

Economia e lavoro

L'istituto internazionale sulle privatizzazioni «difficili»

Fmi: troppe anomalie nella finanza italiana

«Mediobanca opera in monopolio»

«Troppe anomalie nel sistema finanziario italiano» e «tropa concentrazione, molto più forte che negli altri paesi». La denuncia arriva dal Fmi che mette in evidenza i nodi strutturali ancora da sciogliere per favorire le privatizzazioni delle aziende pubbliche del nostro paese. La «sola istituzione attiva nel settore delle fusioni», osserva il Fondo, è Mediobanca che «grazie alle sue alleanze strategiche» opera però in «una situazione di virtuale monopolio».

Dal 1988 in poi - osserva il Fmi - il nuovo capitale raccolto a piazza Affari è stato pari in media a 6 mila miliardi annui. Affiancare ad esso la domanda del governo per le dimissioni richiederà al mercato finanziario ben al di sopra di questa cifra.

Il peso di Mediobanca

Nella sua dettagliata analisi, il Fondo monetario esamina anche le «radicali» trasformazioni avvenute nel sistema bancario, che si è avviato verso il modello della banca universale. Anche su questo fronte, però, il cammino da percorrere è ancora lungo ed il Fmi offre un esempio per tutti: Mediobanca, controllata da grandi gruppi industriali, è l'unica istituzione attiva nel settore delle fusioni ed acquisizioni. «Grazie alle sue alleanze strategiche con altre grandi banche ed imprese - aggiunge lo studio - Mediobanca è in grado di acquisire quote di controllo in numerose società. Gode di un virtuale monopolio nella gestione di emissioni azionarie per gruppi industriali di rilievo ed è di conseguenza largamente coinvolta nel programma di privatizzazioni del governo».

«In Italia il sistema di partecipazioni incrociate - dice il Fmi - si distingue da altri Paesi in cui esse sono pure molto comuni, come in Francia, Giappone e Germania. Nella struttura gerarchica italiana, infatti, le società al vertice della piramide possiedono quote in entità più piccole ai livelli inferiori, ma raramente avviene il contrario. Nei casi di grandi gruppi industriali ciò significa che la casa madre può esercitare di fatto il controllo mediante quote di minoranza, e quindi con porzioni di capitale molto limitate».

«Un problema ben più serio - conclude il Fmi - emerge quando il gruppo controllante, occultando informazioni, lucra a spese degli altri azionisti con operazioni che trasferiscono utili da società in cui ha partecipazioni esigue ad altre in cui detiene una quota maggiore. Questa possibilità rende la questione della tutela degli azionisti di minoranza molto rilevante in Italia. Senza adeguata protezione l'incerto a possedere quote non di controllo è modesto».

WASHINGTON La concentrazione degli assetti proprietari nella borsa italiana continua ad essere «molto più forte» che in altri Paesi, con «l'esteso ricorso a coalizioni informali (patti di sindacato) per esercitare il controllo di società» ed una protezione «assai meno efficace degli azionisti di minoranza».

Sono queste, secondo il Fondo monetario, le più gravi anomalie strutturali non ancora superate in Italia nonostante le ampie riforme (leggi sulle Opa, sui rapporti fra banche ed imprese, ecc.) varate negli ultimi anni anche per favorire il massiccio programma di privatizzazioni pubbliche. Uno studio di 20 pagine preparato dallo staff del Fmi nei primi mesi del 1995 e diffuso dall'Anso passa al vaglio le peculiarità del mercato azionario italiano che, a differenza dell'obbligazionario (terzo nel mondo), «è considerevolmente sottodimensionato rispetto agli altri grandi Paesi europei». La capitalizzazione della borsa italiana - ricorda il Fmi - era pari a fine 1993 a circa il 15% di quella britannica ed a meno del 40% di quella francese e tedesca. Sul listino di piazza Affari figurano 222 società (di cui solo 4 straniere), contro le oltre 400 in Francia e in Germania e le 1.600 di Londra. «Ad un ristretto numero di gruppi industriali con partecipazioni incrociate - rileva il Fondo - fa capo circa l'80% della capitalizzazione di piazza Affari».

