

Cirio, dieci offerte per Del Monte

MILANO Sono più di una decina le offerte non vincolanti giunte per l'acquisizione della Del Monte Foods e a inviarle ai commissari straordinari della Cirio sono stati «nomi importanti». Secondo quanto ha precisato Mario Resca, uno dei tre commissari del gruppo alimentare che davanti a un notaio hanno aperto ieri le buste, la short list delle aziende che avranno accesso alla data room non dovrebbe contenere però più di tre nomi, anche se probabilmente alla fine i commissari ne includeranno quattro. «Purtroppo dovremo escludere gli altri» - afferma. Mario Resca non si sbilancia sulle cifre proposte dagli interessati per le attività della Del Monte in Europa, Medio Oriente e Africa, ma lascia intuire che i nomi degli interessati sono di primissimo rango: ci sono, oltre ad alcuni fondi d'investimento Usa accompagnati da un partner industriale e a «gruppi industriali importanti», alcune grandi multinazionali che avevano a suo tempo manifestato interesse per gli asset del gruppo Cirio: il gigante della frutta Dole e la Del Monte Usa, che potrebbe riportare sotto il suo ombrello le attività che fanno capo alla Del Monte Foods dopo la passata scissione. L'esame delle offerte sarà completato entro due-tre settimane.



La sede storica del Monte dei Paschi di Siena. Foto di Grassi

Il costruttore romano, interessato agli immobili, arrotonda la sua quota. Buonsuscita di 4 milioni per De Bustis
Monte Paschi, Caltagirone compra ancora

MILANO La primavera, almeno in Borsa, riscalda gli interessi verso il Monte Paschi di Siena. Da qualche giorno il titolo del gruppo bancario di Rocca Salimbeni è oggetto di attenti rastrellamenti che si riflettono in parte positivamente anche sull'andamento delle quotazioni. In particolare è uno dei nuovi azionisti privati a darsi da fare. Il costruttore ed editore Francesco Gaetano Caltagirone, infatti, continua ad arrotondare la propria partecipazione in Banca Monte Paschi grazie all'acquisto in due settimane di 11,75 milioni di titoli ordinari pari allo 0,48% del capitale di categoria. L'imprenditore romano, dopo aver rilevato 4,75 milioni di azioni ordinarie tra il 26 e il 31 marzo e altre 5,7 milioni tra l'1 e il 6 aprile, è tornato ancora sul mercato, secondo quanto risulta dalle comunicazioni obbligatorie in materia di in-

ternal dealing (cioè gli acquisti o vendite di titoli delle società da parte di consiglieri di amministrazione), rilevando in due operazioni effettuate il 7 e l'8 aprile, rispettivamente 300mila e 1 milione di azioni Mps, al prezzo unitario di 2,514 e 2,538 euro, per un investimento di 754.200 e 2.538 milioni di euro. Caltagirone, che siede nel consiglio di amministrazione della banca e che possiede secondo le comunicazioni Consob una quota pari al 3,73% del capitale ordinario (3,093% di quello totale) della banca senese, ha avviato gli acquisti sul titolo Mps il giorno dopo l'approvazione del bilancio 2003 dell'istituto (il 25 marzo), investendo per lo 0,48% del capitale ordinario circa 29 milioni di euro. Come spiegare questo interesse verso il titolo della banca senese? Chi osserva da vicino il Monte Pa-

schì sostiene che anche lo scorso anno, nel periodo tra il consiglio di amministrazione che esaminò il bilancio e l'assemblea degli azionisti, ci fu una rivalutazione del titolo in Borsa, forse perché alcuni grandi azionisti avevano interesse a sostenere il prezzo delle azioni. Quindi il fenomeno non sarebbe nuovo e non ci sarebbero motivi di preoccupazione. Ma oggi sarebbe soprattutto Caltagirone a smuovere le acque della banca senese. Come mai? Alcuni ambienti vicini all'Istituto sostengono che il costruttore romano vorrebbe contare di più, vorrebbe avere più spazio nella conduzione e nella determinazione delle strategie, magari con l'aiuto degli altri soci privati. Secondo un'altra interpretazione, invece, Caltagirone punterebbe a fare pressione sui vertici e sugli altri azionisti della banca per poter

chiudere qualche importante affare sugli immobili del Monte Paschi, un patrimonio che interessa moltissimo l'imprenditore romano editore di Il messaggero. Si vedrà in occasione della prossima assemblea degli azionisti se ci saranno pubbliche manifestazioni di insofferenza da parte dei soci privati. Certo, adesso si apre il periodo elettorale e grandi cambiamenti al Monte Paschi non sembrano prevedibili. Intanto, per il secondo anno consecutivo, la banca senese ha svalutato di 78 milioni la partecipazione (pari al 4,4%) nella Banca nazionale del lavoro. Nelle note di bilancio è interessante, infine, segnalare che l'ex direttore generale Vincenzo De Bustis, oggi alla guida della Deutsche Bank Italia, ha beneficiato di una buonsuscita di 4 milioni di euro: 2,8 a titolo di retribuzione e 1,19 come «premio di operosità».

