



# € conomi a

LAVORO

MERCATI

RISPARMIO

**LA BORSA**

MIB	1045	0,577
MIBTEL	24980	1,363
MIB30	36870	1,341

**LE VALUTE**

DOLLARO USA	1,095	0,009	1,086
LIRA STERLINA	0,674	0,000	0,674
FRANCO SVIZZERO	1,601	0,008	1,593
YEN GIAPPONESE	131,740	-0,710	132,450
CORONA DANESE	7,433	0,000	7,432
CORONA SVEDESE	8,892	-0,045	8,938
DRACMA GRECA	321,300	-0,350	321,650
CORONA NORVEGESE	8,543	-0,017	8,560
CORONA CECA	37,940	-0,027	37,960
TALLERO SLOVENO	191,363	1,537	189,826
FIORINO UNGHERESE	252,830	2,490	250,340
SZLOTY POLACCO	4,314	0,044	4,270
CORONA ESTONE	15,646	0,000	15,646
LIRA CIPRIOTA	0,579	0,000	0,579
DOLLARO CANADESE	1,660	0,016	1,644
DOLL. NEOZELANDESE	2,046	0,010	2,035
DOLLARO AUSTRALIANO	1,723	0,011	1,712
RAND SUDAFRICANO	6,749	0,069	6,680

I cambi sono espressi in euro.  
1 euro = Lire 1.936,27

## Tute blu, si sblocca la trattativa

### Orario, permessi, flessibilità: Federmeccanica presenta le sue proposte

**FELICIA MASOCCO**

**ROMA** Finalmente si tratta. Ieri, per la prima volta in cinque mesi, il faccia a faccia tra la delegazione sindacale e quella degli industriali metalmeccanici ha assunto le sembianze di una vera riunione di lavoro al termine della quale i protagonisti hanno parlato di «svolta», lasciandosi un fitto calendario di nuovi appuntamenti per la prossima settimana.

Al negoziato è stato tolto il freno è questa è senz'altro la prima importante novità; la seconda è che il percorso sia ripreso (o meglio, è iniziato) dalla questione dell'orario, la più ostica dell'intera trattativa. Attenzione, però, l'escamotage usato dai sindacati per «stannare» la controparte e ottenere le «controposte» fino a ieri tacite da Federmeccanica, è stato quello di glissare sul nodo della riduzione contrattuale dell'orario e proporre di discutere, piuttosto, di straordinari, di banca delle ore, di flessibilità e di effettiva fruizione delle riduzioni già previste.

Che nel quartier generale di Confindustria tirasse un'aria migliore delle sessioni precedenti si era capito a fine mattinata, dopo l'affondo di Fiom, Fim e Uilm e la disponibilità ad entrare nel merito di Federmeccanica, «sensibile» a quella che il direttore generale Michele Figuratì ha definito «una più buona volontà dei sindacati». Quindi, nel pomeriggio, una lunga riunione «in ristretta» nel corso della quale gli industriali hanno chiesto una distribuzione plurisettimanale degli orari: in pratica, Federmeccanica propone che si arrivi a lavorare per qualche settimana fino a un massimo di 48 ore con compensazioni in altri periodi per un impegno lavorativo di 32 ore. Da quanto riferito da Figuratì, inoltre, non verrebbe opposto un netto rifiuto alla richiesta sindacale

di smonetizzazione delle 104 ore di riduzione d'orario già previste dal contratto vigente e gli imprenditori sarebbero dunque «disponibili a discuterne». «Anche se - ha spiegato Figuratì - occorre trovare una strumentazione precisa perché un'assoluta certezza di godimento ci può essere per il lavoratore solo nel caso di una programmazione in tempi medio-lunghi».

