

Il «matrimonio d'interesse» tra Chrysler e Peugeot-Citroen

Nasce così il più grande gigante europeo dell'auto con 2 milioni e 300 mila vetture l'anno - Il sostegno dello stato francese a svantaggio della Renault, industria a partecipazione pubblica



Dal nostro corrispondente

PARIGI — John Riccardo, presidente della Chrysler U.S.A. ha parlato di «matrimonio di interesse» per spiegare l'accordo stipulato tre giorni fa con Peugeot-Citroen in base al quale le filiali europee della società americana (Chrysler svedese, Chrysler britannica e SIMCA-Chrysler francese) passano sotto il controllo del costruttore francese che diventa con ciò il primo d'Europa e il quarto del mondo dopo la General Motors e la Ford Motor americane e la Toyota giapponese.

Ma tutto ciò è di relativo interesse. Il fatto centrale è la nascita di un gigante europeo dell'automobile dopo aver assorbito, due anni fa, con l'aiuto dello Stato che gli elargì un miliardo e mezzo di franchi, la vecchia marca Citroen allora in pauroso deficit, in questa stessa operazione la Chrysler americana trova il proprio totem diventando proprietaria del 15 per cento delle azioni della nuova holding francese e sbarazzandosi delle sue tre filiali europee per dedicarsi interamente alla concorrenza sul mercato americano. Le azioni sono state valutate 200 miliardi di lire.

Tempo fa, in una intervista televisiva cui molto si parlò in Francia e in Italia, Giovanni Agnelli aveva lanciato un grido di allarme: schiacciata tra la concorrenza americana e giapponese l'Europa automobilistica aveva perduto la capacità di produrre in comune e a minor prezzo componenti diversi e intercambiabili di auto delle differenti gamme. O l'Europa si difende — aveva detto in sostanza Agnelli — non escludendo nemmeno misure protezionistiche che avevano suscitato qualche irritazione negli Stati Uniti e in Giappone — o l'Europa sarà «colonizzata» dai giganti americani e giapponesi. Si ricorderà, per la cronaca, che meno di dieci anni fa la FIAT aveva già tentato una operazione europea del genere associandosi alla Michelin per assumere il controllo finanziario della Citroen; ma lo Stato francese, gelosamente nazionalista, era riuscito pochi mesi dopo a far tornare Agnelli entro le loro frontiere appoggiando generosamente la famiglia Peugeot incaricata di salvare

la Citroen dal tracollo. Oggi questo stesso Stato francese saluta con calore il matrimonio franco-americano perché, nonostante il suo costo, la Simca (assorbita dalla Chrysler sui tempi del generale De Gaulle) torna nell'area nazionale e al tempo stesso l'industria automobilistica francese mette un piede in Inghilterra e in Spagna, con tutto ciò che può comportare un avvenimento in fatto di organizzazione assistenziale e commerciale per la vendita, la circolazione e la manutenzione del prodotto francese in Europa. Che poi questa operazione non sia europea, come auspicava Agnelli, ma permetta alla Chrysler di essere il secondo azionista dietro la famiglia Peugeot (42 per cento) ma assai avanti a Michelin (7 per cento), non commuove affatto gli uomini al potere che tornano a ragionare in termini di «grandes» e parlano di «colpo maestro» che forse non è che il primo di altri più o meno prevedibili a breve o lunga scadenza.

Alcuni giornali, in effetti, prospettano già un allargamento dell'accordo tra qualche anno nel senso che Chrysler potrebbe costituire una porta d'accesso per le vetture francesi al mercato americano in cambio di innovazioni tecniche e finanziarie per la Chrysler americana in Europa. E qui, ci sembra, sta la contraddizione maggiore di questa operazione che si vuole fatta nell'interesse nazionale e che in realtà rischia di volgersi prima o poi contro la Francia e l'Europa al primo segno di squilibrio del nuovo gigante Peugeot.

In effetti, se con questa operazione Peugeot scovolve il mercato francese, euro-

peo e mondiale dell'automobile dopo aver assorbito, due anni fa, con l'aiuto dello Stato che gli elargì un miliardo e mezzo di franchi, la vecchia marca Citroen allora in pauroso deficit, in questa stessa operazione la Chrysler americana trova il proprio totem diventando proprietaria del 15 per cento delle azioni della nuova holding francese e sbarazzandosi delle sue tre filiali europee per dedicarsi interamente alla concorrenza sul mercato americano. Le azioni sono state valutate 200 miliardi di lire.

