ESCLUSIVO

Guerra delle auto: *l'offensiva americana inarrestabile in Europa*

Gli organi della Comunità fissano precise direttive politiche per i sei governi La penetrazione USA nelle « teste di ponte » inglese e tedesca — Si prevede comunque « un certo rallentamento produttivo » generale

Dal nostro inviato

BRUXELLES, 3

Anche la « guerra delle auto » che divampa ormai da tre anni ha conosciuto il suo « giorno più lungo ». Fu nel 1961 quando iniziò la grande operazione di penetrazione nel mercato europeo da parte dei giganti dell'industria automobilistica statunitense. Questa volta, a sbarcare, non erano le armate che vent'anni fa si attestarono in Normandia, ma le « compact car » della General Motors e della Ford, studiate apposta per il mercato europeo. Le « teste di ponte » dell'invasione erano state fissate in Inghilterra e nella Germania occidentale, ove le grandi case americane, già penetrate in precedenza con forti partecipazioni finanziarie, acquistarono la maggioranza dei pacchetti azionari di alcune industrie, della Vauxhall e della Opel rispettivamente nei due paesi.

Quasi quattro anni sono passati da allora. Sono stati quattro anni di scontri tra i monopoli americani e dell'Europa occidentale: la battaglia più impegnativa, però, sembra ancora da combattere. Il punto sulla situazione e sulle prospettive della « guerra delle auto » è stato fatto recentemente da un rapporto elaborato dagli uffici del Mercato Comune e questo documento rappresenta anche lo sforzo più avanzato del tentativo dei gruppi produttivi europei di delineare le fasi di una futura controffensiva. Non è un documento ufficiale della CEE perchè quando si trattò di approvarlo il Consiglio del MEC ritenne opportuno mantenere al documento stesso il carattere di riservatezza. Ciò anche perchè le conclusioni cui il rapporto perveniva per l'avvenire più immediato — per il periodo, ossia 1963-1970 — erano ritenute dai produttori italiani, francesi e tedeschi veramente poco opportune per i loro possibili effetti psicologici sui consumatori: in altri termini il rapporto degli esperti del MEC concludeva affermando che almeno per un lungo periodo l'avanzata americana non sarebbe stata arrestabile e che misure radicali dovevano essere prese per « riorganizzare » i gruppi monopolistici europei di questo settore.

Agli inizi del 1960 — afferma il rapporto riservato del MEC — il mercato automobilistico della Comunità, pur essendo triplicata la produzione delle auto rispetto al 1953, registrava una densità media di 80 veicoli ogni 1000 abitanti, collocandosi ad un livello che negli USA venne raggiunto nel 1920-21, ossia quarant'anni prima. Anche per quanto riguarda le condizioni di produzione il ritmo giornaliero era (ed è tutt'ora) abbastanza lontano da quello delle imprese americane: il numero delle aziende, benchè diminuito per effetto di alcune precedenti concentrazioni, era (ed è) superiore di gran lunga a quello dell'industria automobilistica americana

Ma la debolezza essenziale rispetto alla concorrenza degli USA veniva denunciata, dagli esperti del MEC, soprattutto per quanto riguarda la potenza finanziaria dei gruppi europei. «Altrettanto avanzate — dice il rapporto — quanto le loro concorrenti d'oltre Atlantico sul piano della tecnica e delle attrezzature, le aziende europee che si assicurano il finanziamento dei loro investimenti con risorse proprie fino alla concorrenza dell'80 o del 90 per cento, non hanno generalmente la potenza finanziaria che permette ai grandi gruppi finanziari americani di subire senza troppe scosse le variazioni di attività anche dell'ordine del 20% l'anno.

« Nel corso dell'ultimo decennio 1950-60 — prosegue il rapporto — tali variazioni non si sono verificate nella produzione comunitaria il cui rapido progresso è stato assicurato simultaneamente dall'aumento della domanda interna e dallo sviluppo delle esportazioni. Ma il proseguimento di questa espansione equilibrata — affermano ancora gli esperti del MEC — appare più incerto per il decennio in corso (1960-70). Da una parte l'eccedenza degli scambi con l'estero che si era costantemente accresciuta per raggiungere più di 1.400 milioni di dollari USA nel 1960, si è bruscamente ridotta nel 1961 in seguito alla intensificazione della concorrenza americana, alla quale si aggiungerà in futuro quella di nuovi produttori come il Giappone, già molto viva nel campo dei veicoli utilitari. D'altra parte l'aumento della domanda interna ancora a carattere predominante nella maggior parte dei paesi membri del MEC potrebbe segnare un certo rallentamento nel corso dei prossimi anni ». In conseguenza di questo fatto il rapporto prevedeva che il grado di utilizzazione degli impianti automobilistici dei gruppi della Comunità sarebbe sceso « dal 90% nel 1961 all'80% nel 1965 ».

