

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).

A guastare la festa è il giornale della Confindustria, che rivela i contorni dell'offerta avanzata da Miller per conto del consorzio: 400 miliardi in 2 tranches e in tre anni, con l'Iri che si dovrebbe tenere il 70% del capitale però in azioni pri-

vilegiate, senza diritto di voto nelle assemblee di bilancio e nella nomina degli amministratori. Miller protesta per la violazione dell'obbligo della riservatezza, ma non smentisce una riga.

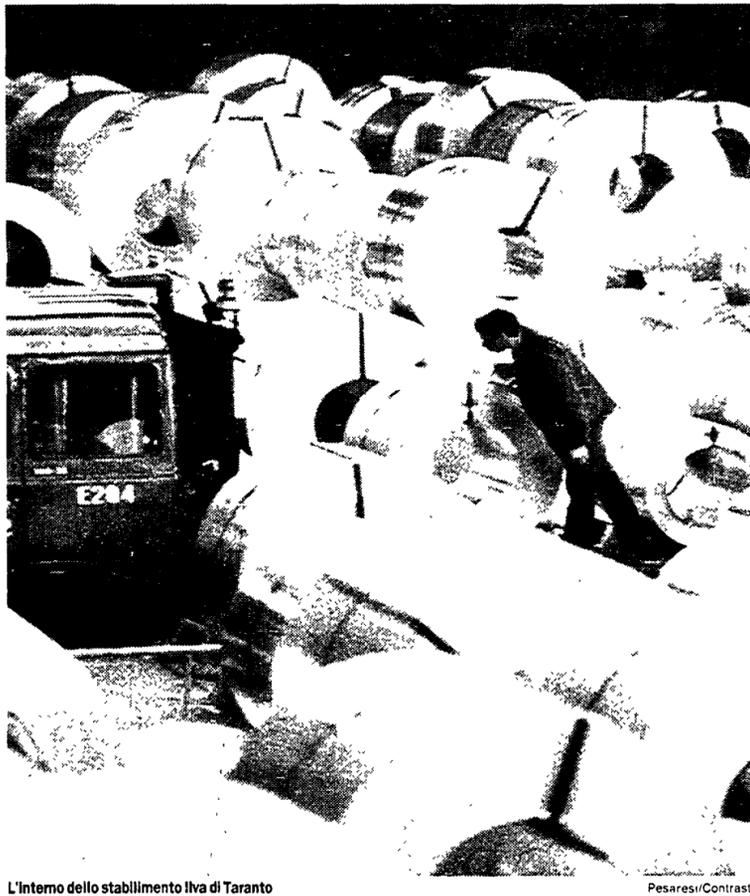
A contrastare la candidatura di questo gruppo eterogeneo rimane un unico concorrente, il duo Lucchini-Usinor. L'Usinor è il maggiore concorrente della stessa Ilp, ricordano gli intervenuti. Se vincessero, incalzano, l'Usinor farebbe i propri interessi e non quelli della siderurgia italiana.

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. □ D. V.

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 Ilp, 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.

Ma quello di Taranto non era uno stabilimento superato? Neanche per idea, è la risposta. Da clienti, tutti i membri della cordata possono confermare che da Taranto e da Novi Ligure escono prodotti di grandissima qualità.

Impegni per l'occupazione ne prendete? Qui William Miller tiene una non brevissima lezione sull'economia di mercato. Più semplicemente gli italiani spiegano che l'Iri sta già negoziando con il sindacato un piano di tagli, per oltre 5.000 unità, in modo da consegnare all'acquirente privato uno stabilimento «pulito», senza eccedenze. □ D. V.



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.

L'aumento di capitale, dopo l'azzeramento del precedente a copertura delle perdite '93, ammonta a 45 miliardi. Di questi, 18

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.

In realtà sulla copertura di questi ultimi 14 miliardi rimane qualche incertezza. Tanto che per il momento la Sofin ha versato appena un terzo di quanto promesso, e cioè 5,4 miliardi, e Rossignolo per il momento non è entrato nel consiglio di amministrazione. L'idea di Rossignolo è infatti che siano le

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.

Nonostante l'ottimismo scaturito dalla conclusione dell'assemblea straordinaria e dall'uscita della Rel dall'azionariato, dunque, non tutti i giochi sono ancora fatti. Risolto il problema finanziario, poi, si tratterà di rimettere in moto un'azienda ferma da mesi e di risolvere i problemi industriali. I sindacati hanno rivelato che il piano presentato dalla direzione prevede la concentrazione della produzione del gruppo in due stabilimenti: quello di Malta e quello di Valenoncello, dopo la chiusura degli impianti spagnoli della Elbe. (Proprio l'acquisto del gruppo iberico, costato ben 75 miliardi, aveva provocato come si ricorderà una grave crisi al vertice, portando la Seleco sull'orlo della chiusura, per la pretesa della Rel di caricare sull'esercizio '93

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.

La concentrazione produttiva e l'incremento dei volumi previsto per coprire anche i mercati spagnolo e portoghese dovrebbero consentire un forte recupero di competitività. Ma questa riorganizzazione potrà anche non semplici problemi sindacali. Le parti stanno discutendo le possibili soluzioni per il prossimo biennio: si parla in particolare della possibilità di fare ricorso ai contratti di solidarietà per 700 operai e impiegati.

