

◆ **Dalla casa torinese solo una nota alla Consob che smentisce qualsiasi operazione di conversione azionaria** ◆ **D'Alena: «Intesa? Chiedete a Fiat» Epifani (Cgil): «Il governo doveva chiarire le strategie industriali prima»**

## I sindacati: un tavolo a Roma sui partner della Fiat

### Sull'intesa «no comment» della Daimler

ROMA Continuano le indiscrezioni da fonti estere su una prossima alleanza tra la Fiat e la DaimlerChrysler, primo gruppo industriale del mondo. Ieri il Sole 24 ore, citando fonti tedesche, tornava a parlare di un'intesa industriale quasi pronta per la firma finale, da perfezionare «nei prossimi mesi». Ma dalle due case automobilistiche continua il no-comment. La Fiat ieri sera ha solo risposto alla Consob sulle voci, insistente nei giorni scorsi, di una possibile conversione delle azioni di risparmio in azioni ordinarie, anche alla luce dei forti sbalzi dei titoli che

erano arrivate fino alla sospensione per eccesso di rialzo. Ieri in serata la smentita ufficiale: «Non sono allo studio operazioni di conversione delle azioni». Resta in piedi però, almeno per Piazza Affari, l'ipotesi di un rastrellamento in atto da parte dell'azionista di maggioranza - gli Agnelli - in vista delle decisioni da prendere in una assemblea straordinaria. Ieri la Fiat privilegiata sono salite del 3,72%, le ordinarie hanno perso l'1,83% (risparmio +1,26) mentre dei titoli Ifil solo le privilegiate sono salite dell'1,6%. I sindacati metalmeccanici, poi, dopo le preoccupazioni

esprimo le voci di un accordo industriale della Fiat, attivano i canali istituzionali per conoscere il futuro della multinazionale torinese. Le segreterie nazionali di Fiom, Fim, Uilm e Fimic sollecitano i vertici della Fiat a convocare urgentemente una riunione dell'Osservatorio di Gruppo, l'organismo paritetico deputato alla verifica e al confronto sulle strategie dell'intero gruppo torinese. E mentre Massimo D'Alena non si sbilancia rimanda i giornalisti alla Fiat per una valutazione, il numero due della Cgil Guglielmo Epifani sostiene che il governo avrebbe dovuto «da tempo di-

re qualcosa sulla Fiat dal punto di vista delle strategie industriali del paese». «Ora sostiene Epifani - al massimo può esprimere preoccupazioni, un suo intervento sarebbe difficile e anche controproducente». Secondo il vice segretario generale piuttosto «sarebbe necessaria qualche parola di chiarezza da parte della Fiat» «Per noi - ha proseguito - è fondamentale che qualsiasi alleanza o partnership o incrocio azionario abbia ricadute positive sugli assetti produttivi e occupazionali del gruppo Fiat». Una sollecitazione al governo ad intervenire viene invece dal segretario del-



Il presidente della Fiat, Paolo Fresco e l'amministratore delegato, Paolo Cantarella

D'Alberto/Ansa

## Auto, a gennaio boom delle immatricolazioni

### Il nuovo a +18,42 e l'usato a -4,54%

ROMA Nel mese di gennaio sono state immatricolate 267.200 auto nuove, il 18,42% in più rispetto allo stesso mese del '99. In calo invece i trasferimenti di auto usate, passati dai 253.638 del gennaio '99 ai 142.133 di quest'anno (-4,54%).

Forte crescita del gruppo Fiat che a gennaio ha immatricolato 104.450 unità, in crescita del 41% rispetto allo stesso mese del '98. In particolare, sono state 77.000 le vetture immatricolate dalla Fiat (+41,42%), mentrequelle di Lancia Autobianchi e Alfa Romeo sono state rispettivamente 16.930 (+58,65%) e 10.520 (+20,70%).

Tra le straniere è ancora la Opel a fare la parte del leone con 24.770 unità, in crescita del 5,42%, seguita da Volkswagen (21.700, -5,59%), Ford (20.600, +19,44%) e Renault (18.080, -4,44%). Positiva la prestazione di Peugeot, che guadagna il 30,46% con 12.490 unità, e dell'affiliata Citroën (6.350, +9,65%), mentre la Mercedescede 5,65 punti percentuali assestandosi a quota 6.040 vetture immatricolate.

