

**Fondi comuni  
raccolta record  
di 44.260 mld**

Nuovo boom dei fondi comuni di investimento ad aprile: la raccolta netta è stata di 44.260 miliardi con nuove sottoscrizioni per 87.545 mld e riscatti per 43.283 mld. Il patrimonio netto dei 644 fondi comuni italiani a fine aprile '98 ha raggiunto i 538.585 mld.



**MERCATI**

**BORSA**

MI	1.405	-0,57
MI TEL	23.517	-0,92
MI B 30	33.940	-1,01

**IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ**  
AUTO +3,07

**IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ**  
IMP MACC -2,36

**TITOLO MIGLIORE**  
CAFFARO RISP +6,01

**TITOLO PEGGIORE**  
STEFANEL W -9,60

**BOT RENDIMENTI NETTI**

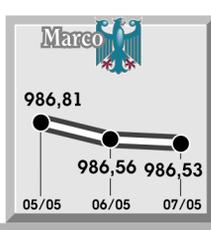
3 MESI	5,01
6 MESI	4,74
1 ANNO	4,60

**CAMBI**

DOLLARO	1.738,56	-8,14
MARCO	986,53	-0,03
YEN	13,085	-0,09

**FONDI INDICI VARIAZIONI**

AZIONARI ITALIANI	-0,44
AZIONARI ESTERI	-0,50
BILANCIATI ITALIANI	-0,25
BILANCIATI ESTERI	-0,28
OBBLIGAZ. ITALIANI	-0,02
OBBLIGAZ. ESTERI	+0,02



**Accordo  
tra Luxottica  
e Ferragamo**

Il gruppo Luxottica metterà in produzione e commercializzerà dalla fine '98 occhiali da vista e da sole con i marchi Salvatore Ferragamo ed Emanuel Ungaro. Lo prevede un accordo con il quale Ferragamo concede in licenza i due marchi a Luxottica per i prossimi cinque anni.



La Vickers, attuale proprietaria del prestigioso marchio inglese, cambia idea all'improvviso sull'acquirente

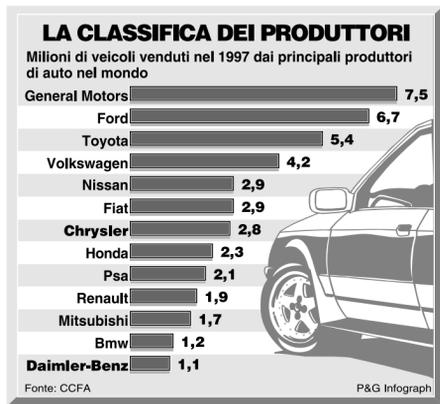
**Giro di valzer della Rolls Royce  
Alla Volkswagen invece che a Bmw  
Nasce DaimlerChrysler: 43% agli americani, 57% ai tedeschi**

ROMA. Grandi manovre e accordi storici per l'auto. Confermato l'accordo di fusione della tedesca Daimler-Benz con l'americana Chrysler, da Londra arriva anche la notizia che la Vickers ha cambiato idea e la mitica Rolls Royce passa in mani tedesche, ma in quelle della Volkswagen e non, come sembrava non più tardi della scorsa settimana, in quelle della Bmw. E questa volta la Bmw minaccia rappresaglie, facendo sapere che se l'accordo viene confermato sospenderà le forniture di motori alla Vickers. Stando ad una portavoce dell'azienda britannica, la decisione precedente annunciata dalla Vickers era stata presa piuttosto male dagli azionisti perché l'offerta della Volkswagen, risultata poi vincente, è stata di 430 milioni di sterline, pari a 1.232 miliardi di lire, superiore di circa 90 milioni di sterline rispetto a quella del-

la Bmw. E saranno proprio gli azionisti, all'inizio di giugno, a dover ratificare l'accordo con Vw. Intanto negli ambienti finanziari domina l'incredulità. «Ancora non riusciamo a credere che la Volkswagen abbia strappato l'accordo - commenta Juergen Pieper, analista finanziario della Morgan Grenfell -. Soprattutto in considerazione del fatto che già in passato l'asta è stata aperta malgrado accordi che sembravano già fatti». La Vickers, da parte sua, spiega che la decisione è stata presa per garantire il massimo rendimento ai propri azionisti. Colin Chandler, il presidente della Vickers, sostiene che «in questa operazione il principale obiettivo è sempre stato l'interesse degli azionisti». L'accordo di 430 milioni di sterline genererà un aumento del dividendo per gli azionisti Vickers da 55 a 80 pence, per un totale di 273 milioni di sterline

