

ROMA Il ministro del Lavoro, Antonio Bassolino, accelera sul NAP, il National Action Plan che deve essere consegnato a Bruxelles dai Paesi dell'Unione Europea. Il documento deve essere presentato entro il 31 maggio, dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri. La riunione di ieri fra il ministro, rappresentanti delle Regioni e delle parti sociali, è servita appunto ad entrare nel merito delle questioni e verificare l'impianto di un Piano per l'occupazione «dal quale - ha commentato Raffaele Bonanni, segretario confederale Cisl - l'Unione Europea



Occupazione, 80mila posti dal part time Emergenza e interventi locali, il piano italiano per Bruxelles

pretende non l'esposizione di belle intenzioni, ma l'indicazione di bei risultati». Nel NAP è praticamente contenuto tutto il repertorio di strumenti per l'occupazione previsti dal patto sociale, con l'aggiunta delle novità introdotte dai «collegati» alla Finanziaria. Particolare spazio viene dato all'emersione del lavoro nero, agli interventi sul territorio, alle azioni positive già in atto (11 contratti d'area avviati e 40 patti territoriali innescati). Innovativa potrebbe essere, secondo fonti sindacali, la parte del Piano dedicata al lavoro part time, un settore in cui l'Italia era in ritardo

rispetto all'UE, ed alle esigenze di una «fetta» importante del mercato del lavoro. Con nuovi meccanismi di incentivo al lavoro a tempo parziale, i sindacati calcolano circa 80-90.000 nuovi posti da attivare. In pratica gli interventi al lavoro a tempo parziale sarebbero così articolati: il 10% per i contratti part time da 24 a 48 ore; il 13% per quelli da 28 a 32 ore. Tali contratti sono attivabili fino al 20% nelle aziende fino a 250 dipendenti, al 10% nelle aziende da 250 a 1.000 dipendenti ed al 2% da 1.000 dipendenti in su. I contratti riguardano i giovani (uomini e donne) fino a

25 anni e senza limiti di età in caso di donne con figlio a carico e/o di un congiunto inabile. «Si può calcolare - ha detto Bonadonna - che si possono attivare dagli 80mila ai 90mila contratti part time». Questo per quanto riguarda il lavoro «in entrata», se invece si ragiona «in uscita», allora la cosiddetta staffetta giovani-anziani, dicono fonti sindacali, va inderogabilmente accompagnata da forme di tutela previdenziale che necessitano di adeguate risorse finanziarie. Cautela l'Uil che prima di esprimere un giudizio sul NAP, attende di avere il documento in mano. «Per

ora - dicono a via Lucullo - sulle 36 pagine illustrate al ministero, siamo al 'no comment'».

No comment d'obbligo visto che fino alla tarda serata di ieri gli economisti chiamati alla redazione del piano e diretti dal professor Viesti erano ancora al lavoro. I vari documenti e le varie indiscrezioni, dunque, sono passibili di ulteriori perfezionamenti anche perché il ministro Bassolino vuole l'approvazione dell'intero consiglio dei ministri su un piano per l'occupazione che, ha più volte detto, non è del solo ministero di via Flavia, ma dell'intero governo italiano.

Vaglia elettronico in tutta Europa

ROMA In soli 4 giorni è possibile trasferire denaro all'estero con il «vaglia elettronico internazionale Eurogiro» di Poste Italiane. Questo servizio, offerto in tutti i 14.000 uffici postali - si legge in una nota - è già attivo verso la Svezia e la Svizzera, ed entro l'anno sarà esteso anche a tutti gli altri paesi aderenti al circuito internazionale eurogiro: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Irlanda, Islanda, Lussemburgo, Marocco, Norvegia, Paesi bassi, Portogallo, Repubblica Slovacca, Spagna, Turchia. Il vaglia elettronico internazionale sostituisce già da oggi i vaglia internazionali ordinari e telegrafici verso Svezia e Svizzera. I vaglia internazionali ordinari e telegrafici verso gli altri paesi eurogiro saranno soppressi e sostituiti dal vaglia elettronico internazionale man mano che verranno conclusi i relativi accordi. Il vaglia elettronico internazionale costa 10.000 lire per trasferimenti fino a 200.000 lire, e 20.000 lire per somme superiori.