Tra le altre 'top-class' tedesche, la Bmw evidenzia un incremento del 7,41% con 4.190 unità, mentre l'Audi registra un calo del 14,21% con 3.990 vetture. Il guadagno più alto resta comunque quello della Smart, in crescita del 284,35%. La Toyota si conferma prima delle giapponesi con 6.950 unità ed un progresso record del 181,95%, seguita da Nissan (4.920, -8,29%), Honda (2.140, +20,09%) e Mitsubishi (2.040, +4,40%).

Altalenanti, infine, le performance delle coreane: la Dae-woo segna infatti una crescita del 9,65% a quota 6.180 veicoli, mentre la Hyundai, in controtendenza, scende a 3.230, in calo del 19,49%.

Su un totale di 267.200 nuove immatricolazioni, le marche nazionali hanno fatto registrare in gennaio vendite per 104.497 unità, rispetto alle 73.874 del gennaio '99, con una crescita in percentuale del 41,45%. Per quanto riguarda le marche estere le immatricolazioni sono state 162.703 nel gennaio 2000, rispetto alle 151.766 del gennaio '99, con una variazione percentuale del 7,21%. In crescita anche gli ordini passati dai 214.756 dello scorso anno ai 244.420 del gennaio 2000.

L'effetto di Fiat Punto e Lancia Lybra, la cui produzione, a più di quattro mesi dal lancio commerciale, è ora a pieno regime, ha influenzato positivamente i risultati conseguiti da Fiat Auto in Italia e in Europa nel mese di gennaio. In particolare, la buona quota di mercato è dovuta all'ottimo andamento della Fiat Punto, la cui consegna, nel mese di gennaio, hanno superato le 35 mila unità, molto superiori a quelle del precedente modello nel quinto mese di commercializzazione (erano state 25 mila nel marzo '94).

IL PUNTO

## Nozze italo-tedesche, una scelta quasi obbligata

MICHELE URBANO

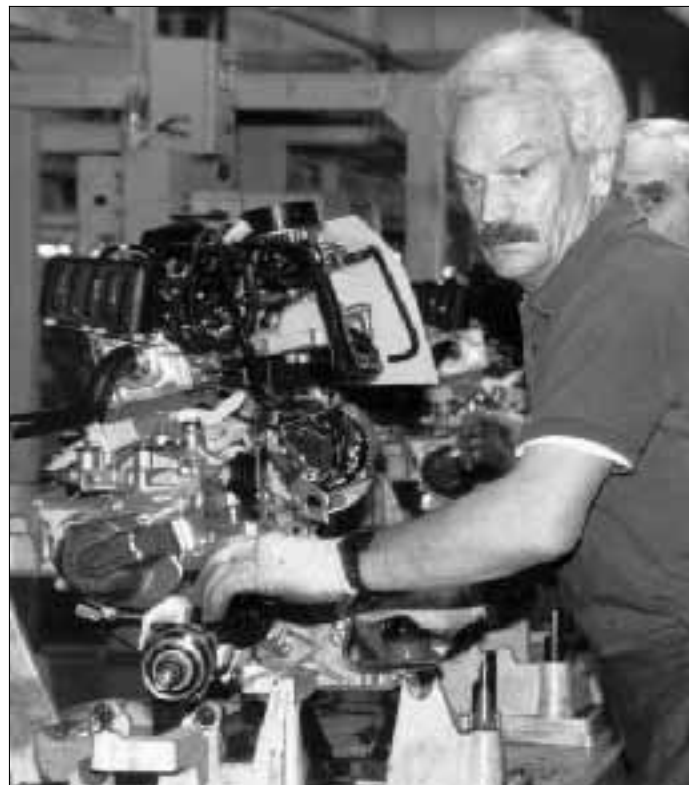
MILANO Per la Fiat il matrimonio è un obbligo. È scritto nei suoi conti. Fra cinque anni i produttori mondiali di auto resteranno sei al massimo sette. I sicuri? General Motor e Ford negli Stati Uniti, la Toyota in Asia, la DaimlerChrysler e la Volkswagen in Europa. Dunque, per la Fiat (2,5 milioni di auto vendute contro i 4 della DaimlerChrysler) il problema sta tutto racchiuso in tre domande semplici e strettamente concatenate: con chi «sposarsi», quando e a quali condizioni. Ma perché martedì e mercoledì scorso, al pur ottimo incremento delle azioni ordinarie, si è accompagnata un addirittura strepitoso aumento (a due cifre) delle privilegiate? Domanda tecnica che può avere solo una risposta «politica» soprattutto quando a passare di mano è il 3,34% del capitale Fiat, di una società, cioè, teoricamente scalabile ma che praticamente è blindata. E la risposta potrebbe essere che la famiglia, in vista di qualche appuntamento dove le azioni si pesano e si contano, vuole essere assolutamente sicura del suo potere assoluto. Da qui la spiegazione della forbice di prezzo tra le azioni ordinarie e le privilegiate: in un'assemblea straordinaria