In questa prospettiva, concludeva il documento che il Consiglio del MEC non ritenne opportuno rendere di pubblica conoscenza, « l'azione dei pubblici poteri acquista un'importanza particolare », non per i suoi effetti « diretti » ma per gli effetti « che si esercitano indirettamente, in modo determinante, sulla formazione della domanda e sulla sua struttura per categorie di veicoli, attraverso la regolamentazione del credito al consumo, le prescrizioni tecniche, la politica fiscale specie per il regime dei carburanti, la politica di infrastruttura stradale ed urbana ed, infine, la politica generale dei trasporti ».

Abbiamo citato testualmente il rapporto del MEC sul mercato automobilistico anche perchè ci sembra un significativo documento della chiarezza con la quale gli organi della Comunità, partendo da analisi economiche e strutturali, fissano il rapporto tra i piani e le prospettive dei gruppi monopolistici e l'azione politica dei pubblici poteri, rapporto che è di piena subordinazione dei secondi ai primi. Questa subordinazione è stata l'asse delle politiche economiche seguite in questi anni dai governi dei sei paesi della Comunità per cui, per esempio, la costruzione delle autostrade è passata in testa ad ogni altra esigenza: Roma e Milano non hanno ancora una metropolitana urbana e da questo punto di vista si trovano indietro persino rispetto a Madrid; un chilometro di autostrada è stato valutato « socialmente » più utile di una scuola o di un ospedale; dal punto di vista finanziario si è giunti ad un tale grado di indebitamento del gruppo produttivo statale impegnato nelle costruzioni autostradali (l'IRI) da pretendere poi di incanalare verso questa parte del debito pubblico persino una parte dei fondi dell'Istituto di previdenza negati ai pensionati.

Non c'è dubbio che la risposta positiva data ai gruppi monopolistici dell'auto (anche sul terreno della costruzione delle autostrade) abbia costituito una molla di sviluppo negli anni del *boom* italiano e di altri paesi del MEC. Ma quanto è costato l'aver subordinato la politica economica alle esigenze del monopolio dell'automobile? Questa è stata una delle cause che hanno dati vita agli squilibri a loro volta causa dell'attuale « congiuntura difficile ». Non solo. Tutto ciò ha in definitiva reso di ancor più breve durata quella « espansione equilibrata » che gli esperti del MEC ritenevano « incerta » per il decennio in corso: gli squilibri sono venuti prima del previsto ed oggi si parla apertamente di crisi europea dell'automobile. Nello stesso tempo General Motors e Ford annunciano per il 1964 livelli di vendite e di profitti mai prima raggiunti. Le vendite calano in Italia, in Francia, nella Germania occidentale. A Bruxelles quelli che dovevano essere i piani di una controffensiva sono divenuti piani di difesa.

Diamante Limiti

(continua)

Ginevra

In fiamme la sede della Lega delle Nazioni

GINEVRA, 4.

Il « Batiment electoral » di Ginevra, già sede della Società delle Nazioni, che nel dopoguerra ha ospitato le più famose conferenze internazionali, meglio conosciuto con il nome di « Maison de la presse », perchè vi si ritrovavano i giornalisti del mondo intero quando a Ginevra si svolgevano le grandi conferenze internazionali, è quasi interamente distrutto dalle fiamme. Quasi nulla rimane dei due piani che componevano l'edificio e solo le mura sono ancora in piedi.

Fiamme di quasi 15 metri di altezza si levano ancora dall'edificio, minacciando i palazzi circostanti. Tutti i servizi antincendio di Ginevra e dei dintorni, l'esercito, la polizia sono sul luogo; i gendarmi sono stati obbligati a rompere i vetri delle macchine in sosta per allontanarle dalla zona pericolosa. Una nube di fumo ha ricoperto l'intera città.

L'incendio si è manifestato questa mattina verso le undici e si è rapidamente propagato all'interno del grande palazzo; le fiamme hanno presto raggiunto il tetto, che è crollato. Questo è il sinistro più grave registrato a Ginevra da quando bruciò il « Grand Theatre », una quindicina di anni orsono.