Mercati imprese

Auto, bene in Europa non in Italia

Giù le vendite, controcorrente Renault e Volkswagen

ROMA Le immatricolazioni di nuove auto nell'Ue hanno registrato un aumento del 10% ad aprile nel confronto con lo stesso mese del 1998; il mercato italiano continua però ad andare contro tendenza, con un calo del 5,4% che porta il bilancio del primo quadrimestre 1999 a -3,2%, con 925.500 vetture immatricolate contro le 956.521 dei mesi gennaio-aprile 1998. I dati sono stati resi noti ieri dalla ACEA (l'Associazione dei costruttori automobilistici europei), che registra una crescita del 7,5% del mercato Ue nel primo quadrimestre 1999. Nel com-

plesso, le immatricolazioni nell'Unione Europea sono state ad aprile oltre 1 milione 331 mila contro 1 milione 210 mila nello stesso mese del 1998. L'intero mercato dell'Europa Occidentale - compresi cioè anche Svizzera, Norvegia ed Islanda - ha fatto segnare ad aprile un incremento del 9,6%, mentre il cumulativo del periodo gennaio-aprile 1999 è in aumento del 7,3%. Ottime performance, nel mese di aprile, sono state messe a segno dalla Germania (+23,7%) - che un anno prima aveva scontato l'aumento dell'Iva dal 15 al 16% e che in virtù di questa per-

formance riporta in attivo il bilancio dei primi quattro mesi (+5,1%) - e da Spagna (+11,8%), Francia (+12,4%) e Portogallo (+15,3%). L'Italia, insieme alla Danimarca, è l'unico mercato dell'Ue ad aver registrato un calo ad aprile: le vetture immatricolate sono state 217.200 contro le 229.500 dell'aprile 1998 (-54,4%). Fra i

grandi gruppi, nel primo quadrimestre 1999 la Volkswagen segnò un aumento del 18,8%, la Renault del 11,3%. In regresso Fiat (-5,7%) e Ford (-3,6%). In Italia solo la vendita degli autoveicoli commerciali ha registrato ad aprile un aumento dell'11,05%. I dati sull'andamento del mercato sono forniti dall'Anfia e dall'Unrae. In particolare ai clienti sono stati consegnati 16.248 autoveicoli contro i 14.631 del corrispondente mese del '98. Per le marchi nazionali l'incremento è pari al 3,5%, per quelle importate del 20,12%. Per quanto riguarda il periodo gennaio-aprile, le consegne sono state il 6,48% in più (61.264 invece di 57.533 del primo quadrimestre dell'anno scorso); le marche straniere il 17,44% in più, quelle nazionali il 2,38% in meno.

Intanto è stato l'incremento dei premi della rca il principale responsabile della lievitazione dell'1,9% a marzo '99 su marzo '98 dei costi di gestione dell'auto. Lo sostiene «Quattroruote», specificando che a quest'aumento ha contribuito in gran parte la polizza assicurativa il cui incremento è stato del 13,4%, seguito da quello dei pedaggi autostradali del 5,8%.

IL MERCATO DELL'AUTO IN EUROPA

Quote di mercato (in %, gennaio-aprile 1999)	
Volkswagen	17,2
Ford	12,7
Fiat	12,0
Giapponesi	12,0
PSA	11,7
GM	11,1
Renault	10,4
BMW	5,5
Daimler-Chrysler	4,6
Coreane	2,3

Le vendite nel mese

Marca	Aprile 1999	Var. % sul 1998
Volkswagen	271.776	+16,8
PSA	157.177	+7,5
GM	158.997	+26,3
Renault	147.775	+5,0
Giapponesi	156.093	+4,4
Ford	155.775	+9,5
Fiat	140.875	-5,3
BMW	69.089	+0,1
Daimler-Chrysler	74.425	+22,4
Coreane	37.436	+15,0
TOTALE	1.372.990	+9,6

Fonte: Acea

P&G Infograph

IL CASO

Golf, Clio e Scenic fanno da battistrada Il segreto? Modelli e design, più del prezzo

ALESSANDRO GALIANI

Il mercato italiano dell'auto non è razionale come quello tedesco. Il prezzo, qui da noi, conta fino ad un certo punto. Decisivi sono il modello, il design, lo stile. Insomma, per sfondare in Italia, un'auto, oltre ad essere competitiva, deve soprattutto piacere. La conferma viene dai dati sulle immatricolazioni del primo quadrimestre '99, che mostrano un mercato in forte calo, per via della fine della rottamazione, cioè degli incentivi economici e, al tempo stesso, un boom di vendite per due cause: Volkswagen (+19%) e Renault (+11,3%), le quali non puntano tanto sui prezzi, quanto sui modelli e sull'innovazione.

A fare da battistrada per Vol-

kswagen è la Golf, una media cilindrata, giunta alla quarta generazione, non propriamente economica (costa dai 24 ai 33 milioni), che ormai è diventata una specie di mito. È la terza macchina più venduta di tutti i tempi (con 18 milioni di pezzi), dopo il Maggiolino e la Toyota Corolla. E nel '99, in Italia, su 84mila Volkswagen vendute (9,1% del mercato contro il 28% della Fiat) 35mila sono Golf.