rispetto ai 188 milioni precedenti. Da Londra a Bonn, occhi puntati sulla fusione più importante nel settore che sancisce la nascita del quinto gruppo produttore di auto nel mondo. Daimler-Benz e Chrysler diventano un'unica società, che si chiamerà DaimlerChrysler e sarà diretta congiuntamente dal capo del gruppo tedesco, Juergen Scharamp e dal capo del gruppo Usa Robert Eaton. Anche se Eaton, secondo quanto dichiarato da Scharamp, andrà in pensione nel 2001 e da quel momento l'unico capo della società sarà l'americano. La conferma dell'accordo ha messo le ali al titolo Daimler, che ieri ha quotato in rialzo di 10,5 marchi al livello record di 203,9 marchi. La nuova società avrà due poli direttivi, uno a Stoccarda e l'altro a Auburn Hills, nel Michigan; anche se la sede principale sarà Stoccarda e giuridica-

mente sarà una società per azioni di diritto tedesco. Gli azionisti della Chrysler avranno circa il 43% delle azioni del nuovo gruppo, quelli della Daimler circa il 57%. La fusione vale 166.000 miliardi di lire e rappresenta, secondo tutti gli analisti, la più grande fusione industriale della storia. Già dal suo primo anno di attività la nuova società si aspetta una riduzione di costi pari a 2.500 miliardi di lire, anche se i protagonisti dell'accordo fanno sapere che non ci saranno riduzioni di personale, né piani di chiusura di stabilimenti. Secondo il patto, gli azionisti Chrysler riceveranno 0,457 azioni DaimlerChrysler per ogni azione Chrysler, il 43% del capitale del nuovo gruppo. Le azioni DaimlerChrysler diventeranno azioni DaimlerChrysler ad un cambio uno contro uno.



Il presidente Mercedes-Italia

**Prange  
«Accordo  
se dà l'ok  
l'antitrust»**

«Perché la trattativa tra Mercedes Daimler Benz e Chrysler? Per una ragione molto semplice: siamo nel mondo della globalizzazione». Jochem Prange, presidente della Mercedes Italia, spiega così le ragioni di fondo della trattativa tra i due colossi industriali che se verrà portata a conclusione ridisegnerà drasticamente il quadro competitivo del settore automobilistico dando probabilmente il via a nuove aggregazioni, impensabili solo pochi anni fa. Prange non partecipa direttamente alla trattativa, ma è certamente un osservatore privilegiato, anche perché ha avuto modo di incrociare la Chrysler nella sua attività professionale. Che impressione ha avuto dagli americani? «Era nel 1981 e come responsabile della Volkswagen in Brasile ho avuto l'incarico di acquisire le attività brasiliane di Chrysler. Per un po' abbiamo lavorato insieme. Certo noi e Detroit eravamo due mondi diversi, per mentalità, per concezioni, per sensibilità. È stato molto difficile negoziare con loro». E adesso pensate di mettervi insieme? «Il mondo è cambiato. È il momento delle joint venture, delle fusioni. Basta vedere il mondo bancario. La febbre di accordi si allarga anche al settore automobilistico». Sembra quasi fatta. «Io sarei molto più cauto. E poi, anche se si raggiungesse un'intesa, bisogna vedere cosa ne penseranno le autorità antitrust. Sono molto attente, sia in Usa che in Europa». Chrysler e Mercedes hanno poche cose in comune. «Ma sono due colossi con grande fatturato e notevole capitalizzazione di Borsa. Daimler conta 300.000 dipendenti, Chrysler quasi altrettanto. Nell'era della globalizzazione sono cose che contano». Ma sarà difficile mettere assieme due realtà così distanti, non solo per cultura, ma anche per modelli, mercato, strategie. «È difatti nessuno ha detto che è una trattativa facile, né che andrà sicuramente in porto. In ogni caso, si possono trovare tante forme di collaborazione. Ad esempio, si può cercare di razionalizzare gli impianti produttivi. Già questo sarebbe molto importante». Voi avete già impianti negli Stati Uniti. «È il mercato più grande del mondo. È logico che vogliamo essere ben presenti, assai di più di quel che già ora rappresentiamo. Abbiamo una posizione di leadership nei veicoli industriali pesanti grazie agli stabilimenti di Frightliner ed abbiamo da poco iniziato a produrre la classe Ma Tocalosa». Che guarda caso è diretta corrente delle jeep Chrysler. «Sì, tra i due gruppi possono anche esserci delle sovrapposizioni, ma anche tante possibilità di cooperazione. E poi, non è il caso di stare a sottolineare sui singoli prodotti. Se si farà, questo accordo va giudicato con la lentezza della globalizzazione». Quando sono iniziati i colloqui? «Non lo so, ma queste cose vanno così. Ci si incontra per parlare magari del cambio, poi si passa al motore e alla fine si va avanti sino ad immaginare una fusione». Chi comanderà alla fine? Una staffetta come con Daimler-Benz? «Daimler è più grande: per fatturato, per capitalizzazione, per dipendenti». Cosa potrebbe significare questa intesa per l'Italia? «Troppo presto per dirlo. Noi andiamo bene, anche Chrysler sta crescendo. Vorrei dire che andremo ancora meglio».

