelle tariffe aeree ed autostradali. Il presidente dell'Istituto, Franco Nobili, intervenendo a Bari, alla Fiera del Levante, nel corso del convegno «Trasporti e qualità della vita», con toni ora burbera, ora paternalistici, fa un lungo elenco di investimenti da troppo tempo nel cassetto ed irrinviabili per «soddisfare la crescente domanda di mobilità» e colmare le carenze dell'Italia nel settore dei trasporti. Di che si tratta? «Penso al congelamento degli aeroporti», dice Nobili, che propone la costituzione di un authority di coordinamento. E prosegue con una lista che comprende il completamento dell'autostrada Palermo-Messina, l'affidamento della Salerno-Reggio Calabria, l'attuazione «in campo ferroviario dell'alta velocità» e in particolare la realizzazione del prolungamento fino a Trieste della linea Verona-Venezia e fino a Battipaglia del tratto Roma-Napoli. Poi Nobili chiede un «progetto cabotaggio» per i trasporti marittimi e rispolvera il vecchio progetto del ponte sullo stretto di Messina.

Un bel pacchetto di interventi per il quale, secondo Nobili, «l'Iri ha le competenze, le idee e le capacità professionali», anche se, aggiunge, «è il problema della loro implementabilità». A questo punto il tono del presidente Iri si fa morbido, suadente. Per lui la soluzione è semplice: «Occorre che da parte politica e dell'opinione pubblica si abbandonino un atteggiamento rinunciatario, che accetti servizi scadenti a fronte di tariffe fuori mercato, o che si aggrappi al principio del libero uso di infrastrutture di pessima qualità, quando con un modesto pedaggio potrebbe avere di ottimo». Insomma, nel mirino Iri sono: «Tariffe amministrative e prezzi imposti». Si tratta di aumenti solo auspicati, ovviamente, ancora neanche sulla carta ma significativi per capire cosa bolle in pentola in casa Iri. Quella dell'Istituto di via Veneto, infatti, è un'offensiva vera e propria. Lo dimostra anche il lungo e per certi versi singolare articolo di Nobili, pubblicato ieri dal *Corriere della Sera*, nel quale si attacca lo Stato, che dilapidava i soldi raccolti con Bot e Cct, indirizzandoli verso il debito e le spese correnti e non per finanziare i grandi investimenti. E nel quale si parla anche del nostro «sistema politico bloccato», definendolo una «grave anomalia».

l'amministratore delegato dell'Alitalia, Giovanni Bisignani, che ha inspiegato il processo all'ampliamento dell'aeroporto milanese della Malpensa e affinché la sua azienda «sia messa in grado di far fronte all'agguerrita concorrenza internazionale». L'amministratore delegato della società Autostrade, Sergio D'Alò, invece, ha chiesto un aumento tariffario, sostenendo che pedaggi più cari favorirebbero un alleggerimento del traffico automobilistico, nel quale si concentra l'81% del trasporto passeggeri e il 56% delle merci, favorendo così il settore ferroviario. Inoltre il presidente della società Stretto di Messina (Iri), Nino Calarco, ha detto che il progetto per la realizzazione del ponte ha subito un'accelerazione e che sarà presentato il 12 dicembre '92. Secondo Calarco il progetto alternativo della Tecnomare (Eni) è fuori gioco, mentre per l'amministratore delegato della società Stretto di Messina, Baldo De Rossi, una volta approvato il progetto ci vorranno 6 anni per realizzare il ponte, che sarà sospeso ad una sola campina. Intanto il sottosegretario alle Partecipazioni Statali, Sebastiano Montali (Psi), si è detto contrario alla vendita dei «gioielli di famiglia» da parte dell'Iri.

L'Iri all'offensiva: aumenti tariffari e nuovi investimenti

DAL NOSTRO INVIATO ALESSANDRO GALIANI

Formica replica ad Agnelli sull'Italia in B



I problemi dell'economia italiana sono anche «conseguenza di un certo capitalismo di avventura domestico e familiare, che non ha saputo allargare la propria base sociale». Lo ha detto il ministro delle Finanze Rino Formica (nella foto) durante un incontro con i giornalisti alla Fiera del Levante di Bari, rispondendo ad una domanda sulle affermazioni fatte venerdì dal presidente della Fiat Gianni Agnelli a proposito dei rischi che l'Ita fa finisca in seno B. E. sta «questa è l'unica concessione sui temi economici e politici del momento fatta ai giornalisti nel corso della conferenza stampa» che era dedicata ai temi del tabacco e della lotta al contrabbando. «Della finanziaria e del condono - ha detto Formica - non sono niente e smentisco tutto».

