

◆ *Venerdì il provvedimento
al Consiglio dei ministri:
una sola società, due divisioni*

◆ *I sindacati chiedono di essere
consultati prima di decidere
ogni modifica all'assetto*

Amato: sviluppo Italia così non funziona

Pronto il decreto che cambia la struttura

FERNANDA ALVARO

ROMA Sviluppo Italia così com'è non va. La società di promozione e sviluppo del Mezzogiorno nata col compito di razionalizzare e modernizzare l'intervento nel Sud del Paese, a un anno dalla sua nascita, deve chiarire bene le sue funzioni e riorganizzarsi come struttura. In una sola giornata, quella di ieri, dal ministro del Tesoro Amato e dai sindacati, arrivano parole non proprio di plauso sull'anno di attività appena trascorso. Amato richiama l'attenzione e si dichiara contrario ad «accostamenti giacobini» e ammette che finora «non ha funzionato bene», i sindacati chiedono al Governo di essere consultati prima che qualsiasi decisione venga presa.

Perché una decisione su Sviluppo Italia, si prenderà e presto. Il prossimo consiglio dei ministri, quello di venerdì, infatti, dovrebbe dare l'ok alle modifiche del decreto legislativo del 9 gennaio 1999. Modifiche che, se la bozza non verrà corretta fino a venerdì, daranno alla società che oggi ha il compito di «coordinare e controllare», il compito di «svolgere». Una responsabilità e un potere molto ampi che comprendono la «quantificazione dei fabbisogni, l'individuazione degli obiettivi di sviluppo prioritari, la valutazione dei progetti, al ripartizione delle risorse, la predisposizione dei bandi di gara...». Poteri e responsabilità che non saranno però della

ding che conosciamo oggi o del suo presidente Patrizio Bianchi, ma andranno ai cosiddetti «rami d'azienda eventualmente dotati di contabilità separata», alle divisioni oggi sotto la responsabilità di Carlo Borgomeo e Dario Cosutta. Perché, nel decreto legislativo, nella bozza di decreto, si prevede anche il riordino e l'accorpamento delle partecipazioni, delle «attività e delle strutture delle società, (...) in un unico gruppo, ricollocandole in una o più società

operative da essa costituite e direttamente controllate». Una flessibilità che permette alla società di essere libera di organizzarsi. Un decreto, dicono a Palazzo Chigi, fatto di comune accordo con il Tesoro e dopo aver ascoltato anche le critiche che, da parte sindacale, sono arrivate al piano di riassetto delle vecchie società che a vario titolo e in vario modo si occupavano del Mezzogiorno.

Esemplare di ieri una riunione informale tra il vicepresidente Mattarella, il sottosegretario Bassani, il ministro Amato e il consigliere economico del presidente, Nicola Rossi, con alcuni rappresentanti della maggioranza parlamentare. Durante l'incontro il senatore Coviello (Ppi), presidente della Commissione Bilancio del

Senato, ha avanzato la proposta che per le modifiche nella struttura di Sviluppo Italia, si decida con una direttiva del presidente del Consiglio e non un decreto legislativo. L'ipotesi sarà valutata, ma è quasi certo che si deciderà per il decreto. Perché alcuni compiti che oggi la società svolge, come quello di assistenza ai Patti territoriali, compito di supporto all'amministrazione pubblica, le devo-

no essere ancora assegnati per legge (non erano previsti dal decreto del 9 gennaio 1999).

Dal ministro del Tesoro, Giuliano Amato, è arrivato ieri uno stop a Sviluppo Italia, così come sta lavorando oggi, e dunque va cambiato il modello organizzativo e il suo ruolo va riposizionato per evitare sovrapposizioni con il Dipartimento dello sviluppo del ministero del Tesoro. Non dovrebbe es-



Patrizio Bianchi, presidente di «Sviluppo Italia»
In basso il ministro dei Trasporti Tiziano Treu