Bundesbank non cede sull'oro

Germania, lo scontro tra governo e banca centrale sembra quello tra Tremonti e Fazio

Marco Tedeschi

MILANO Con le debite differenze, sembra di veder riprodotto lo scontro nostrano tra il governatore della Banca d'Italia, Antonio Fazio, e il superministro dell'Economia, Giulio Tremonti. Compresa la divergenza d'opinione sull'utilizzo delle riserve auree custodite nei forzieri di via Nazionale.

Al centro dello scandalo politico-mediativo che ha portato all'autospensione - in pratica alle dimissioni dall'incarico - il presidente della Bundesbank, Ernst Welteke, più che il soggiorno di quattro notti nell'hotel più lussuoso di Berlino a spese di un istituto controllato, la Dresdner Bank, vi sono probabilmente alcune centinaia di tonnellate d'oro. E la loro utilizzazione.

Ad avanzare l'ipotesi è il settimanale tedesco *Focus*, che rivela come il governo tedesco, in realtà, pensasse già da tempo a sostituire Welteke con un altro personaggio, forse più malleabile e certo più filogovernativo: l'attuale numero due del Ministero delle finanze, Caio Koch-Weser, al quale era già stata chiesta - sempre secondo il settimanale - la disponibilità a trasferirsi a Francoforte e diventare nuovo presidente della banca centrale. Il motivo? Appunto la divergenza di opinioni tra Welteke e il governo di Berlino sul modo di utilizzare i proventi della vendita di una parte delle ingenti riserve d'oro della Bundesbank, secondo solo a quelle della Federal Reserve, che ha nei suoi forzieri 3.450 tonnellate del prezioso metallo, valutate, ai prezzi attuali, circa 36 miliardi di euro.

La partita per mettere le mani sull'oro della Bundesbank, che in passato aveva visto cimentarsi - ma senza successo - anche Helmut Kohl, si è riaperta alcuni mesi fa, quando sono affiorate le prime indiscrezioni sulla volontà della banca centrale tedesca di cedere una parte delle sue riserve.

il caso

Eurotunnel senza luce
Ora tocca ai giudici

PARIGI Non c'è pace per Eurotunnel. Nicolas Miguet, il discusso editore che ha vittoriosamente guidato l'altro giorno la fronda dei piccoli azionisti della società franco-britannica, è finito sotto inchiesta perché sospettato di aver manipolato il corso delle azioni diffondendo mesi scorsi notizie false. A fare aprire l'inchiesta è stata la vecchia direzione di Eurotunnel, silurata due giorni fa dall'assemblea degli azionisti. La denuncia contro ignoti era stata presentata nell'ottobre scorso quando Miguet era già in piena battaglia con l'equipe al potere, accusata di portare Eurotunnel al fallimento.

L'inchiesta giudiziaria è parallela a quella avviata dall'Amf, il controllore dei mercati finanziari francesi, dopo aver constatato movimenti insoliti tra marzo e settembre 2003 sull'azione Eurotunnel. Miguet è in pratica sospettato di aver incitato ad acquistare azioni Eurotunnel sulla base di informazioni inesatte per far salire artificiosamente la quotazione e speculare al rialzo. Da quando Miguet ha iniziato la sua offensiva i titoli Eurotunnel sono balzati del 132%.

Poche settimane fa, poi, nell'ambito del rinnovo dell'accordo sulla vendita delle riserve aurifere tra le banche centrali europee, la Bundesbank si è assicurata la possibilità di cedere 120 tonnellate d'oro all'anno, per cinque anni. In totale, 600 tonnellate d'oro, circa un sesto del totale, per un controvalore di oltre 6 miliardi di euro.