Costruito nel 1908, il « Batiment electoral » ospitava riunioni elettorali dalle quali prese il nome. All'interno vi erano una vasta sala per conferenze — capace di 1250 posti a sedere — e numerosi uffici. L'edificio ospitò nel '55 la Conferenza al vertice; nel '62 vi si era svolta la conferenza per il Laos e quest'anno vi avevano avuto luogo i lavori sul «Kennedy round».

Londra

Scavi archeologici profittando della vacanza dei costruttori edili

LONDRA, 4

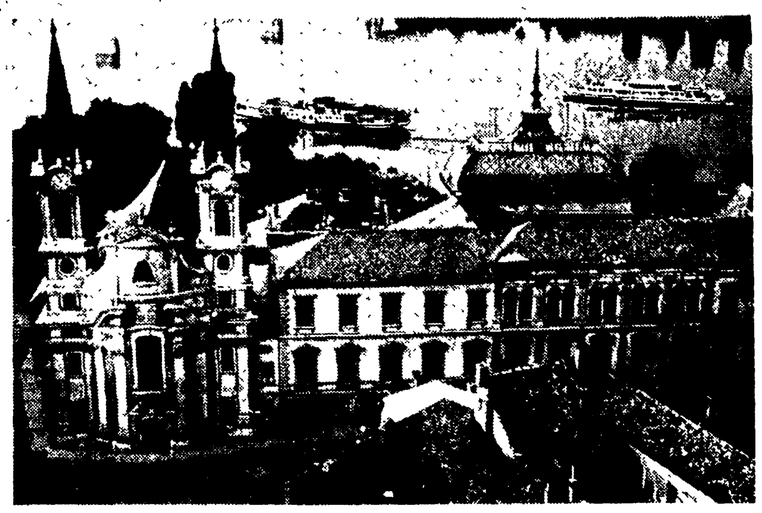
Ieri la città di Londra è stata teatro di una « operazione scavo » che non ha precedenti nella storia dell'archeologia 30 volontari, fra uomini e donne, hanno lottato freneticamente contro il tempo per riportare alla luce, tra le fondamenta di un edificio in costruzione, i resti di alcuni bagni romani. Il direttore dei lavori, Peter Marsden, ha così riassunto i risultati delle ricerche: « Abbiamo trovato due stanze contigue. La prima ha uno spesso pavimento in cemento. Si tratta dei resti meglio conservati che siano mai stati trovati nel nostro paese Vi sono tracce di una terza stanza e, finchè ci sarà tempo, cercheremo di riportare alla luce anche quella ».

Ma perchè tanta fretta? Nel cantiere si stanno ultimando i preparativi per dare il via alla costruzione di un moderno edificio per uffici. Da stamane i bulldozer torneranno a farla da padroni, mentre ieri, complice la festività tradizionale dell'August bank Holiday, i « mostri » d'acciaio erano rimasti a riposo.

Marsden ha commentato malinconicamente che i rigidi tempi di lavorazione imposti dall'attività edilizia del cantiere lasceranno ben poche possibilità nei prossimi giorni di continuare una ricerca sia pure parziale. Da buon britannico non ha comunque rinunciato alla sua battuta: « Ma, in fondo — ha detto — sono proprio i bulldozer i nostri migliori collaboratori ».

UNGHERIA:

Otto milioni di cittadini l'anno scorso per almeno 24 ore nel Dunai Kanyar, cioè in quello che fu il paradiso privato della nobiltà austro-ungarica



Dall'alto del terrazzo dell'antico palazzo di re Arpad a Esztergom: l'altra riva del Danubio è terra cecoslovacca

LE VACANZE NEI PAESI SOCIALISTI

Scorribanda lungo le rive del Danubio

Visita a Vizegrad, Dromos e alla leggendaria Esztergom - Duecentomila lavoratori nel 1963 vi hanno trascorso i loro turni di vacanza

Kornelia Alexy e Gyula Nadori, i due giovani appartenenti ai club degli autodidatti delle fabbriche presso cui lavorano, hanno scelto il disegno e la pittura per apprendere a « vedere » la natura

Dal nostro corrispondente

BUDAPEST, agosto.