Tempo fa, in una intervista televisiva cui molto si parlò in Francia e in Italia, Giovanni Agnelli aveva lanciato un grido di allarme: schiacciata tra la concorrenza americana e giapponese l'Europa automobilistica aveva perduto la capacità di produrre in comune e a minor prezzo componenti diversi e intercambiabili di auto delle differenti gamme. O l'Europa si difende — aveva detto in sostanza Agnelli — non escludendo nemmeno misure protezionistiche che avevano suscitato qualche irritazione negli Stati Uniti e in Giappone — o l'Europa sarà «colonizzata» dai giganti americani e giapponesi. Si ricorderà, per la cronaca, che meno di dieci anni fa la FIAT aveva già tentato una operazione europea del genere associandosi alla Michelin per assumere il controllo finanziario della Citroen; ma lo Stato francese, gelosamente nazionalista, era riuscito pochi mesi dopo a far tornare Agnelli entro le loro frontiere appoggiando generosamente la famiglia Peugeot incaricata di salvare

la Citroen dal tracollo. Oggi questo stesso Stato francese saluta con calore il matrimonio franco-americano perché, nonostante il suo costo, la Simca (assorbita dalla Chrysler sui tempi del generale De Gaulle) torna nell'area nazionale e al tempo stesso l'industria automobilistica francese mette un piede in Inghilterra e in Spagna, con tutto ciò che può comportare un avvenimento in fatto di organizzazione assistenziale e commerciale per la vendita, la circolazione e la manutenzione del prodotto francese in Europa. Che poi questa operazione non sia europea, come auspicava Agnelli, ma permetta alla Chrysler di essere il secondo azionista dietro la famiglia Peugeot (42 per cento) ma assai avanti a Michelin (7 per cento), non commuove affatto gli uomini al potere che tornano a ragionare in termini di «grandes» e parlano di «colpo maestro» che forse non è che il primo di altri più o meno prevedibili a breve o lunga scadenza.

Alcuni giornali, in effetti, prospettano già un allargamento dell'accordo tra qualche anno nel senso che Chrysler potrebbe costituire una porta d'accesso per le vetture francesi al mercato americano in cambio di innovazioni tecniche e finanziarie per la Chrysler americana in Europa. E qui, ci sembra, sta la contraddizione maggiore di questa operazione che si vuole fatta nell'interesse nazionale e che in realtà rischia di volgersi prima o poi contro la Francia e l'Europa al primo segno di squilibrio del nuovo gigante Peugeot.

I potenti dell'auto guardano a una ristrutturazione europea

ROMA — Chi' esse più malinconico dall'accordo Citroen-Chrysler è certamente l'industria inglese. Il ministro dell'Industria Eric Varley ha già emesso i suoi dubbi sui sindacati. La Chrysler inglese è una società sussidiaria dello Stato che si era impegnata a non cedere quote del capitale superiori al 20% senza il consenso del governo. Se gli accordi non sono già stati siglati formalmente, comunque la Chrysler dovrebbe restituire un centinaio di miliardi di lire per disporre liberamente delle fabbriche inglesi dove sono occupati 23 mila operai. La Chrysler accusa le frequentazioni sindacali dell'industria della crisi delle fabbriche inglesi, ma questa ha senza dubbio altre motivazioni.

Il governo di Londra fu il primo ad accogliere generosamente le iniziative industriali dei grandi gruppi statunitensi. Questo non ha salvato il mercato inglese da una inondazione di auto importate dall'estero ma, soprattutto, ha accelerato la crisi delle società locali, concentrate prima nella Leyland e successivamente passate sotto il controllo dello Stato con un costo salvataggio. Il gruppo Leyland resta, ancora oggi, il gruppo europeo in maggiori difficoltà. La politica, al solito, si scatenò contro i metodi di gestione di questa partecipazione statale inglese, ma ci sono almeno due fatti: il primo è che la Leyland è stata portata al fallimento finanziario dai rivali; il secondo è che altri

gruppi inglesi a partecipazione produttiva sono in via di crisi. Il gruppo Leyland resta, ancora oggi, il gruppo europeo in maggiori difficoltà. La politica, al solito, si scatenò contro i metodi di gestione di questa partecipazione statale inglese, ma ci sono almeno due fatti: il primo è che la Leyland è stata portata al fallimento finanziario dai rivali; il secondo è che altri

gruppi inglesi a partecipazione produttiva sono in via di crisi. Il gruppo Leyland resta, ancora oggi, il gruppo europeo in maggiori difficoltà. La politica, al solito, si scatenò contro i metodi di gestione di questa partecipazione statale inglese, ma ci sono almeno due fatti: il primo è che la Leyland è stata portata al fallimento finanziario dai rivali; il secondo è che altri

I GRANDI GRUPPI DELL'AUTO		
	Veicoli passeggeri	Veicoli merci
— In EUROPA.		
CITROEN-PEUGEOT (con Chrysler)	2.085.881	224.037
VOLKSWAGEN (+ AUDI, NSU)	1.526.795	93.382
RENAULT (+ Fasa, Spagna)	1.483.396	174.571
FIAT-Italia	1.200.707	141.390
SEAT-Spagna	346.535	—
FORD EUROPA	1.168.240	181.218
GENERAL MOTORS EUROPA (con Opel e Vauxall)	1.015.000	94.610
LEYLAND	651.069	119.904
BMW	284.771	—
ALFA ROMEO	201.118	—
VOLVO	225.800	30.100
— Negli STATI UNITI, 7 mesi 1978		
GENERAL MOTORS	3.158.066	—
FORD	1.609.459	—
CHRYSLER	718.283	—
AMERICAN MOTORS	107.536	—
Importazioni	1.216.665	—

gruppi inglesi a partecipazione produttiva sono in via di crisi. Il gruppo Leyland resta, ancora oggi, il gruppo europeo in maggiori difficoltà. La politica, al solito, si scatenò contro i metodi di gestione di questa partecipazione statale inglese, ma ci sono almeno due fatti: il primo è che la Leyland è stata portata al fallimento finanziario dai rivali; il secondo è che altri

È Washington che sta svalutando il dollaro?