A questo schema, Fiom, Fim e Uilm replicheranno negli incontri previsti per giovedì e venerdì della prossima settimana, mentre ieri i leader sindacali si sono limitati a registrare il significativo avanzamento del negoziato. «Dopo un lungo periodo di allusioni e vaghezza, sulla flessibilità e sull'orario c'è stata finalmente un'esposizione articolata e questo di per sé è un fatto positivo», ha commentato il segretario generale della Fiom Claudio Sabbatini. E a chi gli chiede a quale «elemento» si debba l'inizio di questa fase nuova, Sabbatini sgombra il campo da dietrologie di sorta e fa notare che il diverso atteggiamento di Federmeccanica sia da un lato dovuto al fatto che martedì prossimo gli industriali riuniscono il loro direttivo; e dall'altro, alla presa d'atto che «non si poteva più continuare così, con risposte vaghe e rinvii ogni due settimane».

Sul fattore-tempo dice la sua anche il segretario del sindacato autonomo Fimic, Felice Cavallitto, per il quale serrare il confronto significa fare il contratto in «tempi utili»: «prima, cioè, che scatti l'automatismo degli aumenti previsti dalla cosiddetta "scala mobile carsica", che viene pagata ai lavoro-

ri in assenza del nuovo contratto».

Tempistica a parte «l'importante è che Federmeccanica sia scesa nel concreto», dice il leader della Fim Giorgio Caprioli, e il segretario della Uilm, Luigi Angeletti ha aggiunto che «sulle proposte si potrà ragionare, dopo aver appurato alcune modifiche». Il prossimo appuntamento è per lunedì, e saranno gli imprenditori a pronunciarsi sul documento preparato dai sindacati sui temi dei diritti e della formazione. Mercoledì, si riunisce invece la delegazione sindacale, e giovedì e venerdì Fiom, Fim e Uilm daranno il loro giudizio su quanto ascoltato ieri. Intanto gli scioperi continuano: ieri si sono fermate le tute blu della Fincantieri di Ancona, e manifestazioni si sono tenute a Firenze e nel milanese, davanti alla sede dell'Italtel di Cassina de Pecchi.



Lavoratori metalmeccanici in piazza a Brescia manifestano per il rinnovo del contratto

Alabiso/Ansa

## Mercedes rompe con Nissan

### Torna alla ribalta la Renault

Si è volatilizzata come una bolla di sapone la notizia, data per certa non più tardi di un mese fa in Giappone, di un ingresso della casa automobilistica tedesco-americana DaimlerChrysler nella Nissan Motor. La rottura delle trattative, durate tre mesi, è avvenuta a Tokyo pochi giorni fa ed è stata annunciata ieri a Stoccarda dal presidente della DaimlerChrysler Juergen Schrempp il quale ha spiegato che le possibilità offerte da uno stretto collegamento a Nissan non risultavano raggiungibili «in maniera così facile e rapida come ci aspettavamo». Escluso anche l'ingresso in Nissan Diesel, restano in piedi solo le collaborazioni già pianificate nel settore dei veicoli commerciali leggeri. Ma cos'è che ha scoraggiato la Chrysler dal tanto agognato sbarco in Asia? I costi dell'integrazione della tedesca Daimler-Benz con l'americana Chrysler? O piuttosto il forte indebitamento della Nissan che si appresta a chiudere l'esercizio fiscale al 30 marzo con 2 mila miliardi di yen di passivo, pari a circa 30 mila miliardi di lire. La difficile situazione finanziaria mette ombra ora anche sull'altra partnership possibile: la Renault. Ieri al salone di Ginevra il presidente della casa francese Schweitzer si è mantenuto cauto, parlando di «differenze culturali» tra le due aziende e smentendo per il momento la presentazione di un'offerta ufficiale. Intanto la Nissan proprio per far fronte alla situazione debitoria starebbe cercando di vendere le quote azionarie che ha in nove compagnie telefoniche nipponiche.