Il Dunai Kanyar è la grande ansa del Danubio compresa tra Budapest, Vac e la leggendaria città di Esztergom. Sulla carta geografica appare come il sottile disegno azzurro degli incerti lati di un triangolo, quasi perfettamente equilatero, cui manchi la base. Il grande fiume sembra essersi aperto questa via, all'inizio della sua storia, lottando contro immani difficoltà di cui rimangono chiare vestigia: ora il suo corso è ampio e incontrastato, ora le sue acque sono interrotte e divise per chilometri e chilometri da isolotti capricciosi, ora sono costrette ad una inutile deviazione da una parete rocciosa, ed ora si slargano, trionfanti, e si distendono a perdita d'occhio come quelle di un lago.

Nei pressi di Vizegrad, la antica città dominata da una fortezza a nido d'aquila, il Danubio si appresta a combattere la sua più difficile battaglia. Le sue rive si alzano e il letto comincia a restringersi. A Dromos corre incassato in uno strapiombo ed è ridotto a poco più di un torrente. Le sue acque, dapprima azzurre, per l'incombere degli alberi, diventano verdi, poi verde cupo, ed, infine, in mezzo alla strettoia, nere. Oltre Dromos, il Danubio si prende un'altra delle sue tante rivincite. Ma è probabile che non vi siano mai state battaglie del genere nel Dunay Kanyar: la verità è, forse, che, qui, la natura ha preso il cielo, gli alberi e il fiume e si è abbandonata interamente all'estro della propria fantasia.

Nel Dunai Kanyar, in un passato assai vicino, si insediò la grande aristocrazia austro-ungarica. Discrete e sontuose ville sorsero a punteggiare le verdi distese e a specchiarsi nelle acque del fiume. Il Dunai Kanyar divenne il paradiso privato di qualche migliaio di uomini e donne, titolati e parenti e amici dei titolati. L'anno scorso, otto milioni di ungheresi hanno visitato il Dunai Kanyar e vi hanno soggiornato almeno per ventiquattro ore. Oltre duecentomila lavoratori, operai, tecnici e dirigenti di fabbrica e membri delle cooperative contadine, sono stati ospiti, per i tradizionali turni estivi di quindici giorni, delle case di riposo dei sindacati nelle vecchie dimore patrizie e nelle modernissime costruzioni come quella veduta a Leanyfalu. Di ritorno dal viaggio, fatto in una di queste caldissime domeniche dell'estate ungherese, da Budapest a Esztergom, mi chiedevo fino a qual punto potrebbe essere accusato di retorica chi chiamasse, oggi, « via della felicità » quella che un tempo aveva nome «via della seta».

Il Romai Part, i primi dodici chilometri del Dunai Kanyar, accoglie con un lunghissimo viale, fiancheggiato da fitte ali di alberi e immerso in uno snervante profumo di acacie. L'amico interprete che mi accompagnava, certo di farmi piacere data la mia nazionalità, cominciò a spiegarmi che Romai Part significa « contrada romana » e che il suo centro è Aquincum dove esistono le rovine del più grande anfiteatro che i Cesari innalzarono fuori della terra italica. Ma il viale, quando vi giungemmo, era ingombro di automobili e di pullman e di una folla vivace, chiassosa e multicolore. Gli abiti moderni si mescolavano a quelli dal taglio più severo e antico (li portano i contadini della provincia: mi informò l'interprete deluso per la mia momentanea indifferenza alla sua erudizione storica) e ai costumi tradizionali magiari (questi vengono da assai lontano). I passeggeri, abbandonati i mezzi, si disperdevano, sotto gli alberi, tra quanti erano arrivati prima e già avevano famigliarizzato con il luogo e tra la gioventù, la magnifica gioventù ungherese, in slip e bikini. La mimetizzazione dei costumi da bagno, un poco alla volta, liquidava ogni differenza dell'abitare o no vicino alla Capitale e del provenire dagli estremi confini del Paese o da Obuda. Un formicolare di corpi umani nelle pinete e sulle rive del Danubio, assalti così rumorosi ai chioschi di bibite e di generi alimentari, un'atmosfera, infine, così di sagra moderna che non invitava affatto a preoccuparsi delle peripezie degli antenati romani. Più interessanti le eleganti case di riposo, le attrezzature seguenti gli stili più attuali degli stabilimenti dei bagni e i grandi magazzini dei canotti. Questi ultimi vuoti. I canotti, a decine, solcavano il Danubio con i timonieri attenti ad evitare le ondate sollevate, al loro passaggio, dai vaporetti e dai grandi battelli.