Tropo pochi in Borsa

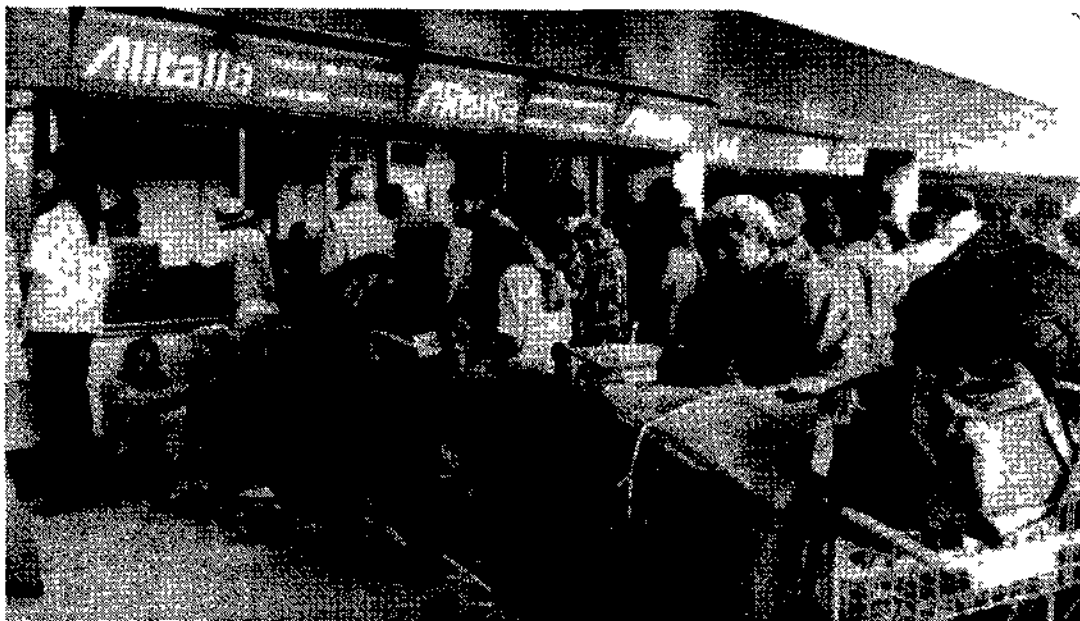
Il basso livello del risparmio delle famiglie investito in azioni e l'ancora limitata presenza di investitori istituzionali (fondi chiusi, fondi pensione) sono altre distorsioni del sistema italiano. Il Fmi riconosce alle autorità italiane di aver adottato provvedimenti volti a mo-

demizzare i mercati finanziari ed a renderli più efficienti. «Permane tuttavia - osserva - un problema di natura differente che le leggi potrebbero non bastare a risolvere. La consuetudine di esercitare il controllo attraverso patti di sindacato è infatti assai diffusa, in gran parte proprio per la concentrazione della struttura proprietaria».

Le privatizzazioni

Il piano di privatizzazioni iniziato dal governo Amato e proseguito dai successivi governi «costituisce un'importante opportunità per ridurre il grado di concentrazione ed aprire la strada ad un azionariato più diffuso, incrementare la trasparenza della proprietà ed il controllo rafforzando la rappresentanza degli azionisti di minoranza nei consigli di amministrazione». Ma il programma di dimissioni pubbliche - rileva il Fondo - «è andato avanti con più lentezza del previsto, accumulando ritardi nelle varie fasi. La tabella di marcia ha subito numerosi ritocchi e nel caso delle società di servizi di pubblica utilità (con in testa l'Enel) «è condizionata dalla questione delle autorità». «Fino a quando la cornice legislativa non sarà definita - avverte il Fmi - i mercati non saranno in grado di valutare queste imprese e di stimare i loro potenziali di futura redditività».

A preoccupare il Fondo monetario è anche la portata delle operazioni in programma. Il governo Dini stima infatti gli introiti delle privatizzazioni in 10 mila miliardi annui per il prossimo triennio, un «ammontare molto superiore a quello degli anni scorsi e che metterà duramente alla prova la capacità di assorbimento di nuove emissioni da parte del mercato azionario domestico».



Attesa di passeggeri nella sala di imbarco di Fiumicino durante uno sciopero

Alberto Pais

Caravale: niente sciopero. Il ministro precetta gli uomini radar

MILANO Parolisi scongiurata, domani lunedì negli aeroporti italiani ieri, mentre si consumata la decima giornata di penitenza per l'utenza del trasporto aereo la vertenza sindacale degli uomini radar subiva un movimento Ripresa della trattativa tra le organizzazioni dei controllori di volo e il neo commissario dell'Anav, generale Giovanni Tricomi in mattinata. Rottura alle 15.30. Ultimo atto in serata con l'intervento del ministro Caravale.

«Su delega della presidenza del Consiglio dei ministri» il titolare dei Trasporti dispone «la sospensione dello sciopero» proclamato per lunedì dalle 12 alle 14. Inoltre stabilisce che «da domani (oggi, ndr) e fino al 24 settembre incluso l'Anav assicuri il normale livello dei servizi adottando ogni misura organizzativa necessaria, inclusa la programmazione di turni di lavoro straordinario». Un intervento duro motivato dal fatto che le difficoltà della vertenza «non possono gravare più a lungo sui cittadini».