chiamata, ad esempio, a decidere lo scorporo della divisione auto avrebbero diritto di voto sia le prime che le seconde che, però, costano metà delle altre. Vero? Falso? Di certo c'è che all'orizzonte non c'è alcuna conversione tra privilegiate e ordinarie e quindi, si deve presumere per conseguenza, che in questi giorni chi le ha rastrellate non punta a un guadagno speculativo ma a un investimento più solido. E di certo c'è anche - e veniamo al problema del «quando» - che il 18 febbraio si riunirà il consiglio di amministrazione Fiat per esaminare i conti dell'ultimo trimestre 99 e che il 22 c'è un incontro con gli analisti da cui difficilmente la questione delle «alleanze internazionali» può rimanere fuori. Insomma, tra un paio di settimane sarà forse più chiaro il «timing» dell'operazione «nozze». Che non possono essere dietro l'angolo. Non solo per la complessità che un matrimonio tra colossi comporta. Ma perché alla Fiat non conviene accelerare. Il gruppo esce da un anno grigio.

La fine degli incentivi alla rottamazione in Italia e la crisi del mercato brasiliano non potevano essere viatico per lo sviluppo. Ma nel 2000 i conti dovrebbero andare meglio sia per il risveglio del mercato dell'auto - è notizia di ieri che in gennaio la Fiat ha portato a casa un +41% sull'anno prima - sia perché dovrebbero decollare il lancio della nuova Punto e della Multipla. C'è già chi calcola che i 712 miliardi di lire di utile netti del 99 a fine anno potrebbero diventare addirittura 1.955. Insomma, tra sei mesi la Fiat potrebbe presentarsi al vento in poppa e strappare condizioni matrimoniali che oggi difficilmente otterrebbe. E a questo punto rimane l'interrogativo «con chi sposarsi»? Una domanda che profuma di retorica perché è la realtà del mercato a non permettere molte scelte. Esclusa la Ford che in Europa c'è già - dopo aver sofferto la Volvo proprio alla Fiat - e copre tutta la gamma produttiva, escluse le francesi che sarebbero sostanzialmente un doppione della Fiat, esclusa la Volkswagen per gli stessi motivi (anche se a una dimensione produttiva e di marchi più alta), di fidanzate possibili ne rimangono solo due: la Bmw e la DaimlerChrysler. La Bmw è leader della gamma alta delle cilindrate e in più è un'azienda con-

trollata dalla famiglia Quandt, un po' come gli Agnelli e la Fiat. Ma non sembra ci sia feeling. Che invece c'è con la DaimlerChrysler se non altro perché ha un socio comune con la Fiat: la Deutsche Bank. Ma soprattutto c'è il massimo di penetrazione di prodotti e di mercato. Il gruppo tedesco Usa è forte nei modelli di fascia alta, quello italiano nelle «utilitarie». La DaimlerChrysler è forte in Usa e in Europa ma è debole - sempre nella gamma bassa - in Sud

America dove invece la Fiat è leader. Fiat che attraverso joint ventures e alleanze è presente pure in India e Cina, altri due mercati a grande potenzialità di espansione anche per la DaimlerChrysler. Sulla carta il classico matrimonio perfetto. Ma a quali condizioni? Con quale ingegneria azionaria? Che non è solo un problema di soldi. Ma anche di «potere» di famiglia, di management, d'immagine. E di storia. Ma questa risposta non è stata ancora scritta.



L'INTERVISTA

## Sabattini (Fiom): accordi in vista?

### Bene, purché portino qualità e lavoro

FELICIA MASOCCO

ROMA Claudio Sabattini, segretario generale della Fiom. Si fanno sempre più assordanti le voci sulla possibile intesa della Fiat con la DaimlerChrysler: una prospettiva che desta preoccupazione? «Desta preoccupazione nel caso in cui la Fiat sia acquistata perché in questo caso tutte le funzioni strategiche passerebbero a chi compra. Nel caso di un accordo con un altro grande gruppo internazionale si tratterà invece di valutare le condizioni dell'accordo a partire dai risvolti occupazionali».