Visite al Caffè degli artisti

Ma più interessante ancora la folla. Immaginate le spiagge italiane più alla moda, Capri, Riccione o Viareggio, popolate dalla gente che conosciamo, perchè viviamo con essa gomito a gomito, finalmente liberata dei suoi pensieri meno piacevoli. Famigliole che cercano e trovano un angolo appartato gelose della propria intimità, gruppi di uomini e di donne che discorrono ad alta voce, giovani che suonano la chitarra e cantano, raccolti attorno a giochi, oppure isolati, al sole, intenti a leggere. Anche questi uomini e queste donne hanno pensieri spiacevoli e problemi quotidiani da affrontare. Ma io li vedo distesi nelle hall delle antiche ville degli aristocratici o sulle rive di un fiume, in questo angolo di eden, al quale sono la prima generazione a poter accedere liberamente come al giardino di casa propria.

A S. André scopro un'altra maniera di trascorrere le vacanze della gioventù ungherese. S. André, un'antichissima città alla quale mercanti greci e serbi dettero i secondi natali, è il luogo della quiete. La facciata di una casa di purissimo stile rococò ne fronteggia un'altra autenticamente gotica. Dall'interno della chiesa greca, quando vi arrivammo, si spandevano le note di un inno sacro. Lo unico suono ad interrompere il silenzio. Andiamo nel Caffè degli artisti per consumare il « doupla » (caffè nerissimo) rituale di ogni ora magiara. Le pareti del locale sono coperte di quadri. Sui tavoli gli « étlap », i menù, contengono l'elenco delle opere esposte e i loro prezzi. Con l'amico interprete parliamo della pittura ungherese ed egli mi informa che lo stato stanzia il tre per mille del totale dei suoi investimenti per l'acquisto di opere d'arte, quadri e sculture. Quando usciamo ci imbattiamo in Kornelia Alexy e Nadori Gyula, due giovani, rispettivamente impiegati in una fabbrica farmaceutica e in un mobilificio di Budapest.

Kornelia e Nadori sono intenti a dipingere. Stanno ritraendo lo scorcio di una viuzza. Ancora fresco delle notizie fornitemi dall'interprete circa gli stanziamenti artistici del governo ungherese (milioni e milioni di fiorini ogni anno) chiedo ai due se intendono diventare dei Raffaello o dei Picasso. Kornelia ride. Non aspira a tanto e neanche Nadori. Appartengono entrambi ai club degli autodidatti delle fabbriche presso cui lavorano e hanno scelto il disegno e la pittura per affinare la loro capacità di osservazione e per « imparare » a vedere la natura. Aggiunge che, ad ogni istante, si perdono tesori per non essere sempre capaci di « vedere » ciò che ci circonda. Non importa, dunque, tanto il risultato, quanto l'arricchimento della mente nello sforzo di osservazione e di trascrizione. Domando ancora a Kornelia quanti giovani, come lei e Nadori, hanno fatto la stessa scelta. Chi lo sa, sospira. Migliaia, decine di migliaia.

Vent'anni fa, se fossi venuto a Leanyfalu in veste di giornalista e avessi dovuto intervistare gente felice in vacanza, avrei avuto pochissima scelta. A Leanyfalu, prima della Liberazione, esisteva una villa abitata da un facoltoso industriale di Budapest. Dopo il 1945 la villa divenne sede di una casa di riposo. Successivamente, crescendo il numero degli ospiti, risultò insufficiente e fu necessario costruirne un'altra più a monte. E' stato in quest'ultima che ho conosciuto e intervistato i coniugi Porzse e Molnar. La signora Porzse è una magnifica bionda. E' impiegata civile dell'Armata popolare. Il marito è un tecnico d'azienda. I loro guadagni mensili superano complessivamente i quattromila fiorini. Spendono duecento fiorini di fitto e un migliaio di fiorini per la colazione e la cena che consumano nella propria casa. Con undici fiorini si pagano il pranzo nelle rispettive mense aziendali. Una media di mille quattrocento fiorini al mese, dunque, per l'alimentazione. E il resto delle retribuzioni? La signora Porzse ama il teatro e il signor Porzse il cinema. Entrambi amano abbellirsi lo appartamento in cui abitano. Nella casa di riposo di Leanyfalu rimarranno quindici giorni. Camera a due letti, servizi e vitto per entrambi: ventiquattro fiorini al giorno. Alla signora Molnar sembra inconcepibile un'esistenza di lavoratrice, o di lavoratore, privata, almeno una volta alla settimana, del cinema o del teatro. Peggio ancora di libri.