Francesco Garuffi

JOINT VENTURE
**Nasce Opera
per le risorse
umane al Sud**

■ Obiettivo (e ragione del nome): ottimizzazione performance risorse aziendali, cioè «Opera», joint-venture tra Sviluppo Italia (49%) e Andersen Consulting (51%), presentata ieri mattina presso l'Auditorium dell'Iri. La società, che avrà sede a Napoli ed occuperà almeno 100 addetti, offre un supporto tecnologico allo sviluppo del fattore umano nelle imprese. «Una architettura software (definizione del presidente di Andersen Consulting Italia Diego Viscotti) al servizio da subito delle aziende più avanzate e della Pubblica Amministrazione, e in prospettiva - favorendo la nascita di consorzi omogenei - delle piccole e medie imprese. La scelta di Napoli come sede (amministratore delegato di Opera sarà Carlo Baldissera-Pacchetti) non è casuale, ha sottolineato il presidente di Sviluppo Italia Patrizio Bianchi: «puntiamo a creare, valorizzando le competenze dell'area e potenziando i rapporti con centri di ricerca ed università straniere, un polo di riferimento per tutto il sud Europa». Ferma restando l'attuale incapacità, condivisa da entrambi i azionisti di Opera, del management nella gestione dei processi evolutivi. Il modello principale sviluppato e offerto da Opera sarà il «performance simulator», strumento multimediale che (sul proprio personal computer e con tempi di insegnamento concentrati) consente di ricreare virtualmente la realtà lavorativa delle varie figure professionali, simulando in tempo reale le conseguenze di ogni azione.

Fs, firmato accordo sugli scioperi

Il ministro Treu: «Fissate garanzie che tutelano gli utenti»



ROMA Non più scioperi per più di 24 ore consecutive; preavviso non inferiore a dieci giorni; stop agli scioperi a singhiozzo; intervallo fra successive azioni di sciopero di almeno dieci giorni; revoca degli scioperi con almeno cinque giorni di anticipo; nuovi periodi di franchigia in cui non è possibile scioperare. Sono le nuove regole nel trasporto ferroviario previste, a maggiore garanzia degli utenti e degli stessi lavoratori, dall'allegato sui servizi minimi in base alla legge sul diritto di sciopero, firmato ieri da Governo, azienda Fs e sindacati, insieme con gli altri due allegati all'accordo sul risanamento delle Fs, riguardanti le modalità per gli esodi e per le nuove assunzioni. L'accordo sui servizi minimi non ammette inoltre scioperi

concomitanti con altre astensioni già proclamate agli stessi livelli territoriali, mentre prevede la sospensione immediata della protesta in caso di avvenimenti di particolare gravità o di calamità naturali. Riprende le regole già previste dalla commissione di garanzia sui servizi minimi nelle ore di massima utenza dei pendolari e stabilisce che tutti i treni con orario di partenza anteriore all'inizio dello sciopero debbano arrivare a destinazione entro un'ora dall'inizio dello sciopero stesso. Nessuna garanzia di arrivo a destinazione, invece, per i convogli ancora in viaggio al termine dell'ora di cuscinetto dopo l'inizio dell'astensione.

«Abbiamo ripreso le garanzie che in altri settori hanno reso compatibile lo sciopero nei servizi con la tutela degli utenti», ha osservato in proposito il ministro dei Trasporti, Tiziano Treu. «Nelle Ferrovie non c'erano, ora invece ci sono ed in vista del Giubileo questo è importante», ha aggiunto, rilevando che l'accordo sui servizi minimi riprende la normativa già predisposta dalla commissione di garanzia «che però era molto gracile», ha detto il ministro. L'allegato riprende quindi i principi che «in molti altri settori hanno ridotto i disagi per i cittadini e li applica in un settore in cui non c'erano», ha detto ancora Treu. Gli interventi vanno dalla rarefazione oggettiva alle garanzie dei minimi di prestazione, alla rivisitazione delle franchigie, «in modo che - ha sottolineato il ministro - i cittadini non vengano lasciati in balia».

L'Unione Petrolifera Informa

La situazione della rete in Europa ed in Italia

In Europa la rete distributiva carburanti è del tutto liberalizzata e altamente competitiva.

Perché

- Numero ridotto di impianti (Germania 16.600, Francia 17.000, Gran Bretagna 13.600) ad alto erogato medio.

- Ampia flessibilità di orari e turni (14 ore per 365 giorni).