Ce la farà questa volta la Seleco? «E cosa crede che sia, un benefattore?», ci ha risposto Rossignolo. Se dopo che mi hanno fatto perdere 23 miliardi sono ancora qui a rischiare le risorse mie e dei miei amici è perché so che c'è la possibilità di portare la Seleco al successo. □

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.

La situazione della Bull va migliorando ha indicato Longuet, sottolineando che escludendo gli accantonamenti, il margine operativo del gruppo sarà quasi in pareggio nel 1994. Ai dirigenti della Nec il ministro francese ha d'altro canto detto che la scadenza entro la quale devono prendere una decisione sulla loro partecipazione alla privatizzazione della Bull non è eterna. Da parte francese si ritiene, peraltro, che per prendere una decisione la Nec aspetterà l'arrivo del nuovo presidente, Hisashi Kaneko, che assumerà la guida del gruppo

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.

Dodicesimo gruppo informatico mondiale, la Bull è stata nazionalizzata nell'82, anno in cui registra le prime perdite (430 milioni di franchi su un fatturato di 7,3 miliardi). Da allora, escludendo il periodo 1985-88, il gruppo ha chiuso in rosso tutti gli esercizi. Per il '93 le perdite, escludendo gli accantonamenti, sono stimate a 3,42 miliardi su un fatturato di 28,2 (-6,6% rispetto al '92). Le perdite accumulate negli ultimi tre anni ammontano a 16,5 miliardi. Hanno invece superato i 22 miliardi di franchi le successive iniezioni di liquidità decise dal governo francese. Il gruppo conta attualmente 32 mila dipendenti, ma è programmato il taglio di 6500 posti. Lo Stato intende negoziare la privatizzazione direttamente con gli investitori. Attualmente la quota pubblica è del 73%. Gli altri principali azionisti, oltre alla Nec, sono France Telecom (16%) e Ibm (4,5%).

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 700 mila Tir, per cui le autostrade europee sono state risparmiate almeno di 240 mila camion all'anno. Questo, almeno, sulle lunghe tratte: il treno va bene dalla fabbrica ai centri di smistamento, ma per portare le vetture al concessionario, nei 2-300 chilometri che mancano, occorre comunque l'autotreno.

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. Aggravato 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 None 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 dei 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.

L'assemblea - ha spiegato Giorgio Poidomani, amministratore delegato di Fintermica, interpellato in proposito - si è svolta giovedì sera subito dopo l'accordo raggiunto sulla proposta del governo. In base a tale intesa verrà dato l'incarico ad una merchant bank (presumibilmente, ha riferito Poidomani, il Credipio o, sempre nel gruppo San

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

A fine gennaio '94, la società operante nella produzione e nel commercio di prodotti petroliferi - a fronte di ricavi per 3.000 miliardi e oltre 800 dipendenti - esponeva una perdita di 140 miliardi, dovuta a operazioni sui cambi per le quali sono stati presentati esposti alla magistratura e per le quali è stato licenziato il direttore finanziario di Jacorossi Bruno Di Medio. Poidomani ha espresso soddisfazione per «la soluzione che permette di evitare il concordato preventivo e, quindi, di non far cadere le commesse già acquisite dall'azienda Jacorossi».

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.

La forte espansione e le prospettive di ulteriore sviluppo del mercato delle telecomunicazioni rendono particolarmente appetibile una rete da 1.100 chilometri di cavi in fibra ottica e 15.000 chilometri di cavi in rame seminati su tutto il territorio nazionale e con accesso diretto alle città, come è quella delle



Lorenzo Necci

Mario Sayadi

Fs (le Ferrovie ne sfruttano la capacità appena al 25%). La trattativa sul versante delle telecomunicazioni potrebbe inoltre affiancarsi indirettamente a un altro «filone» che vede coinvolti Iri e Fs: il passaggio alla società guidata da Necci, che sta puntando a rafforzare la sua immagine di soggetto «intermodale» nel sistema nazionale dei trasporti, dei traghetti della Tirrenia (gruppo Finmare). Intanto, il gran movimento nel settore delle telecomunicazioni sta avendo forti ripercussioni a Piazza Alfari, con i titoli del comparto in netta ascesa.

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 miliardi nel '93) si possono valutare in 400 miliardi all'anno le maggiori entrate per lo Stato».

Sul secondo aspetto, quello della certificazione, Cardì ha osservato che «in Italia le sole amministrazioni comunali producono in media circa 50 milioni di certificati ogni anno. Se si considera che in media un cittadino perde circa mezz'ora per ottenere un certificato e che il costo sociale di questo tempo è di circa 20 mila lire, se ne deduce che il risparmio economico prodotto sarebbe di mille miliardi per anno». Per realizzare questa rete - ha detto Cardì - stiamo definendo un protocollo d'intesa con l'Autontà per l'informatica della pubblica amministrazione. Quanto ai tempi, Cardì ha affermato che potrebbero essere brevi.