Come spendere, però, tutti questi soldi? Nascono qui le divergenze tra la Bundesbank e il governo di Berlino



Il presidente di Eurotunnel Jacques Maillot durante il meeting di mercoledì scorso a Parigi

che, peraltro, ha conti pubblici fortemente deficitari ed è quindi alla ricerca spasmodica di fondi per finanziare le sue iniziative. Welteke, in quanto numero uno della banca centrale, si è sempre detto disposto a investire questa ingente liquidità in un fondo chiuso, gestito da una fondazione, ma con il vincolo di destinare al finanziamento di iniziative dedicate alla formazione e all'istruzione unicamente gli interessi e la rendita di questo fondo. Il

governo, invece, pur non avendolo mai affermato esplicitamente, ha intenzione di investire l'intero ricavato, quindi gli oltre 6 miliardi di euro, in progetti per l'innovazione.

Letto in questa luce, lo scandalo appare quindi come la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso dei rapporti, già tesi per motivi sostanziali, tra Berlino e la Bundesbank. Ma può difficilmente essere considerato il motivo scatenante di un atteggiamento,

tenuto dal governo tedesco nei confronti di Welteke, che ha stupito gli osservatori. La reazione del governo è stata, infatti, quella di chi ha negato fin da subito a Welteke qualsiasi attestato di solidarietà (anche solo di circostanza), affrettandosi anzi a rimarcare che questi comportamenti non sono accettabili.

Forse è vero, come sostiene *Focus*, che Berlino gli aveva già offerto la presidenza della Bundesbank.

BELLELI

Cig per 550 dipendenti
Firmato il decreto

È stato firmato dal ministro dell'Economia il decreto di proroga della cassa integrazione straordinaria per i lavoratori delle imprese Belleli Montaggi, Belleli Elettrico Strumentale, Belleli Off-Shore e Simi Sistemi. Il decreto garantisce l'erogazione dell'indennità ai lavoratori interessati alle procedure fallimentari per tutto il 2004.

TESSITURA MONTI

No degli operai
al piano industriale

Ottocentosessanta lavoratori hanno detto «no» al piano industriale presentato dalla Tessitura Monti di Maserada sul Piave che, se attuato, comporterebbe, nel corso del 2004, la perdita di oltre 200 posti di lavoro. Secondo il sindacato «è inaccettabile che a pagare siano soltanto i lavoratori con la perdita del posto».

PININFARINA

Matra apre in Marocco
un centro di ingegneria

Andrea Pininfarina ha firmato a Rabat una convenzione con i rappresentanti del governo del Marocco per la realizzazione di un centro di ingegneria che sarà controllato dalla società Matra Automobile Engineering. L'iniziativa si inserisce nella strategia di crescita del Gruppo Pininfarina nel settore dell'ingegneria automobilistica e prevede la formazione di personale.

CAPITALIA

Merrill Lynch
oltre il 2 per cento

Merrill Lynch detiene il 2,007% di Capitalia. È quanto emerge dalle comunicazioni Consob sulle partecipazioni rilevanti di società quotate in borsa. Il superamento della soglia del 2% è stato comunicato lo scorso 7 aprile.

Tutto sembra normale nel grande aeroporto affollato dei giorni di festa, ma tra gli addetti ai servizi serpeggia un'inquietudine nuova. «Questa è la crisi più grave»

Alitalia, i lavoratori di Fiumicino si sentono all'ultima fermata

Eduardo Di Blasi

ROMA A sorprenderti, mentre il treno lascia da un lato l'hotel Savoy e imbocca la strada ferrata sopraelevata che arriva nella stazione di Fiumicino-aeroporto, è quel manifesto gigante di Berlusconi che sorride dietro un numero con un -3.000 qualcosa, e gli aerei con la coda Alitalia che decollano, ancora. Se Alitalia chiude, il segno meno si dovrà mettere davanti a 21mila lavoratori, tra impiegati e indotto dell'aeroporto romano.

Il Leonardo Da Vinci, intorno a mezzogiorno, procede ordinato: le famiglie che gronzolano per il McDonald, i bambini curiosi dell'orrenda fusoliera «di prova» sponsorizzata dal signore del panino e dipinta dei suoi «colori sociali», il giallo e il rosso, una coppia di anziani appesi l'uno all'altro sopra le scale mobili (sponsorizzate anch'esse,

ma da un gestore di telefonia cellulare) che portano al secondo piano del terminal A, l'enorme atrio dedicato alle procedure per i voli nazionali: tutto sembra normale, la Piasqua è vicina. Si parte.

