

**GAS, A OTTOBRE NUOVI RINCARI**

**MILANO** Aumentano le tariffe di trasporto del gas sulla rete nazionale. L'Autorità per l'energia ha infatti stabilito per il prossimo anno termico 2004-2005, dal 1 ottobre fino al 30 settembre dell'anno prossimo, un aumento medio nominale dell'1,9% (con una riduzione, in termini reali, al netto dell'inflazione, dello 0,6%).

L'impatto sul costo finale per i consumatori, spiega l'Authority in una nota, sarà comunque «impercettibile», approssimativamente pari allo 0,1% (praticamente nullo in termini reali). «La componente a copertura dei costi del trasporto nazionale, infatti, - osserva l'Autorità - pesa sulla tariffa complessiva, comprese le tasse, per circa il 5%».

L'Autorità ha anche aggiornato la tariffa per il servizio di rigassificazione, che registra una diminuzione

dell'1,7% nominale, ed ha diffuso un documento per la consultazione per la regolazione dell'accesso agli impianti di rigassificazione.

L'aumento medio dell'1,9%, precisa ancora il Garante, segue due anni di riduzione, così come la tariffa per l'utilizzo dell'impianto di rigassificazione di Panigaglia (l'unico attualmente in funzione in Italia), che vede una riduzione dell'1,7% nominale rispetto alla precedente (che corrisponde ad una riduzione media del 4,2% in termini reali).

Complessivamente, nel primo periodo di regolazione la tariffa di trasporto ha registrato una riduzione di circa il 21% in termini reali e la tariffa di rigassificazione è diminuita, sempre in termini reali, intorno al 13%.

**ARCHIVI & AZIONE**

Il dibattito negato sui fatti di Piazza Alimonda in edicola il Vhs con l'Unità a € 6,50 in più

**Giorni di Storia**

**Vietato Vietare**

Oggi in edicola il libro con l'Unità a € 4,00 in più

# economia e lavoro

## Per Alitalia un futuro a pezzi

La compagnia di bandiera è da ieri finita nella «lista nera» della Consob

Bianca Di Giovanni

**ROMA** Alitalia entra nella «lista nera» della Consob. La compagnia di bandiera ha ricevuto l'ordine dell'Autorità di Borsa di fornire informazioni mensili al mercato sullo stato di salute della società. In altre parole la Magliana ha l'obbligo di rendere «trasparenti» i suoi conti nei confronti degli operatori finanziari e comunicati mensili, e non più soltanto attraverso le trimestrali, semestrali e bilancio annuale. Come dire: è un'osservata speciale, assieme ad altre 24 società (tra cui Finmatica e Richard Ginori) che oggi si ritrovano nella «black list». L'intervento scatta ogni qualvolta una società non ottenga la certificazione dei conti da parte dei revisori e quando le perdite siano superiori ad un terzo del capitale. In effetti l'aviolinea non ha ancora ottenuto l'ok della Deloitte & Touche, che ha emesso un verdetto di «non opinion» sui suoi conti.

Il supercommissario Giancarlo Cimoli conta di ottenere il via libera dei revisori una volta incassato l'ok formale di Bruxelles al piano di risanamento, che dovrebbe arrivare il 20 luglio. Una settimana più tardi, il 28 luglio, il piano dovrebbe essere varato dal consiglio d'amministrazione della compagnia. Contatti informali con la Commissione Ue sono già in piedi da tempo e l'ok dovrebbe essere scontato. Secondo indiscrezioni filtrate ieri da Bruxelles, il cammino del risanamento sarà durissimo e durerà fino al 2006, quando la compagnia prevede di raggiungere il pareggio di bilancio. A quel punto, però, esisterà un'Alitalia completamente diversa da quella attuale. Due società, Az Fly (per il volo) e Az Service (per i servizi di terra), che a loro volta controlleranno altre «baby-società». Un vero spezzatino, che rivoluziona la



Grande corteo a Stoccarda

Oltre 60mila dipendenti di DaimlerChrysler hanno scioperato ieri in vari stabilimenti della Germania per protestare contro i piani di risparmi del gruppo. A Sindelfingen, presso Stoccarda - dove si trovano gli impianti più grandi e importanti - circa 20 mila operai hanno sospeso l'attività per due ore. Altri scioperi sono stati messi in atto in stabilimenti del gruppo a Duesseldorf, Berlino e Amburgo.