L'astensione dalla prestazione dello straordinario degli uomini radar ha infatti determinato anche ieri forti ritardi negli atterraggi e decolli, nonostante le decine di cancellazioni preannunciate dall'Alitalia a Fiumicino, a metà pomeriggio risultavano oltre 200 i voli ritardati con attese medie di 35 minuti

Rotte le trattative Anav. Aeroporti verso la paralisi. Confermato lo sciopero di domani, dalle 12 alle 16, dei controllori di volo. E intanto gli uomini radar proseguono l'astensione dal lavoro straordinario. Anche ieri forti disagi per l'utenza sia a Linate sia a Fiumicino. Cofferati «Forma distruttiva di agitazione», «necessaria una pausa di riflessione». Ma gli altri 7 sindacati ieri hanno detto no al commissario Tricomi

ROSSELLA DALLÒ

Milano, il segretario generale Sergio Cofferati affermando che «sarebbe sospendere questa forma distruttiva di agitazione, perché fa saltare ogni rapporto fra questi lavoratori e l'utenza», aveva ribadito l'opportunità di «una pausa di riflessione» dopo la quale tornare a confrontarsi per definire gli organici necessari a garantire il servizio - non sono adeguati ha detto - e gli incrementi contrattuali che però «non possono essere difformi da quelli di tutti gli altri lavoratori dipendenti». Se ci sono condizioni difformi di prestazioni, ha concluso Cofferati, «queste vanno rimosse e non monetizzate. Lo straordinario va considerato un fenomeno negativo, non una regola».

Ma a nulla sono valsi gli appelli alla moderazione della Cgil e le 20 ore di discussione al tavolo della trattativa. La prima ad abbandonare

è stata la Cisl seguita nel pomeriggio da altri 7 sindacati. Alle 15.30 il responsabile del trasporto aereo Silvano Barberini ha annunciato alle agenzie di stampa. «La trattativa con l'Anav si è interrotta perché la controparte chiede una moratoria nelle azioni di lotta senza offrire in cambio nessuna contropartita».

Secondo una nota congiunta di Fit-Cisl, Uil, Anpcat, Appl, Lacta, Cila e Cisl il commissario Anav si sarebbe negato a qualunque richiesta di approfondimento e anche alla disponibilità da parte sindacale di spostare ad altra data lo sciopero di lunedì in cambio di una ripresa immediata della trattativa. Il generale Tricomi avrebbe invece continuato ad opporre in via pregiudiziale la pretesa di una sospensione per un mese di ogni forma di agitazione e il ripristino della «normalità». Ovvero delle «prestazioni previste dal contratto sostanzialmente bocciato dal governo». Solo a queste condizioni avrebbe aderito alla ripresa delle trattative. Di fronte a ciò i sette sindacati hanno dovuto prendere atto della indisponibilità aziendale, e quindi del governo - si legge nella nota congiunta - a voler percorrere una senta, rapida e concreta via tesa a sbloccare la situazione con la revoca dello sciopero del 18 settembre».

IL REPORTAGE La cronaca e le speranze di una giornata attesa da 25 anni

Si lavora al porto di Gioia Tauro. Al via una scommessa per tutti

DAL NOSTRO INVIATO ALDO VARANO

GIOIA TAURO (Reggio Calabria). Ha iniziato a muoversi venerdì sera il gigante buono d'Europa. È stato allora che attesa trepidamente da lavoratori e tecnici è arrivata la Cmbt Concorde, una nave nuova di zecca delle Compagnie marittime belghe. A Gioia Tauro quella nave l'aspettavano da vent'anni, convinti che quell'arrivo potesse cambiare la vita a tutti. «Ora», dice il sindaco di Gioia Aldo Alessi «il porto non è più un buco nell'acqua, ma la possibilità di trasformare la nostra vita e un pezzo grande della Calabria, mettendola al servizio di un collegamento economico e culturale tra l'Europa e il resto del mondo».

Il primo giorno al porto

Ieri mattina si è lavorato alla grande. Niente che potesse ricordare il vecchio «fronte del porto» di Brundo con gli scaricatori in fila a chiedere lavoro. Piuttosto un inseguirsi di sirene e ululati da videogiocchi. A terra, nella zona operazionale con tuta e casco, la ricetta

smuove saldamente in pugno, muove tutto con ordini secchi e precisi, una giovane donna bionda. L'improbabile operaia è Roberta Falqui, amministratrice delegata della Medcenter Container, una controllata del gruppo Conship che ha realizzato il terminal per la movimentazione delle merci a Gioia Tauro.