Poi però vedi le facce delle persone che nell'alveare non sono di passaggio per spiccare un volo per le vacanze. E qualcosa, subito, appare diverso. Dalle prime tre parole che scambi con loro ti accorgi che

Piloti e controllori di volo possono far sentire la loro voce noi, se scioperiamo veniamo cambiati in un attimo

chi hai di fronte, che sia di guardia ai carrelli, che sia addetto alle pulizie, che lavori proprio lì, all'Alitalia, la compagnia di volo immersa in una crisi che non vede per ora luce, è preoccupato «più del solito» («il solito» è già a un livello piuttosto alto di apprensione).

Michele, una trentina d'anni, capelli scuri, uno dei cento lavoratori della Pelman, ditta di pulizie, passa avanti e indietro per il terminal C, quello dei voli internazionali a raccogliere rifiuti. «Ogni due-tre anni fanno un appalto nuovo, noi perdiamo il posto e siamo reimpiegati nella ditta che vince la nuova gara. Adesso però si rischia di più. Se Alitalia va male a noi va peggio».

Da sempre flessibili, i lavoratori dell'indotto aeroportuale sono abituati a vivere con l'incertezza del domani. Il signor Luciano, della Sicontra, ditta impegnata nella revisione dei monitor degli orari, quando gli si chiede quanti siano i lavo-

ratori impiegati nell'impresa, risponde: «Quattordici, ma scriva che siamo molti meno, che tanto è questione di giorni. Intanto è due mesi che non ci pagano». Lui, così come molta parte del personale «precarico» che ruota attorno allo scalo di Fiumicino, lavora lì da vent'anni, un contratto dietro l'altro: «Questa crisi mi sembra la più grave. Le altre si risolvevano, qui invece sembra debba andare sempre peggio, e nessuno fa niente».

Giuseppe, invece, ha uno sguardo sconcolato. Dipendente di terra Alitalia, il fallimento di una compagnia aerea già l'ha vissuto sulla sua pelle. Si chiamava Itavia, vent'anni fa. Prima della tragedia di Ustica i vettori dell'Itavia erano un piccolo concorrente della grande casa: «Allora si scelse il monopolio. Non tolleravano la presenza di altri concorrenti per Alitalia - ricorda adesso Giuseppe - noi fummo licenziati il 10 dicembre del 1980. Per due anni

ci arrangiamo a fare lavoretti, all'inizio non era nemmeno prevista la cassa integrazione. Poi ci riassorbirono in Alitalia».

Adesso Giuseppe, a un anno dalla pensione («Non mi preoccupo per me, a me uno scivolo per andare in pensione lo daranno pure, ma quelli che hanno trent'anni che si metteranno a fare?», ritiene che anche la sua voce, alla fine, sia inutile: «Le mie opinioni non contano molto. I piloti possono anche far sentire la propria voce, i controllori di volo anche: sono i «tecnici» senza i quali il servizio va in tilt. Noi che siamo personale di terra, alla fine, ci siamo o non ci siamo, non importa molto. Siamo talmente interscambiabili che se facciamo sciopero ci mettono un attimo a sostituirci».

Poi si tira indietro sulla sedia, si carezza la barba bianca e curata e afferma, sempre fatalista: «Se lo lasci dire da un anziano che ha espe-

rienza, esperienza in fregature subite dico, questa crisi è la peggiore che ho visto».

Sulle scale mobili che dal Terminal C portano verso il B (quello dei voli europei), il signor Andrea, dipendente Alitalia addetto allo scalo non ha tanta voglia di parlare: «L'umore è quello che è. Dopo Piasqua ci sarà la riunione. Aspettiamo». Gli occhi sono rossi e tesi.

I «garellini», addetti ai carrelli

Ogni due o tre anni fanno un nuovo appalto, noi veniamo licenziati e riassunti adesso però rischiamo di più

dei bagagli, sembrano vivere in un mondo a parte, dove le notizie arrivano e non arrivano. Roberto, che lavora lì da 8 anni, mantenendo lo stesso tipo di lavoro ha cambiato talmente tante di quelle ditte che adesso domanda ad un collega: «Che gli dico che per cosa lavoriamo per la Snam, la Linda o la Bona-dea?».

Anche le notizie sulla crisi della compagnia di bandiera, arrivano un po' frammentate, e nessuno ha preso il conteggio degli «ultimi» «30 giorni di vita» che sono stati dati ad Alitalia («E quando l'hanno detto?», chiede una signora sui cinquanta con i capelli ossigenati). Poi, però, quando si parla della vita di tutti i giorni, le colpe hanno un solo bersaglio: «Sono stati i dirigenti che si sono seduti sugli allori. Adesso non hanno più soldi, perché? Perché prima hanno dormito. Adesso comunque diventa veramente tosta».