La Renault, invece, controlla il 7,8% del mercato italiano. E i suoi cavalli di battaglia sono due: la Clio (29mila vetture vendute), un'utilitaria di qualità che se la batte con la Punto Fiat e la Ford Fiesta, e la Scenic, della gamma Mégane (23mila auto vendute), una specie di bomboniera piatta di media cilindrata, come la Golf e la Fiat Bravo, che riprende il

modello Espace ma più piccola. Entrambe sono auto non convenientissime ma che fanno tendenza, che piacciono. Il segreto, dunque, è in un mix di prezzi competitivi ma non bassissimi, di modelli di successo e di marketing azzeccato.

Il «golfista», cioè quello che i concessionari individuano come il cliente tipo della Golf, un tempo era uno che voleva superare tutti, un «fisco» veloce ed aggressivo. Adesso invece punta di più sulla sicurezza, sull'affidabilità, sulla pulizia dell'ambiente.



La Golf è stata la prima macchina ad avere il turbo diesel, cioè un motore economico e potente. Ed ha sempre avuto un buon mercato dell'usato. Ma ora, a queste caratteristiche, unisce un buon standard di sicurezza e un motore ecologico. Non a caso fa con Legambiente degli spot che invitano a lasciare l'auto in ga-

rage, se non serve. Nel '99 il boom delle vendite c'è stato soprattutto nei primi tre mesi per l'arrivo del nuovo modello aghine, più elegante e più caro della precedente confortline e richiesta. Il motivo? Non è facile da spiegare. La Golf dal '74 è l'auto più venduta in Germania e dal '84 quella che tira di più in

Europa. Nello spot dell'orecchino che compare in tv si ironicamente riferimento soprattutto all'affidabilità: una coppia di giovani sale su una Golf, lei si addormenta e lui a un certo punto sente un cigolio. Si guarda intorno, poi si ferma. Allora un vecchietto indica l'orecchino della ragazza, la cui oscillazione provoca il cigolio, ci versa sopra dell'olio e il rumore sparisce.

Anche Scenic è un'auto di fascia media, come la Golf, ma monovolume compatta, cioè non ha né cofano, né bagagliaio sporgente. Il suo segreto è tutto nel design. L'idea dell'auto piatta viene dalla Renault Espace, che molti hanno copiato ma sempre rimanendo nella fascia delle auto grandi. Scenic è più piccola e in due anni e mezzo, in Italia se ne sono vendute 142mi-

la: un successo. La Clio invece è un'utilitaria da città: 4 posti, un po' bombata come vanno adesso e che si parcheggia bene. Non ha un target preciso ma piace molto ai single. La pubblicità funziona. Lo spot trasmesso in tv è sul modello della fiction a puntate. Primo episodio: un gruppo di ragazzi monta su una Clio e parte per la Francia, dove si sposa un amico. Lo trovano sulle scale della chiesa, afflitto e abbandonato. Allora lo prendono su e partono alla ricerca della fidanzata. Secondo episodio e secondo spot: lei è in un bar di Barcellona, ma la perdono. Terzo episodio: lei sta prendendo un traghetto ma quando i ragazzi arrivano è già partita. Ancora la stanno cercando. E quando l'avranno trovata, forse, vorrà dire che la Clio avrà fatto il suo tempo.

APERTI SABATO TUTTO IL GIORNO!

italwagen
Per chi sceglie Skoda

Viale Marconi, 295
Tel. 06.55.65.327 - 06.55.83.367

ŠKODA FELICIA BERLINA
da L. 12.800.000

Prezzo chiavi in mano I.P.T. esclusa:
FELICIA LX 1.3 - 5 porte (non COMFORT)
con supervalutazione dell'usato

ŠKODA FELICIA WAGON
da L. 15.571.000

Prezzo chiavi in mano I.P.T. esclusa:
FELICIA WAGON LX 1.3 (non COMFORT)
con supervalutazione dell'usato

Gruppo Volkswagen

*Esempio a fini del: legge 15492/92 ŠKODA FELICIA 1.3 LX (non COMFORT) Prezzo chiavi in mano L. 4.005.000 I.P.T. esclusa - Arredato L. 2.005.000 - Motori benzina - Importo finanziato L. 12.000.000 - Setole per sedili - e bag. L. 220.000 - Durata 24 mesi - Importo rata L. 500.000 - TA.N. 0,20% - TA.E.G. 1,64% - Se ve accordate con FINGERMA S.p.A. - Offerta valida fino al 30/04/1999. Per ulteriori informazioni: concessionari e negozi pubblici e servizi a legge.