Spiegano tutto ma per oggi soltanto i tecnici della società Gioia, raccontano, è un porto diverso da tutti gli altri immaginabili tante piccole fommuche che riescono a spostarsi solo all'interno del Mediterraneo le piccole navi-formiche (feeder) portano merci a Gioia dove le cedono a gigantesche città galleggianti che le porteranno in tutti i punti del mondo. Contemporaneamente le grandi navi cedono merci alle piccole che le trasportano in giro per il Mediterraneo. La Concorde, appunto, è una grande nave, che con le sue 1.800 tonnellate è solo una delle otto che ininterrottamente saranno impegnate a «movimentare» merci. Arri-

veranno qui anche navi da 4.000 tonnellate, tanto grandi da non poter più percorrere la rotta che passa attraverso Panama.

La conferenza stampa

Ci sono tutte le autorità alla conferenza stampa del presidente Andrea Costa che mette le mani avanti. «Andremo a regime in una situazione che non teme concorrenza solo se tutti aspetteranno, come noi stiamo facendo gli impegni presi». Il riferimento è alla costruzione delle infrastrutture e ai finanziamenti promessi Gioia Tauro è il più grande porto d'Europa ma anche il più moderno. Ha una superiorità strutturale che non teme confronti. La banchina centrale del porto è 3.000 metri un tragitto infinito se si tiene conto che le più lunghe d'Europa sfiorano i 200 metri, come a Genova. «Quelle di 1.800 - dice l'esperto - sono in realtà banchine da 900 metri una di fronte all'altra». Qui non potrà mai capitare che si ingarbugolino i gabbani del mare, e che debbano aspettare (con costi da centinaia di milioni al giorno) che si sbloc-

chi l'ingorgo per poter caricare o uscire dal porto. Il braccio che si estende da terra dentro la banchina misura 48 metri e mezzo, una lunghezza che consente carico e scarico di navi molto larghe che non potrebbero utilizzare alle stesse condizioni nessun altro porto d'Italia. Per questo Costa ricorda a tutti: «Nessuna concorrenza con nessuno il lavoro che facciamo qui se non ci fosse Gioia sarebbe perduto per l'Italia». Il porto a regime, darà lavoro a 450 persone. L'indotto è calcolato moltiplicando per quattro

Lavoro e sviluppo

Lavoro stabile sicuro, qualificato. Finalmente si potrebbe innescare un vero e proprio circuito virtuoso capace di ricostruire la Calabria. È qui il paradosso in cui tutti sperano la costruzione del porto fatta coi camion dei Piromalli e dei Mammoliti, dei Molè, Mazzalero, Crea e tutto il resto del ghetto mafioso potrebbe segnare l'inizio della fine del predominio di cosche sanguinarie e potenti. Costa comunque garantisce: «La mafia? Noi



La prima nave portacontainer ha attraccato nel porto di Gioia Tauro

Cu/eri/Anso

non abbiamo avuto nessuna richiesta». E questo il punto su cui lavorano anche in Comune dove la giunta progressista guidata da Aldo Alessi tenta disperatamente di iniziare a capovolgere la vecchia etichetta di Gioia capitale della mafia in capitale del lavoro.

Gioia, hanno spiegato i tecnici della Medcenter accanto al presidente della giunta regionale Nisticò a quello della Provincia Pirilli e parecchi sindaci dei comuni della Piana non teme neanche la concorrenza del porto di Malta. Su tutte le polemiche furiose con gli investimenti italiani fatti nel porto di Malta, Costa e i suoi collaboratori hanno lanciato acqua fredda: «Vi

sarete accorti - ha scandito Costa - che noi non abbiamo aperto bocca sulla vicenda». Malta, fanno notare gli esperti, non ha nessuna delle caratteristiche di Gioia, né il milione e mezzo di metri quadrati di territorio intorno. «Soprattutto lo sono 300 mila a bitanti mentre l'Italia meridionale ha trenta milioni. Di più, Malta è un'isola. Se un carico perde la coincidenza non possono intervenire il gommato e i treni come qui. Certo il hanno già i clienti e l'esperienza ma questo non c'entra nulla coi finanziamenti. C'entra, invece, e molto con il mantenimento degli impegni e la definizione delle infrastrutture. Sarà questa la vera verifica».

Insomma una buona giornata per la Calabria. E anche un clima sereno tra tutte le parti. «Il contratto che abbiamo fatto - dicono i dirigenti della Cgil - è esemplare. I lavoratori non perdono niente neanche una lira rispetto al contratto nazionale e nello stesso tempo i aziende recupera tutte le disconomie dovute all'inesperienza degli occupati una settimana al mese i lavoratori non verranno retribuiti dall'azienda ma recupereranno facendo formazione. Così, una volta tanto i quattromila della formazione professionale anche in Calabria, non serviranno per arricchire i fantasmi ma per aiutare l'economia».