Ritiene che il governo debba intervenire? «Sì, non credo che possa fare da spettatore, ma adoperarsi affinché le funzioni strategiche e manifatturiere della Fiat restino in Italia, anche nel caso di un accordo internazionale».

Tutto questo va peraltro a cadere proprio quando si aprono i tavoli per i contratti integrativi, alla Fiat e altrove. È reale il rischio di un blocco?

«Dai primi incontri avuti con le controparti di grandi gruppi, Zanussi, Fincantieri, la stessa Fiat, la risposta appare coordinata, nel senso che le controparti dichiarano che non vi è spazio

per la contrattazione aziendale così come prevista nel contratto nazionale. È possibile quindi che al momento della presentazione delle piattaforme vi sia un blocco delle trattative».

Le piattaforme sono in fase di elaborazione, più o meno avanzata. Come intendete caratterizzare questa stagione di contrattazione di secondo livello?

«Vi è una discussione in atto su tutti i tavoli dei grandi gruppi industriali penso che troveremo una soluzione unitaria. Sarà in ogni caso affidata soprattutto alla valutazione dei lavoratori e delle lavoratrici che avranno il potere di approvare o no le proposte che avanza. Il punto nodale che riguarda tutti i sindacati metalmeccanici è quello del rapporto con la nuova generazione di operai, impiegatizi, tecnici e progettuali. Allo stato attuale vi sono contraddizioni tra le nuove e le generazioni più anziane. Credo che il problema centrale sia quello di dare un contributo alla costruzione di nuovi lavoratori della prospettiva, cioè del futuro di queste nuo-

ve generazioni. Fermi restando gli istituti contrattuali già previsti, credo sia necessario dare certezze e diritti sostanziali affinché per larga parte di queste nuove generazioni, si passi da una situazione di precarietà alla stabilizzazione, soprattutto del rapporto di lavoro. Per noi l'asse centrale di questa certezza passa attraverso la contrattazione aziendale e in questo senso pun-

Preoccupati solo se si tratta di vendita. Se è un accordo valuteremo le condizioni.



teremo a trasformare molti dei rapporti a tempo determinato, attraverso procedure certe, a lavoro a tempo indeterminato».

Una battaglia controtendenza, visto che tutti si affannano a tessere le lodi della flessibilità...

«Lo è certamente: si tratta d'altra parte

di giudicare se ormai la stragrande maggioranza delle assunzioni che avvengono a tempo determinato sia la via maestra per lo sviluppo. Io penso che il rapporto di lavoro ha un suo significato anche rispetto alla qualità del sistema industriale che si vuole rinnovare e rilanciare. Nella sostanza, la nostra valutazione è che il problema dell'industria italiana sia quello della qualità e della modernità dei prodotti per competere a livello europeo e internazionale. La qualità dei prodotti oggi è inscindibilmente legata alla qualità dell'occupazione, cioè ad uno sviluppo che tenga conto delle condizioni dei lavoratori e di quello delle imprese. Pensare che esistano solo esigenze delle imprese per rilanciare lo sviluppo è un modo per non affrontare i nodi centrali dell'industria italiana».

Sempre sui contratti aziendali è recentissima la proposta che la Fim avanza per il Sud: una sorta "moratoria temporanea del salario legato ai risultati aziendali" per le nuove imprese, e l'istituzione di un "premio di competitività". La Fiom è d'accordo? «Per ciò che riguarda l'iniziativa della Fim devo dire che già nel contratto nazionale abbiamo dato una risposta a richieste che Fedemeccanica aveva

già avanzato e che riguardavano una differenziazione di trattamenti, sia salariali che normativi. La proposta della Fim, oggi in termini di discussione, è tuttavia oggettivamente indirizzata nella modifica della struttura contrattuale, che significa una modifica del premio di risultato e della sua impostazione. Anche per questa via si tende a modificare la struttura del contratto nazionale, dato che la contrattazione del premio di risultato è organica al contratto nazionale stesso».