## Fiat assume 200 giovani nella fabbrica di Melfi

I sindacati: altri 100 posti con l'interinale

GIOVANNI LACCABÒ

**MILANO** Alla Fiat di Melfi saranno assunti 200 giovani con un contratto di formazione lavoro per la produzione della nuova «Punto». Lo ha reso noto ieri il segretario Uilm Roberto Di Maulo al termine di un incontro con l'azienda. E tra i sindacati qualcuno ha proposto il ricorso anche al lavoro interinale nei prossimi mesi estivi per un altro centinaio di giovani. Di Maulo ha anche espresso apprezzamento per l'andamento del mercato nello scorso mese di febbraio che smentirebbe le pessimistiche previsioni di gennaio: «Secondo dati aziendali - ha detto il segretario nazionale della Uilm - si registra per la Fiat una crescita della quota al di sopra del 40 per cento del mercato italiano, ed una crescita anche in Europa».

Partendo da questo dato positivo, per Di Maulo «è possibile che nei prossimi mesi non si faccia ricorso alla cassa integrazione negli stabilimenti di carrozzeria». Il previsto incremento dell'occupazione a Melfi, sia stabile che temporaneo, matura appunto nel contesto positivo della domanda, precisa Di Maulo, il quale inoltre ritiene che «il picco di salita produttiva potrà essere affrontato non facendo ricorso al solito straordinario, ma appunto consentendo ad altre decine di giovani disoccupati di fare ingresso, sia pure temporaneamente, nel mondo del lavoro».

Soddisfatto anche il leader Fim Cisl Cosmano Spagnolo, secondo cui «le 200 assunzioni per Melfi dimostrano che coniugando flessibilità e utilizzo degli impianti è possibile un effetto positivo». Anche Spagnolo preannuncia la ricerca di ulteriori forme di flessibilità nei prossimi giorni «non potendo Melfi, che già opera su 18 turni, ricorrere a prestazioni straordinarie».

Infine Giuseppe Cillis, segretario della Fiom di Potenza: «Giudizio positivo perché nella nostra regione il tasso di disoccupazione si aggira attorno al 20 per cento. Il fatto che le aziende torino ad assumere va apprezzato. Inoltre, le nuove assunzioni fanno giustizia di quanto abbiamo denunciato nei mesi scorsi, ossia che Fiat utilizzava in modo improprio la formazione lavoro. Pochi mesi fa abbiamo denunciato la fuoriuscita di 200 lavoratori. Le assunzioni dunque ripristinano il livelli occupazionali che Fiat aveva ridotto in modo unilaterale, e permettono di migliorare le condizioni di lavoro: con l'uscita dei 200, le produzioni non erano calate». Secondo Cillis, ancora, la Fiat dovrà usare i 200 contratti di formazione in modo corretto: «A tal fine chiediamo che l'azienda informi preventivamente le organizzazioni sindacali ed anche la direzione dello stabilimento circa i criteri in base ai quali procederà alle assunzioni, onde evitare le polemiche del passato e le speculazioni politiche». E la ripresa del mercato? «È un segnale che l'azienda è in salute, ed è una ragione in più perché venga firmato in tempi brevi il contratto nazionale. In barba a quanto continua a sostenere la Federmeccanica, abbiamo la controprova che il mercato tira e che le aziende sono in buona salute». Da ultimo, osserva il sindacalista della Fiom, occorrerà indurre la Fiat a proseguire sulla strada delle assunzioni, in quanto l'accordo di programma prevede una forza lavoro di 7 mila unità, mentre anche con le 200 assunzioni si arriva a 6.400.

**MERCATO AUTOMOBILI**  
Le vendite sono in ripresa  
I sindacati: «Disponibili alla flessibilità Ora contratto»

## FUSIONI

### L'intesa Ford-Volvo al vaglio antitrust di Van Miert

**ROMA** La cessione alla Ford del ramo auto della Volvo è approdata sul tavolo del commissario europeo Karel Van Miert, responsabile della concorrenza. La notifica di progetti di fusione, hanno detto fonti comunitarie, è il primo passo che le compagnie interessate devono compiere per ottenere l'eventuale via libera comunitario o un rifiuto a portare avanti la prevista concentrazione. Dopo aver preso visione dei dati forniti dalle due compagnie, informa una nota pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità Europee, la Commissione ritiene che il piano di fusione potrebbe ricadere sotto il regolamento comunitario delle concentrazioni aziendali. La pubblicazione serve quindi a raccogliere reazioni da parte di terzi interessati che vengono invitati a far conoscere alla Commissione, entro dieci giorni dalla pubblicazione, le loro osservazioni sulla proposta operazione.