Guido Rossi: lasciamo morire la Borsa

La Borsa è in crisi, il mercato non funziona. «C'ora di cambiare, dal coro dei lamenti degli addetti ai lavori manca il voce di Guido Rossi. Ex presidente della Consob Rossi ha assunto una posizione del tutto diversa e ha sostenuto che è meglio lasciare morire la Borsa senza ulteriori illusioni. «L'orrore», ha detto Guido Rossi, «è di pensare che la perdita di un mercato finanziario nazionale sia un fatto grave. Gli industriali sono già andati a finanziarsi all'estero e non vedo perché dovrebbero rimanere. Quanto a banche e agenti di cambio la loro esistenza è stata un degli ostacoli allo sviluppo della Borsa che avrebbe invece bisogno di veri investitori istituzionali».

Per Sterpa le privatizzazioni sono una necessità

Il ministro dei rapporti con il Parlamento Egidio Sterpa (Psi) è tornato alla carica per l'adozione di un provvedimento urgente che dia il via alle privatizzazioni da parte dello Stato. L'arrivo effettivo di una politica di dismissioni - ha spiegato il ministro - «non è una moda ma una necessità». Per l'esponente liberale, infatti «se non si adottano subito misure di privatizzazione dovremmo pagare l'elevatissimo prezzo del declassamento internazionale rimanendo in una sorta di limbo, se non peggio per una decina d'anni, vanificando gli sforzi fatti dalla parte sana del paese per premiare in campo internazionale». Pare che il governo sia orientato a dare il via alle privatizzazioni attraverso un provvedimento di accompagnamento della legge finanziaria per il 1992.

Cile, Messico e Polonia «campioni del liberalismo»

Secondo la Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo paesi come il Cile, il Messico e la Polonia sarebbero i veri campioni del liberalismo e non i paesi che hanno un'economia di mercato molto sviluppata. Lo si apprende dal rapporto annuale del Cnuced che sarà pubblicato domani.

Trasporti: dal '92 nuovi servizi di cabotaggio

Comincerà nel agosto del 1992 e sarà in grado di offrire a regime due partenze giornaliere da Nord e due dal Sud - tra la Laguna e la Sicilia - il servizio di cabotaggio studiato dalla società di navigazione «Viamare» (gruppo In-Finmare) con lo scopo di riequilibrare il sistema dei trasporti in Italia. Lo ha annunciato l'amministratore delegato della Finmare Alcide Rosina, intervenendo a Bari ad un convegno sui trasporti. Per trasferire via mare una quota significativa dell'attuale traffico pesante fra il Nord e il Sud del paese la Viamare ha commissionato cinque navi di grandi dimensioni (lunghe 150 metri e capaci di raggiungere 11 nodi di velocità), concepite per il trasporto di autocarri e semirimorchi. Rosina ha spiegato che complessivamente si potranno togliere dalle strade lungo l'asse viario considerato, oltre 500 automobili pesanti al giorno. La Finmare punta sullo sviluppo del cabotaggio sottolineandone la competitività e l'economicità rispetto alla soluzione «tuttostrada». Rosina ha parlato di investimenti fino ad un quarto del costo attuale. Anche gli investimenti, i tempi di realizzazione richiesti e i consumi energetici saranno più modesti rispetto al trasporto su gomma.

Ortofrutta: presto le norme di qualità

Le norme di qualità per i prodotti ortofrutticoli e agrumi, ora solo applicate ai prodotti destinati all'esportazione, saranno adottate presto anche in Italia. Al fine di rilanciare l'iniziativa e scegliere i nodi relativi alla concreta applicazione delle norme, si è tenuto un incontro presso la Confagricoltura nel quale è stato discusso il progetto di legge su questo problema presentato dal ministro per l'Agricoltura Giovanni Gori.

Dal 3 al 5 ottobre il Congresso della Confcoltivatori

Si terrà a Roma dal 3 al 5 ottobre il Congresso straordinario della Confcoltivatori. Al centro dei lavori le profonde trasformazioni avvenute in agricoltura che richiedono un nuovo e diverso impegno delle organizzazioni professionali e problemi posti in modo sempre più stringente dall'unificazione europea.

Aumentano i consumi, ma la recessione incalza

L'incremento del reddito dovuto solo al prodotto dei servizi mentre l'industria è in piena crisi. Giunti al pettine i nodi del non governo dell'economia

ROMA I consumi delle famiglie sono aumentati del 2,3% rispetto ai primi mesi degli anni buoni ma rendono apparentemente inespugnabile il persistere della recessione nell'industria e la stagnazione degli investimenti. Le cause erano già chiare all'inizio della recessione: nella prima metà del 1990, quando ci eravamo

trovati di fronte all'incremento del reddito dovuto esclusivamente al prodotto dei servizi - che spesso sono un costo ulteriore per l'industria a causa della bassa produttività e dei costi prezzi crescenti - con l'inflazione trainata proprio dai prezzi dei servizi. Il governo decise di puntare benzina sul fuoco, alimentando l'inflazio-