**IN PRIMO PIANO**

**Gli europei spiazzati  
dalla megafusione  
Un partner per la Fiat?**

LA MEGA FUSIONE tra Daimler e Chrysler sconvolge il panorama dell'industria mondiale dell'auto. I parametri che eravamo abituati ad utilizzare per valutare le imprese del settore saltano all'improvviso di fronte a una operazione che vale sui mercati finanziari qualcosa come 120 mila miliardi di lire e che darà vita a un gruppo capace di affrontare da protagonista il mercato americano e quello europeo contemporaneamente. In questo campo nulla sarà più come prima. Le potenzialità di un simile colosso sono tali da spiazzare qualsiasi concorrente in Europa: qui tutti gli altri competitori vengono improvvisamente ridimensionati dal proporzionale emergere del nuovo colosso multinazionale. In un tempo di pesi medi tutti i vecchi protagonisti della competizione - la Renault, la Citroen-Peugeot, la Volvo, la stessa Volkswagen, per non dire della Fiat - potevano pensare di avere qualche carta da giocare con successo. Nella nuova situazione, che vede uno dei vec-

chi «piccoletti» farsi gigante, la battaglia prende tutta un'altra piega. Le operazioni di fusione e di razionalizzazione ipotizzate in questi ultimi lustri in Europa - quelle tra la Fiat e la Citroen, tra la Fiat e la Volvo, tra la stessa Volvo e la Renault, per non citare che le più chiacchierate - si sono impantanate di fronte al problema degli assetti societari e di comando, e alle resistenze delle organizzazioni coinvolte, a tutti i livelli. Ancora qualche mese fa il presidente onorario della Fiat Gianni Agnelli ha escluso un accordo in Europa, per ragioni industriali, e in Giappone, per ragioni culturali. Se penso a una collaborazione, disse allora, la vedo con un partner occidentale. Insomma, americano. E tra i candidati, oltre Oceano, la Chrysler era certamente la più abbordabile, se non altro per ragioni di dimensioni. Molti avevano visto nella candidatura alla presidenza della Fiat di Paolo Fresco, manager giunto al vertice della carriera proprio in America



Paolo Fresco

alla General Electric, la mossa giusta per affrontare questa svolta storica. Fresco arriverà a Torino a tempo pieno solo nel prossimo autunno. E nel frattempo gli altri non sono stati a guardare.

Due giganti Usa Ford e General Motors sono così grandi che un'alleanza con loro equivarrrebbe a una pura e semplice vendita. Forse allora a Torino potrebbero essere rivisti certi piani di intesa in Europa, con produttori di auto di gamma alta, a iniziare dalla Bmw. Di certo ora pensare di restare da soli a combattere contro tutti è ancora più azzardato di ieri.

Dario Venegoni

**Ad aprire le immatricolazioni crescono solo dello 0,8% in Italia  
Auto, frena ancora il mercato  
«Altri incentivi contro la crisi»**

In Europa (-1%) sono Germania e Gran Bretagna a rallentare. Nel nostro paese gli operatori temono la fine della rottamazione a luglio e chiedono nuovi aiuti.