## L'INTERVISTA

### «Auto, informatica, aerei: l'Italia ci interessa» Prange (Daimler Chrysler) va all'attacco

GILDO CAMPESATO

**ROMA** «Gli incentivi alla rottamazione? Non ho cambiato opinione: non fanno bene al mercato». Proprio mentre si torna a parlare di sostegni pubblici al mercato dell'auto, Jochen Prange, numero uno di DaimlerChrysler in Italia, ribadisce la sua contrarietà: «Non si può chiedere allo Stato di stare alla finestra quando le cose vanno bene e poi bussare aiuto quando la congiuntura è avversa. Ci vuole coerenza in un senso o nell'altro. Ciò vale per l'auto come per altri settori», spiega.

**Lei dice così perché in Italia Mercedes va gonfiata?**  
«No, sono convinto di quel che dico. Anche se non posso negare che l'Italia è ormai il nostro primo mercato europeo dopo la Germania. L'anno scorso abbiamo venduto 59.000 auto, un record. Pen-

savamo ad un '99 più tranquillo ed invece nei primi due mesi abbiamo venduto il 40% in più. Penso che la promozione per la festa della donna ci ha fatto vendere 900 classe A in due giorni».

**E se gli italiani si preoccupassero dell'invasione tedesca?**

«Ma anche Fiat vende in Germania. E poi, noi abbiamo prodotti che non si fanno in Italia. Lo stesso si può dire dell'Italia con la moda. È un po' questo lo spirito della nuova Europa. Non va poi dimenticato che tra occupati diretti ed indiretti diamo lavoro a 5.000 persone. Mercedes ha appena aperto a Como un centro di design avanzato. È un modo per valorizzare le risorse del vostro Paese».

**Chrysler vende poco in Italia.**  
«Perché per loro l'Italia era una provincia dell'impero, poca cosa. Per noi è un mercato importante: puntiamo a raddoppiare le vendite di auto Chrysler portandole a

quota 24.000 fra due anni».

**Ogni tanto si riparla di un interesse di Mercedes per Fiat.**

«Abbiamo già il nostro lavoro per digerire la fusione con Chrysler».

**Maintenant puntavate Nissan.**

«Questo perché vogliamo entrare nel mercato asiatico dove siamo ancora troppo deboli. I riflessi in Europa, comunque, non sarebbero stati significativi. A noi, poi, interessava Nissan Diesel».

**Daimler è anche Airbus. Ci sono prospettive per l'Alenia?**

«Non abbiamo nessuna prevenzione contraria. Tant'è vero che le discussioni con Finmeccanica non sono affatto interrotte».

**Si dice che Debis, il vostro braccio informatico, sia interessato a comprarsi Finsiel.**

«Anche con Telecom i discorsi sono aperti. L'Italia non ci interessa solo come mercato dell'auto».

**Lei è stato uno sponsor dell'Italia nell'euro. Pentito?**

«Perché mai? Dove sarebbe la lira senza l'agancio alla moneta unica? Credo che gli italiani debbano essere estremamente grati a uomini come Ciampi. Anche se avete ancora molte cose da fare, a partire dal controllo della spesa sociale».

**Se è per questo, anche i suoi colleghi tedeschi cominciano a preoccuparsi.**

«Soprattutto per le tasse. In Germania il governo guarda al breve periodo preoccupandosi poco delle conseguenze sulla competitività del sistema. Col rischio di far scappare l'industria dalla Germania».

**In Italia fa effetto vedere i tedeschi dibattersi con problemi "italiani".**

«Anche in Germania. Vorrà dire che noi tedeschi non potremo più metterci su un piedistallo e guardarci dall'alto in basso. Io, comunque, mi sento mezzo italiano».