Un giorno almeno a Esztergom

Maria Lanczky, 21 anni, e Eszter Szabò, 20 anni, le incontrerò nel camping « Pap Sziget », uno dei tanti che stanno sorgendo nel Dunai Kanyar e in tutta l'Ungheria, nei quali con pochi fiorini al giorno, da due a cinque, si ottiene la tenda, quanto può servire per la vita all'aria aperta, l'uso dei servizi e dei grandi forni per la cottura del cibo. Maria e Eszter sono operaie tessili. Bionda l'una e castana l'altra, sottili entrambe e simpaticissime. Mi dicono che i camping vanno conquistando la gioventù ungherese. Sono più divertenti delle case di riposo. Chiedo loro se hanno particolari problemi. Si consuntano e risponde Maria: sì, otto ore in fabbrica sono troppo lunghe e ventiquattrore nel camping troppo brevi. Quando lasciamo il camping l'interprete mi dice che Maria e Eszter appartengono a quel tipo di giovani ungheresi che non sospettano neppure che si possa vivere una vita diversa dalla loro se non in meglio.

L'ultima tappa è Esztergom. Per raggiungerla ci siamo riportati lungo la strada che fiancheggia il Danubio. Non c'è un tratto di costa libero. Ovunque automobili e attendamenti: altre case di riposo e altri camping. Oltrepassiamo la strettoia del Danubio e il nero delle acque del fiume è una nota selvaggia. A Esztergom il saluto lo dà una basilica cristiana colossale. Le case attorno ad essa sono piccole e antiche. Non c'è ungherese in vacanza nel Dunai Kanyar che non spenda almeno un giorno in questa città che fu la prima capitale dello stato magiaro. Gli inestimabili tesori dell'arte cristiana — raccolti dal 1000 d.c. in poi e che prima erano gelosa proprietà del Primate — sono, oggi, esposti al pubblico in un museo che lo stato cura con particolare attenzione. Poco lontano, la chiesa ungherese, a seguito di un accordo con il governo della Repubblica, espone anch'essa capolavori di oreficeria dei secoli più lontani, smaglianti teche rilucenti di rubini, topazi e diamanti. Una croce d'oro, dal peso di sette chilogrammi e mezzo, stupendamente istoriata con figurine di smalto, dopo dei Capeto di Francia, ha accanto il grande anello pastorale regalato da Giovanni XXIII. Ma la grande e irresistibile attrazione di Esztergom sono le rovine del palazzo di Arpad, il primo re d'Ungheria. Le rovine imperiali e feudali del nostro paese poco hanno in comune con queste. Qui, a Esztergom, i nemici da combattere erano due e altrettanto feroci e implacabili: i turchi e il freddo. Le mura del palazzo sono massicce: le sale hanno il soffitto basso e sono collegate da corridoi che sembrano cunicoli. Si sale da un piano all'altro, fino alla terrazza, lungo una ripida e stretta scala a chiocciola di pietra. La voce del cicerone che illustra alle numerose comitive accodate il palazzo e la sua storia solleva parvenze di vite, di rumori e di suoni. L'interprete mi ricorda l'imperatore Marco Aurelio (che venne qui con le legioni romane) e stavolta sto ad ascoltarlo e poi Federico Barbarossa che passò da Esztergom nel 1189 alla testa dei crociati. Il cicerone parla dei Tartari che occuparono la città e ne uccisero tutti i suoi abitanti: dei turchi, che secoli dopo, ne ripeterono le gesta. Ancora un nome: nel 1603, il filosofo francese, Renato Descartes, Cartesius, combattè a Esztergom, assieme ai magiari, contro le bande ottomane.

La terrazza è affollata e ne comprendo ben presto la ragione. Il panorama che si mostra da questa altezza è di una grandiosità indescrivibile. Il Danubio si mostra in tutta la sua grandezza. Sulla riva che abbiamo dinanzi è la Cecoslovacchia. Il rosso, un viola che tende al blu e il verde intenso sono i colori del tramonto di questa domenica che si distendono sull'immenso scenario. Dai locali di Esztergom cominciano a salire i primi accordi della musica zigana.

Mentre si accendono le raggere di luci sulle due rive e lungo il fiume la musica cresce. Il giorno è finito ed anche questa mia vacanza nell'antico eden dei signori dell'Ungheria.

A. G. Parodi