ROMA. Comincia a perdere colpi il mercato dell'auto, dopo le rombanti impennate degli ultimi tempi. L'inversione di tendenza in Italia, ad aprile, è ormai abbastanza evidente: appena 230 mila nuove immatricolazioni che, percentualmente, rispetto allo stesso mese del '97, corrispondono ad uno striminzito +0,8%. Ben poco. Nei primi 4 mesi del '98 l'auto ha infatti registrato un +12%, che però è febbraio concentrato a gennaio e febbraio, visto che già a marzo la crescita aveva segnato una prima frenata (+2,7%). Insomma, la benzina degli incentivi sulla rottamazione, che scadono a fine luglio, comincia a scarseggiare. La situazione ancora non è preoccupante, visto che quello 0,8% in più è riferito ad un mese: aprile del '97, in cui l'incremento rispetto allo stesso periodo del '96 è stato del 50%, ma gli operatori non sono tranquilli. L'Anfia, l'as-

sociazione che raggruppa le case automobilistiche, fa notare che le vendite, in questo primo scorcio dell'anno, sono arrivate attraverso vecchi ordinativi e che la domanda è in calo. Poi lancia l'allarme e sostiene che con la fine degli incentivi potranno emergere «segnali di forte debolezza del mercato», simili a quelli che si verificarono in Francia nel '97, quando le immatricolazioni subirono un calo del 20%, arretrando di colpo ai minimi degli ultimi 20 anni. Insomma per l'Anfia solo un «provvedimento strutturale», reso ad «alleggerire la pesante pressione fiscale» sull'auto, potrà impedire una crisi del mercato. Anche il centro studi Promotor mette in guardia dal calo degli ordinativi. E l'Unrae parla di un «evidente appiattimento nelle vendite dopo 16 mesi consecutivi di crescita». Aprile è stato anche in Europa

un mese di domanda debole per il mercato dell'auto, che ha segnato un calo dell'1%. Le flessioni più forti si sono registrate in Germania (-11,2%) e in Gran Bretagna (-6,4%), mentre risultano in ripresa Francia (+2,7%) e Spagna (+1,3%). Nei primi 4 mesi del '98 comunque il mercato europeo dell'auto ha segnato un aumento dell'8,5%. Per quanto riguarda la Fiat va detto che in Europa va a gonfie vele. Ad aprile ha aumentato le vendite del 6%, grazie soprattutto all'Alfa Romeo 156, che ha segnato un notevole +55%. In Italia invece la casa torinese ha subito una leggera flessione, dovuta soprattutto ad un arretramento del marchio leader (-11%), compensato dai buoni risultati di Alfa Romeo (+15%) e Lancia (+27%). Tra le case estere in calo la Ford (-11,5%) e bene Opel (+6,7%) e Volkswagen (+25%).

Al. G.

**Sergio Cofferati: «Uno statuto dei diritti del precariato non si sostituisce ma si aggiunge alla legge 300»  
Il sindacato dei nuovi lavori debutta a Milano**

Nidil-Cgil, coordinata da Cesare Minghini, affronterà i problemi dei precari e degli atipici ritornando allo spirito delle Camere del Lavoro.

MILANO. Un milione e 400 mila lavoratori parasubordinati che hanno già presentato domanda all'Inps per aprire la loro prima posizione contributiva. E versare l'ormai famoso 10 per cento. Altre centinaia di migliaia di lavoratori (forse addirittura qualche milione) che operano presso aziende o sistemi di imprese - private, pubbliche o di servizi - con il supporto della partita Iva e la possibilità di fatturare le proprie prestazioni. L'area, assai vasta, di quanti danno la propria attività in modo continuativo con la sola ritenuta d'acconto senza essersi iscritti al fondo Inps. La schiera ancora esigua, ma destinata nei prossimi anni a ingrossarsi, degli interinali, i lavoratori «in affitto». In tutto, secondo le stime del sindacato, 4-5 milioni di persone tra i 20 e i 65 anni di età (anche se la punta più alta è riscontrabile tra i 35 e i 40), impiegate nei settori economici più innovativi della comunicazione, della ricerca, del terziario, come nel mondo della produzione. Dal tecnico superspecializzato, al consulente aziendale, alla

