

Si scalda il clima attorno a Taranto e a Novi Ligure

Due gruppi in lotta per rilevare l'Iva

Per la privatizzazione dell'Iva Laminati Piani restano in corsa due consorzi. Il primo composto da Lucchini e dalla francese Usinor; il secondo, presentatosi ieri alla stampa, con Falck, Marcegaglia, Abate e industriali tarantini della Tarnofin, con l'ex governatore della Federal Reserve William Miller. Restano incerti i contorni delle offerte dei due gruppi, impegnati in visite agli stabilimenti e nell'esame dei bilanci. Serviranno tanti soldi. Chi li metterà?

MILANO. Appena costituita si presenta alla stampa la cordata italiana che si candida a rilevare la Iva Laminati Piani (Ilp) di Taranto e Novi Ligure. Dietro un tavolo, in una sala di un grande albergo milanese, ecco i rappresentanti dei gruppi Marcegaglia e Abate, del consorzio di industriali tarantini Tarnofin insieme con William Miller, americano, ex governatore della Federal Reserve ed ex ministro del Tesoro in un governo Carter. Dovrebbe esserci anche il vertice Falck, ma «precedenti impegni» l'hanno richiamato altrove (cosa che irrita non poco Marcegaglia).

Ma è italiana la cordata? Chi comanderà al suo interno? E quanti soldi ciascuno dei partner è disposto ad impegnare? Domande rimaste senza risposte precise. Certo, dicono, siamo italiani, italianissimi. William Miller è qui solo in funzione di supporto, manageriale e finanziario.

Ma se un americano ci mette la maggior parte dei soldi e decide le linee industriali, la cordata è ancora italiana? E quanto costerà la Iip, tra acquisto e investimenti a breve? Ufficialmente nessuno lo dice. Steno Marcegaglia, poi, ricorderà che la società ha un capitale di 1.300 miliardi, e 1.200 miliardi di debiti consolidati. E' dunque ragionevole che ci vogliono almeno 2.500 miliardi, più alcune centinaia per gli investimenti, in particolare per il quinto forno di Taranto. Dispongono i partner di somme tanto rilevanti? No, dicono, ma se il progetto industriale è valido, investitori italiani e stranieri disposti ad affiancarsi non mancheranno.



L'interno dello stabilimento Iva di Taranto

Pesaresi/Contrasto

Via libera all'aumento di capitale della società guidata da Rossignolo, la Rel rinuncia

45 miliardi freschi per la Seleco Esce lo Stato, arrivano le banche?

Approvata dall'assemblea straordinaria la ricapitalizzazione della Seleco. Nelle casse della società di Pordenone stanno per arrivare 45 miliardi. In prima fila nell'aumento di capitale Gian Mario Rossignolo e la finanziaria Friulia. Esce definitivamente di scena la Rel, che salvaguarda 66 miliardi di crediti. Le banche trasformeranno in azioni parte dei loro crediti? Si discute il piano industriale: concentrazione della produzione a Malta e a Valenoncello.

DARIO VENEZONI

MILANO. L'assemblea straordinaria della Seleco ha approvato l'altra sera a Milano la ricapitalizzazione della società. La finanziaria pubblica Rel esce definitivamente di scena salvaguardando crediti residui per 66 miliardi; impegnati nello sviluppo del gruppo di Pordenone restano Gian Mario Rossignolo con gli alleati riuniti attorno alla Sofin, la finanziaria regionale Friulia e le banche.

li metterà la Sofin, che diventerà così l'azionista di maggioranza relativa; 14 li metterà la Friulia. I rimanenti 14 miliardi saranno coperti da «nuovi azionisti», e comunque sono garantiti dalla stessa Sofin.

banche, che rivendicano dalla società ben 45 miliardi, a trasformare in azioni una parte dei loro crediti: l'azionariato ne risulterebbe rafforzato e i conti del gruppo sensibilmente migliorati, grazie alla drastica riduzione degli oneri finanziari.

l'intero onere dell'investimento). In merito allo stabilimento di Campofornido, dice sempre il sindacato, il piano prevede la costituzione di un punto vendita Seleco oltre a un nucleo produttivo di lavorazioni collegate.

Longuet incontra i vertici della Nec

Parigi offre Bull ai giapponesi

TOKIO. L'acquisizione del controllo del gruppo informatico Bull da parte della giapponese Nec non è un tabù per il governo francese. Lo ha indicato ieri il ministro dell'Industria e del commercio Gerard Longuet. «Non c'è alcun limite alla quota di Nec nella Bull» ha detto Longuet dopo un incontro con i dirigenti del gruppo nipponico, che ha già una partecipazione del 4,43% nella Bull. Il governo francese ha annunciato tre giorni fa l'intenzione di privatizzare la Bull entro il 1994.

nel prossimo luglio. Fonti della Nec hanno intanto fatto sapere che né il governo francese, né i dirigenti della Bull hanno per ora avanzato alcuna richiesta ufficiale.

Trasporti

E l'auto sceglie la rotaia

DAL NOSTRO INVIATO RAUL WITTENBERG

GINEVRA. Costi di trasporto in crescita, strade congestionate, legislazioni anti-Tir. Quanto basta per suggerire il treno come alternativa alla «Bisarca» - quel grosso autotreno a due piani che vediamo sulle strade pieno di autovetture - per la consegna delle automobili ai concessionari. E proprio le Ferrovie si sono organizzate su scala europea per dare una risposta a questa domanda. Nel 1991 tredici società ferroviarie di 12 paesi si sono unite nella Cia (Comunità interessi auto) per offrire all'industria automobilistica un servizio integrato. E in tre anni, con un fatturato di circa 350 miliardi di lire nel '92, hanno trasportato 6 milioni di veicoli da un paese all'altro: l'equivalente di 700mila Tir, per cui le autostrade europee sono state risparmiate almeno di 240mila camion all'anno.