### Mercedes minaccia 6mila licenziamenti Lavoratori in piazza nelle città tedesche

Il responsabile della Mercedes Juergen Hubbert ha minacciato il taglio di 6 mila posti di lavoro sui complessivi 30 mila di Sindelfingen se per la nuova C-Klasse - prodotta a partire dal 2007 - non verranno risparmiati

500 milioni di Euro all'anno. In caso contrario il gruppo prevede lo spostamento della produzione dei modelli della nuova C-Klasse da Sindelfingen a Breme e Sudafrica, dove il costo del lavoro è notevolmente più basso. Nei luoghi della protesta si sono svolti raduni e cortei di maestranze anche notturni, con comizi contro i piani di risparmio. Su cartelli e striscioni scritte quali «È guerra» o «Chi semina vento raccoglierà tempesta».

Nel piano di Cimoli è prevista la nascita di due grandi società: una per il volo e l'altra per i servizi a terra

struttura del gruppo. E non solo. La complicata architettura societaria serve innanzitutto a trasferire personale (in eccedenza) da una parte all'altra per consentire poi uscite più soft, magari in settori in cui siano previsti ammortizzatori sociali (che non esistono per il comparto dei trasporti). Nel piano non si parla esplicitamente di esuberanti, ma so-

lo di trasferimenti. In ogni caso le eccedenze dovrebbero essere quelle già indicate dai vecchi piani: tra le tremila e le cinquemila unità.

Tutto comincia dal prestito-ponte di 400 milioni garantito dallo Stato, che consentirà all'aviolinea di tirare avanti mentre si porteranno a termine le complicate operazioni societarie. Senza quel presti-

to la compagnia avrebbe «ossigeno» fino al 30 settembre. Il risanamento richiede tempi rapidi. Più rapidi di quanto lo stesso top manager aveva previsto al momento dell'insediamento. Pare che a spingere sul pedale dell'acceleratore per le misure drastiche di efficientamento sia stata la stessa Commissione Ue. Secondo Cimoli occorrono «azioni radica-

Scattato l'obbligo di fornire ogni mese informazioni sullo stato di salute finanziaria dell'azienda

li di efficientamento» in diversi settori, da quello dei costi a quello commerciale, passando attraverso una complessiva riorganizzazione della struttura. Naturalmente, osserva Cimoli, gli interventi sui costi sono più facili da prevedere rispetto a quelli sui ricavi, che dipendono anche dall'andamento del settore. La ristrutturazione è comunque inevitabile per Alitalia come lo è stata per altri grandi vettori che hanno già compiuto questo passo.

Quanto ai destini delle due società gemelle, alla fine saranno inevitabilmente divisi. Az Service, che comprende i settori di servizio aeroportuale-handling, manutenzione, amministrazione, information technology, prevede l'ingresso di partner industriali (sono stati avviati contatti con Fraport, Finmeccanica, Ibm, Eds) con quote di maggioranza e la fornitura dei servizi ad AZ Fly a prezzi di mercato.

Il progetto punta a rendere competitiva AZ Fly anche con novità contrattuali (di impiego e retribuzione) per il personale navigante. Troppo presto per capire in cosa consista esattamente questa novità. Per Az Fly, dopo la ricapitalizzazione attraverso il prestito-ponte, si prevede la privatizzazione richiesta dalla stessa Ue come condizione all'autorizzazione al piano di salvataggio, con la discesa dell'azionista Tesoro dall'attuale 62,3% al di sotto del 50%, e l'aumento di capitale con la partecipazione di investitori industriali. Sarà Az Fly a cercare partner internazionali (non solo Air France-Klm) di livello europeo. Ma non si esclude l'intervento di cordate nazionali prima dell'ingresso in gruppi stranieri. Nell'analisi svolta sugli acquisti, sono state individuate «oltre cento possibili iniziative» per risparmiare su beni e servizi stimando minor costi fra i 150 e i 200 milioni di euro nell'arco di piano.

Il notissimo marchio, famoso un tempo per gli elettrodomestici bianchi e oggi specializzato in resistenze, trasferisce due stabilimenti tagliando 620 posti

## Il «made in China» si prende una fetta della Zoppas

DALL'INVIATO **Michele Sartori**

**TREVISO** Sempre lei, la zeta di Zoppas. Cinquant'anni fa era stata la bandiera del primo boom del Nordest. Cinquant'anni dopo è il simbolo di un'economia che sbiadisce. Fine di un percorso circolare: Zoppas Industries ha annunciato che chiuderà due dei quattro stabilimenti italiani, licenziando 620 dipendenti su 1360. E non per situazioni di crisi. Semplicemente, ha deciso di spostare il grosso della produzione in Cina. Conviene. L'operaio costa neanche mezzo dollaro all'ora. Nel Trevigiano, nonostante salari al minimo, costa 16 euro. I conti sono presto fatti. La propaganda del gruppo continua a sbandierare come caratteristica «la valorizzazione del capitale umano»: non precisa dove.