«cubista» di discoteca. Un po' lavoratori subordinati, un po' imprenditori di se stessi. Un po' «liberi professionisti» per scelta, un po' per necessità. Sempre, quasi, senza diritti. È a loro, a questi lavoratori «atipici», che si rivolge Cgil-Nidil - Nuove identità di lavoro - la nuova organizzazione sindacale varata ufficialmente ieri a Milano alla presenza di Sergio Cofferati. Con una serie di obiettivi precisi. Creare un'organizzazione. Ottenere la tutela contrattuale - la Cgil ha già in corso contatti con Confindustria e Concommercio. Ed arrivare ad una soluzione legislativa (il 12 è fissato un primo appuntamento con il ministro Treu) per il riconoscimento dei diritti: dalla tutela della maternità al trattamento di malattia, dalle ferie ai minimi retributivi, dal diritto di sciopero al «diritto di preferenza». In pratica, uno statuto dei nuovi lavori. Destinato - sottolinea Cofferati - ad aggiungersi ad integrare il «vecchio» statuto, quello dei lavoratori, visto - spiega - che per quest'ultimo «non è all'ordine del

giorno alcuna revisione». Uno statuto cui, comunque, non si potrà giungere a conclusione di un'importante stagione contrattuale, com'era stato invece alla fine degli anni sessanta per la legge 300. Visto che questo mondo non è formato da categorie identificabili, ma da persone singole, difficili da incontrare. In che modo, dunque, la neonata Nidil - che nasce già con una dotazione di circa 20 mila iscritti, frutto dell'attività pionieristica fin qui svolta da associazioni come Pegaso, Tempi moderni, Cid, è coordinata da Cesare Minghini e, soprattutto, è la prima struttura del genere in Europa - andrà a caccia di aderenti? Essenziale, a questo fine, sarà la visibilità dell'organizzazione sul territorio. Non a caso, ieri, il varo ufficiale è avvenuto alla presenza di una foltissima platea di dirigenti e funzionari sindacali, gli stessi su cui, almeno nei primi tempi, graverà gran parte del lavoro. Insomma, alle soglie del terzo millennio, una sorta di ritorno alle origini, che a Cofferati non spiace certo ricordare. Spe-

cie nel centenario (7 maggio 1898) del decreto di scioglimento della Camera del lavoro di Milano in seguito ai moti operai repressi nel sangue da Bava Beccaris. «L'esperienza delle società di mutuo soccorso - dice - contiene elementi che oggi vanno riproposti». Anche per il tesseramento si torna all'antico. Dal momento che è praticamente impossibile ricorrere alla trattenuta alla fonte, si utilizzerà, almeno per il momento, il sistema dei bollini. Ma perché lavoratori che hanno dalla loro, individualmente, un certo potere contrattuale dovrebbero aver bisogno più che di ordini professionali di un sindacato confederale? Cofferati non ha dubbi. «È interesse comune lavorare con regole adeguate piuttosto che in una competizione selvaggia». Nidil, comunque, fornirà anche servizi. Adeguate alle nuove e più complesse esigenze. In attesa che su questa strada si mettano anche Cisl e Uil.

Angelo Faccinotto

**Chimici, si profila un'intesa  
Sospeso lo sciopero di oggi**

La trattativa per il rinnovo contrattuale dei chimici può riprendere e deve avere un'accelerazione per chiudere rapidamente il negoziato. È quanto sostengono gli esecutivi nazionali della Fulc, il sindacato unitario dei lavoratori del settore, dopo aver ascoltato le relazioni delle delegazioni di Filcea, Felica e Ulcer sullo stato delle trattative in corso. Il sindacato intanto ha sospeso lo sciopero di quattro ore proclamato per oggi a sostegno della vertenza. Alla base della decisione, il giudizio positivo su quanto sin qui emerso in sede di trattativa che avrebbe confermato la validità delle proposte presentate alla controparte dalla stessa Fulc. Proposte miranti tra l'altro ad assicurare: un nuovo governo degli orari, con riduzioni annuali e settimanali; la drastica riduzione ed il governo degli straordinari con la costituzione del conto ore individuale; l'introduzione di orari ridotti nelle aree con alti tassi di disoccupazione; l'utilizzazione nella contrattazione aziendale di quote di produttività aziendali per la riduzione degli orari. La soluzione che si profila non piace però ai comunisti della Cgil, che l'hanno definita «vergognosa».

Gildo Campesato