- Oltre il 70 per cento di impianti self-service.

- Offerta completa di merci non petrolifere.

- Pluralità di forme contrattuali per la regolamentazione del rapporto tra compagnie e gestori e durata flessibile.

In Italia questi elementi mancano del tutto nella rete distributiva.

Perché

- Alto numero di impianti (25.000) con conseguente basso erogato e con margine al gestore di 85 lire/litro sulla benzina contro le 45 in Europa.

- Orari e turni rigidamente regolamentati (10 ore per 280 giorni).

- Impianti self-service non superiori al 15 per cento.

- Forti limiti all'offerta di merci non petrolifere.

- Limiti alla libertà contrattuale nel rapporto tra gestori e compagnie e durata minima 6 anni.

Tali differenze determi-

nano maggiori costi di distribuzione nel nostro Paese e riducono la concorrenzialità sul mercato.

Sviluppi intervenuti

Per recuperare tale forte divario strutturale, Governo, gestori e compagnie avevano concordato un percorso che aveva prodotto:

- Chiusura volontaristica di oltre 2.000 punti di vendita nel 1998, a cui avrebbero fatto seguito altri 5.000 punti di vendita.

- Costituzione, a carico delle compagnie, di un Fondo, oggi pari a 100 miliardi, per i gestori in uscita, al fine di agevolare l'esodo.

- Sviluppo di iniziative concorrenziali con conseguenti prezzi allineati a quelli euro-

pei negli impianti self-service.

Evoluzione in corso

Questo equilibrio è stato alterato dal decreto-legge e dall'accordo unilaterale intervenuto tra Governo e gestori basato su una regolamentazione dirigistica del rapporto tra compagnie petrolifere e gestori degli impianti. Con tale regolamentazione:

- si impone soltanto una forma contrattuale - la fornitura - vietando tutte le altre previste nel codice civile e normalmente adottate in Europa;

- non si ridurranno i



punti vendita essendo venuti meno gli incentivi a chiudere;

- non si svilupperà il non-oil per mancanza di investimenti e si limiteranno le iniziative promozionali;

- sarà più difficile conseguire riduzioni dei prezzi dei carburanti oggi fissati liberamente dal gestore e determinanti ai fini dell'indice generale dell'inflazione.

È stata infatti vietata presso i punti di vendita l'esposizione del prezzo consigliato dalle compagnie, che permetteva di percepire le variazioni praticate dai gestori. È stato fatto divieto di ogni altro contratto che permetta alle compagnie di fissare direttamente i prezzi, come avviene nel resto d'Europa. Con questi divieti, fortemente

voluti dai gestori, si impedisce all'utente un raffronto di prezzo ed alle compagnie di trasferire al consumatore gli effetti della loro azione concorrenziale.

A questo punto sono d'obbligo alcuni interrogativi

1. È ACCETTABILE CHE IL GOVERNO TRATTI, COME HA FATTO, SOLTANTO CON UNA PARTE (GESTORI), MODIFICANDO ACCORDI GIÀ STIPULATI TRA LE COMPAGNIE E I GESTORI, CON LA MEDIAZIONE DELLO STESSO GOVERNO?

2. È COSTITUZIONALE CHE UN DECRETO-LEGGE IMPEDISCA AGLI IMPRENDITORI IL RICORSO A DIVERSI CONTRATTI PREVISTI DAL CODICE CIVILE E NORMALMENTE UTILIZ-

ZATI NEI PRINCIPALI PAESI D'EUROPA?

3. È CORRETTO CHE SU UNA MATERIA COSÌ DELICATA, CHE INCIDE PROFONDAMENTE SULLA RETE CARBURANTI, SI DEBBA FAR USO DI UN DECRETO-LEGGE?

4. È PENSABILE CHE, IN QUESTE CONDIZIONI, LE AZIENDE ABBIANO LA CONVENIENZA A FARE NUOVI INVESTIMENTI?

PROPOSTA

L'industria petrolifera chiede al Governo ed al Parlamento una regolamentazione normativa in linea con quella europea al fine di poter operare in un mercato completamente concorrenziale e trasparente per l'utente.