Avrà ricadute, questa proposta, sul rinnovo degli integrativi? «Potrebbe incidere nel caso in cui accettassimo questa proposta e insieme a noi la Uilm l'accettasse. Da parte nostra la risposta è negativa proprio perché differenzerebbe i diritti di contrattazione aziendale tra il Centro-Nord e il Sud».

I referendum: è di oggi (ieri, ndr) la decisione della Corte di respingere due terzi. È stato però ammesso quello sui licenziamenti... «Il fatto che siano stati rigettati 14 quesiti è di per sé positivo e importante. Per ciò che riguarda il nucleo del diritto dei lavoratori, e cioè quello sul licenziamento, mi pare che debbaranno aperta tutta la nostra iniziativa: in gioco ci sono interessi generali dei lavoratori e delle lavoratrici».

ACCETTAZIONE NOTIZIE LIETE  
Nozze, culle, compleanni, anniversari, lauree...  
Per pubblicare i vostri eventi felici

DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ dalle ore 9 alle 17, numero verde 800-865021  
fax 06/69922588

IL SABATO, E I FESTIVI dalle ore 15 alle 18, numero verde 800-865020  
fax 06/69996465

LA DOMENICA dalle 17 alle 19, numero verde 800-865020  
fax 06/69996465

TARIFFE: L. 6.000 a parola. Diritto prenotazione spazio: L. 10.000.

PAGAMENTI: Si possono effettuare tramite conto corrente postale (il bollettino sarà spedito al vostro indirizzo) oppure tramite le seguenti carte di credito: American Express, Diners Club, Carta Si, Mastercard, Visa, Eurocard.

AVVERTENZE: Per le prenotazioni tramite fax, oltre al testo da pubblicare, indicare: Nome/Cognome/ Indirizzo/ Numero civico/Cap/Località/ Telefono. Chi desidera effettuare il pagamento con carta di credito dovrà indicare: il nome della carta, il numero e la data di scadenza.

N.B. Le prenotazioni devono pervenire tassativamente 48 ore prima della data di pubblicazione.

REGIONE EMILIA ROMAGNA AZIENDA SANITARIA U.S.L. BOLOGNA NORD SAN GIORGIO DI PIANO (Bo)

Via della Libertà n. 45

AVVISO DI PUBBLICO INCANTO

Si indice gara ex art. 6, c. 1, lett. a) D.Lgs. 157/95 per l'appalto del servizio di energia e gestione degli impianti termici e di climatizzazione con interventi di ristrutturazione, razionalizzazione e riqualificazione energetica presso la centrale termica dell'ospedale di Burdrio (Bo).

Importo complessivo presunto dell'appalto (escluso oneri di legge): L. 5.000.000.000 - Euro 2.582.284,49

1) Categoria di servizio e descrizione: Cat. I, n. Rif. CPC 6112, 6122, 633, 866, All. I, D.Lgs. 157/95. «Servizio energia» ex art. 1 comma 1, lettera p) D.P.R. 412/1993.

2) Luogo di esecuzione: Comune di Burdrio (Bo), via Benni 44.

3) Durata: anni otto con facoltà di recesso dell'A.U.S.L. alla scadenza del quinto anno.

4) Requisiti di partecipazione e documenti da presentare: a) fatturato non inferiore a L. 10.000.000.000, IVA esclusa, per esercizio, negli ultimi tre esercizi; b) documenti e dichiarazioni richieste nel bando integrale e disciplinare di gara; c) cauzione provvisoria: 2% importo complessivo presunto.

È ammesso raggruppato di imprese. È richiesta a tutte le imprese del raggruppamento la documentazione sub b), alla sola capogruppo la cauzione sub c), al raggruppamento nel suo insieme il requisito sub a) nelle quote specificate nel bando integrale.

5) Criterio per l'aggiudicazione: offerta economicamente più vantaggiosa.

6) Scadenza: 22/03/2000. La gara si svolgerà il giorno 23/03/2000, ore 9,30 presso l'Azienda U.S.L. Bologna Nord - Servizio Attività Tecniche - via Asia n. 61, Cap. 40018, San Pietro in Casale (Bo). Per ottenere informazioni e documenti contattare il dott. Andrea Forzi: tel. 051/6670703 - fax 051/818072.

7) Il bando integrale è inviato all'Ufficio Pubblicazioni delle Comunità Europee il 26/01/2000.

SERVIZIO ATTIVITÀ TECNICHE

Il responsabile: Ing. Fabio Romitini