ne sia con l'inasprimento di imposte sui consumi che con l'aumento delle tariffe, proseguendo la strategia del disimpegno dalle scelte di politica produttiva. Al punto che persino la Confindustria può ora criticarlo per questo colpo di coda di reaganismo cioè di rifiuto ideologico della programmazione. Una Confindustria che è divenuta essa stessa auto-dipendente nella direzione politica, cerca di coprire le sue responsabilità ignorando uno dei dati clamorosi della crisi industriale: le vendite di automobili sono aumentate del 7,1% in Italia ma solo a favore dei fabbricanti esteri visto che la produzione interna resta sotto del 18%. E di giustificare la richiesta di svalutazione lira da far pagare ad un settore preciso del mercato inter-

no attraverso l'abolizione della scala mobile poiché la crisi dell'industria italiana sul fronte delle esportazioni è ancora una volta crisi del gruppo automobilistico visto che nell'insieme le esportazioni sono cresciute anche quest'anno del 3%. La recessione ha colpito, con una regolarità che si ripete da tre decenni, settori produttivi strutturalmente deboli come il tessile, il chimico e l'agricolo. È toccato alle imprese piccole perdere di più. La svalutazione della lira contro il marco potrebbe migliorare la posizione concorrenziale del gruppo FIAT nei confronti dei fabbricanti tedeschi? Solo in piccola parte e per breve tempo crediamo poiché i gruppi tedeschi hanno rafforzato la loro posizione anche su altri mercati. D'altra parte il confronto

su mercati internazionali non è con i tedeschi, bensì con i giapponesi. La svalutazione della lira servirebbe forse a guadagnare tempo, rafforzando il dispositivo protezionistico. Ma già l'industria chimica a tempo, che non ha alternative o si porta a livelli competitivi internazionali o perde mercati. La situazione di altri settori - ed in generale delle piccole industrie - è differente poiché operano livelli tecnologici differenti e, comunque, hanno come «riserva» vaste sacche di inefficienza e costi esterni che possono essere eliminati anche per mezzo di una rapida manovra congiunturale. Tutti i governi della Comunità sanno, da quando hanno approvato le direttive sul mercato unico, che i quali favoriscono la concentrazione e l'internazionalizzazione, di avere

un grosso problema con le piccole e medie imprese. Solo Roma finge di non saperlo. Così i Conservatori inglesi si sono convertiti a misure specifiche di rilancio delle piccole imprese, così il governo socialista di Parigi ha incluso un sostanzioso pacchetto di incentivi finanziari nella manovra di settembre. In Italia abbiamo, al contrario, una stretta selettiva del credito. L'espansione monetaria è stata attorno al 10% rispetto ad un anno fa, di cui il 7% ingoiato dall'inflazione ma lo squilibrio che registriamo fra settori produttori di beni fisici e di servizi si riproduce ancora più ampio nell'offerta del credito che è selezionato dal costo e dallo stato dei conti aziendali. Il costo del credito a breve per le piccole imprese è tornato in molti casi al 17-18%. Un tempo si attenuava l'impat-

to restrittivo allargando il bonifico degli interessi con fondi statali ma questo tipo di manovra è già entrata in crisi nel 1989 quando, ad esempio, non si fu già allora in grado di finanziare tutta la domanda raccolta dall'Artigianassa. La manovra fiscale l'offerta di servizi alle imprese è, da tempo, la via principale seguita per ridurre il fabbisogno finanziario delle piccole imprese e allo stesso tempo - migliorare la loro posizione contrattuale nei confronti delle banche. E' su questo terreno che la «Legge Battaglia», approvata recentemente non ha incidenza sui problemi dell'industria, dunque, vengono dalla «politica» ma non necessariamente dal bilancio dello Stato, dalla manovra finanziaria. Il rapporto col mercato è regolato, in sostanza, dall'insufficienza de-

gli investimenti. L'incremento del 3% delle esportazioni non sarebbe un cattivo risultato se, al tempo stesso, le importazioni non fossero aumentate del 5,8%. I produttori stanno perdendo quote del mercato interno. Una spiegazione è nella composizione della domanda dei consumatori che in certi settori sembra «impazzita». Fra le auto importanti gli incrementi maggiori si hanno per le cilindrate elevate, per i prodotti di abbigliamento marca in testa. L'abbigliamento sportivo anche ad alto prezzo e così via. Dietro la cifra si uniforma dell'incremento dei consumi si celano altre «cagionature» poiché se fino al 1989 c'era un contributo notevole delle persone a reddito basso sostenute dall'aumento non nullo delle pensioni ad esempio di un paio di anni la maggior spinta

viene dai ceti che dispongono di redditi non guadagnati ossia ottenuti come rendita finanziaria. La crisi delle capacità dello Stato di procurarsi entrate senza ammassare il contropiede e l'impresa è così radicale perché un vero e proprio blocco della ricchezza nazionale circola al di fuori dei canali stabili. Il rimedio suggerito dagli economisti di ricupero lascia la spesa del reddito è una scorciatoia non sempre percorribile. Bisognerebbe convincere le associazioni di imprenditori che gli schemi offerti a questa circolazione di ricchezza soffocano anche il mercato e che questo alla fine è il più grosso svantaggio dei produttori italiani sul mercato europeo. Oppure imporre anche loro un nuovo ordine dei mercati.

FRANCO BRIZZO