Non è la solita delocalizzazione parziale. Questo è un processo pressoché globale, la migrazione di un gruppo, e con esso di un intero settore. Gli esperti hanno coniato un nuovo termine, il «manifattour». Zoppas Industries non fa da tempo elettrodomestici, quel ramo, quel marchio e quel celebre slogan - «Zoppas li fa, nessuno li distrugge» - appartengono da tempo alla Electrolux. Però la famiglia sta sempre nel giro. Si è specializzata, ed è leader mondiale, in resistenze per ogni tipo di elettrodomestico, dal casalingo all'industriale. In Italia ha 4 stabilimenti: l'Irca di S.Vendemiario, la Sev di Miane, la Rica di Vittorio Veneto e la Coris di S.Vito al Tagliamento. Sev e Coris sono destinate a sparire completamente, l'Irca a ridimensionarsi. All'estero invece è in tumultuoso sviluppo, ha già altri 8 stabilimenti e 3.000

dipendenti, dal Messico al Brasile, dalla Germania alla Svezia, e soprattutto all'est. Ha cominciato con la Romania, otto anni fa. Pochi si allarmavano allora, più che questione di costi pareva una scelta dettata dalla difficoltà di trovare manodopera a Nordest. A Timisoara Gianfranco Zoppas - che già a casa sua è l'uomo più ricco della regione - è una potenza, miete pellegrinaggi presidenziali, lauree honoris causa, diplomi d'onore per la «solidarietà umana». Due anni fa, ha poggiato il primo piede in Cina; adesso segue il resto.

C'è da preoccuparsi, eccome. «È tutta una filiera che si delocalizza», constata il segretario Fiom di Treviso, Candido Omicciolo. L'elettrodomestico, nel Trevigiano, conta diecimila addetti. De Longhi ha annunciato lo spostamento in Cina del 40% della produzione.

L'Electrolux, del 20%. Zoppas, che produce per entrambi, di quasi tutto. Altre aziende minori, dalla De Nardi alla Saeco, ci stanno pensando.

È un gigantesco stormo di phon, ferri da stiro, stufette, ventilatori, macchine da caffè che vola da Treviso a Pechino. Restano alme-

na, in Veneto, i «cervelli»? Omicciolo dubita, disincantato: «I cervelli stanno vicini al prodotto».

Le fabbriche italiane di Zoppas Industries in pochi anni si sono gonfiate e sgonfiate a fisarmonica. Già i 1.360 dipendenti di oggi, destinati a dimezzarsi, sono la metà rispetto allo scorso decennio. Per i 620 «licenziandi» il futuro è nerissimo, il mitico Nordest è fermo, perfino il suo cuore pulsante, l'alto Trevigiano, batte aritmico. Insomma, nessuno assume più. E i pochi che ancora cercano, vogliono giovani. Operai ed impiegati del gruppo hanno invece un'età media oltre i 40 anni; e più della metà sono donne.

Antonella Donadel è una di loro. Ha 42 anni, è single, e delegata della Sev di Miane. Negli ultimi mesi ha visto il suo gruppo produrre nuovi macchinari e spedirli in Ci-

**COMUNE DI CERVIA (RA)**

(C.F. E P. IVA: 00360090393)

Riapertura termini pubblico incanto "Intervento di riqualificazione urbana del centro di Milano Marittima (V.le Gramsci)" CUP E36G03000000003, pubblicato il 21/06/2004 per l'importo a base d'asta di Euro 1.313.789,47 di cui Euro 1.298.789,47 soggetti a ribasso d'asta ed Euro 15.000,00 per oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta. Il termine per la presentazione delle offerte è posticipato dal: 19/07/2004 h. 12.00 al 05/08/2004 h. 12.00. **La gara si terrà il 06/08/2004 h. 9.00** anziché il 20/07/2004 h. 9.00. La riapertura dei termini è concessa solo per lo studio dell'offerta e non per la presa visione dei luoghi.

Il Capo Servizio Segreteria Generale  
Dott.ssa Ivonne Fiumana