Come ha detto il presidente di turno della Cia, Costantino Bagnai, la formula vincente è presentarsi all'utente come unico interlocutore che garantisce il servizio delle diverse reti a prezzo definito, con assicurazione sul trasporto e amministrazione unica delle varie normative. L'obiettivo è quello di giungere al servizio «porta a porta» attraverso accordi di collaborazione con gli autotrasportatori. E proprio la questione del prezzo ha fatto nascere un contenzioso con l'Unione Europea, che ha accusato le Ferrovie di aver costituito un cartello lesivo della concorrenza. Aggrito l'ostacolo dei prezzi unici stabilendo tariffe differenziate nelle varie direttrici di traffico, la Cia ha fatto valere il Regolamento che ammette tali accordi se finalizzati al miglioramento del servizio.

Volentieri l'industria automobilistica ha aderito alla grande alleanza con il treno, anche per ridurre i costi di «stoccaggio» nei piazzali. Il responsabile della logistica della Fiat-Auto Ermanno Tomavacca ha detto che ormai ogni auto che si produce è venduta. Undici erano i piazzali nel '91, 5 nel '92 e solo 1 nel '93 (a Nona in Piemonte) per la distribuzione in tutto il Centro Europa. Combinando questo taglio con il trasporto su treno, la Fiat ha ridotto del 10% i costi della distribuzione. Tuttavia, dice Tomavacca, in Italia il 95% delle Fiat (almeno finché non andrà a regime la fabbrica di Melfi) viaggiano sui Tir perché il treno conviene soltanto oltre i 400 chilometri.

E la ferrovia resta la speranza del trasporto merci. Con il loro referendum gli svizzeri hanno vietato la circolazione ai camion superiori a 28 tonnellate: «Vi sarà l'esplosione del traffico su rotaia» prevede il deputato elvetico Michel Beguelin, mentre l'Austria rende omaggio ai vicini: «Grazie a loro l'Ue ci lascia il contingente di Tir fino al 2003», dice Pawlik delle Ferrovie austriache.

Fine della guerra con Fintermica

La Jacorossi da ieri è in liquidazione La gestione passa all'Agip

ROMA. La Jacorossi è in liquidazione: lo ha deciso un'assemblea totalitaria degli azionisti (Fintermica e AgipPetroli, ciascuno al 50%) che ha anche nominato un comitato di liquidatori, presieduto da Nazzareno Ferri - ordinario di tecnica bancaria all'Università «la Sapienza» di Roma - e composto da Francesco Barbieri e Paolo Giampiccolo ieri alle 13 passaggio di consegne dal consiglio ai liquidatori, la prossima settimana l'azienda sarà affittata all'Agip Petroli.

Paolo di Torino, la Sanpaolo Finanze) che dovrà elaborare un piano di ristrutturazione dei debiti della società. Piano che, nella proposta del governo, dovrà essere pronto entro metà maggio.

1.100 chilometri di fibre ottiche

La rete telematica delle Fs fa gola all'Iri e alla Sip Contrasti sulla valutazione

ROMA. La rete telematica e telefonica delle Ferrovie dello Stato, giudicata sovrabbondante per le necessità del solo esercizio ferroviario, potrebbe presto cambiare proprietario. Un progetto, quello del disimpegno delle Fs dal versante telecomunicazioni, che rientra nella strategia complessiva dell'amministratore delegato Lorenzo Necci e che sembra aver suscitato l'interesse della Sip e indirettamente dell'Iri. Proprio ieri, nel corso dell'incontro che lo stesso Necci ha avuto a Palazzo Chigi con il presidente del Consiglio Ciampi e il presidente dell'Iri Prodi, l'ipotesi - a quanto si è appreso - sarebbe stata nuovamente presa in esame, anche se, per il momento, in termini generali. Tecnici delle ferrovie e della Sip avevano lavorato fino allo scorso dicembre per esaminare le compatibilità ed effettuare valuta-

zioni. Ma proprio su quest'ultimo punto si erano registrate le maggiori divergenze: le cifre circolate parlavano di una stima di circa 300 miliardi da parte della Sip e di oltre 1.000 da parte delle Fs. Incertezza anche sullo schema tecnico su cui pilotare la trattativa: da una dismissione secca della rete da parte delle Fs, che pagherebbe in questo caso un canone di affitto per le sue necessità, alla creazione di una società comune, con la partecipazione di Fs e Sip a un nuovo soggetto, al passaggio della sola gestione della rete alla Sip.



Lorenzo Necci

Secondo il presidente dell'Ente Pt

400 miliardi di nuove entrate e 1000 di risparmi grazie all'informatizzazione

ROMA. Il progetto di integrazione dei sistemi informatici della pubblica amministrazione potrebbe comportare, da una parte, maggiori entrate fiscali per almeno 400 miliardi all'anno e, dall'altra un risparmio economico di circa mille miliardi all'anno. Sono alcune stime del presidente dell'Ente Poste, Enzo Cardì, che ieri è intervenuto al convegno organizzato dalla Cisl sulla pubblica amministrazione. Cardì ha annunciato, inoltre, che entro l'estate sarà bandita la gara internazionale per realizzare la rete su cui dovrebbero viaggiare tutte le informazioni della pubblica amministrazione e il cui costo dovrebbe aggirarsi sui 500 miliardi. Riguardo al recupero dell'evasione fiscale, Cardì ha detto che «ipotizzando un'efficacia nei controlli che faccia aumentare anche solo dell'1 per mille le entrate, in rela-

zione anche al solo valore delle entrate tributarie (oltre 400 mila miliardi nel '93) si possono valutare in 400 miliardi all'anno le maggiori entrate per lo Stato».