Una dichiarazione del banchiere centrale Miller ha dato il segnale - Decisi a proseguire una politica espansionistica - Un obiettivo è pagar meno il petrolio

ROMA — Il nuovo ribasso del dollaro venerdì viene attribuito alla dichiarazione del banchiere centrale degli Stati Uniti, William Miller, che ha sostenuto di attendere una riduzione dei tassi d'interesse sulla moneta USA per l'autunno. Poiché non è credibile che Miller si sbagliasse circa il tipo di reazione che poteva provocare la sua presa di posizione, ci conferme che il nuovo ribasso non ha carattere accidentale ma rientra nella strategia di Washington. Tuttavia un commentatore degli ambienti finanziari di Londra ha scritto, sul Financial Times, che nei prossimi giorni gli Stati Uniti potrebbero difendere il dollaro in quanto sarebbe «contro natura del governatore delle banche centrali e degli esperti economici del governo restare inattivi di fronte alle ampie oscillazioni dei cambi». La confusione sem-

bra al completo nel mondo finanziario. Lo stesso commentatore, d'altra parte, concorda con gli speculatori sul dollaro, sostenendo che il ribasso ha una natura espansionistica, politica e non si può studiare isolando il ribasso del dollaro da tutto il resto. Il Dipartimento di Stato ha annunciato che quattro compagnie petrolifere, Pennzoil, Exxon, Union Oil e Phillips Petroleum sono state autorizzate ad intraprendere accordi con la Cina per l'esplorazione petrolifera. Benzoil rimetterà al governo di Pechino dettagliate proposte entro un mese per la esplorazione del Mar della Cina. Non viene esclusa l'esplorazione di petrolio cinese — oggi assorbita dal Giappone — verso gli Stati Uniti che comunque, come rileva il portavoce del Dipartimento di Stato, beneficerebbero di un accrescimento dell'offerta sul mercato mon-

diale. «Cunque il petrolio sia esportato, la situazione è la stessa: se i paesi esportatori di petrolio mediano il ribasso dei dollari che ricevono in pagamento non è dunque un aspetto isolato della politica statunitense ma si inserisce negli sforzi per procurarsi, oggi e in futuro, fonti di energia a basso prezzo. Questo disegno, per quanto rassicurante, sta dando dei frutti: poiché i paesi della Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo hanno dovuto ridurre del 185 per cento la produzione nel primo semestre di quest'anno. In testa alla riduzione sta l'Arabia Saudita, col 17 per cento, ma tutti i paesi del Medio Oriente hanno subito almeno un contenimento delle vendite. L'annuncio di forti incrementi di produzione nel Messico e nel Mare del Nord conferma questa tendenza.

Comunque questo matrimonio che fa proficuarne la lotta feroce destinata a sconfiggere tra le grandi marche automobilistiche mondiali nei prossimi mesi perché gli altri non resteranno certamente a guardare, ma passeranno, appena possibile, al contrattacco. Fusione e associazioni clamorose come questa sono facilmente prevedibili sicché di qui agli anni '80 il paesaggio dell'industria automobilistica rischierà di subire profonde modificazioni. Non c'è che da attendere per vedere.

Augusto Pancaldi

Un ufficio statale nel futuro dei giovani?

Ottomila sono entrati con la legge speciale e ora vogliono restare a tempo indeterminato

Il Parlamento com'è noto ha nei giorni scorsi modificato la legge sull'occupazione giovanile, introducendo anche nella pubblica amministrazione il contratto di formazione. Qual è il significato di questa modifica? L'esperienza effettuata nell'attuazione dei progetti «di servizi socialmente utili», predisposti dalle amministrazioni dello Stato, non è stata giudicata positiva e si è quindi provveduto ad una correzione. Un esame attento di questa esperienza non è facile, dal momento che i progetti delle amministrazioni non sono pubblici. Non si conoscono perciò né alla creazione, ammodernamento e sviluppo di quali servizi sono diretti (come prescrive la legge 25), né quali sono le condizioni della formazione, né i tempi e le modalità di attuazione, né il numero di giovani da utilizzare.



Un ufficio statale nel futuro dei giovani?

Risulta però e dalle verifiche sciolte dal sindacato e dal mallesse espresso dai giovani assunti nella pubblica amministrazione, che i progetti non si propugnano nessun «ammodernamento» dei servizi, che non è prevista di conseguenza nessuna attività formativa e che i giovani sono stati in generale assegnati a svolgere compiti dequalificanti e di routine, riempendo così (molto spesso, ma non sempre) i «vuoti» di organico esistenti presso le amministrazioni. Si è persa in questo modo l'occasione di utilizzare le nuove e più tre energie dei giovani per rinnovare i modi della gestione pubblica, come la legge suggerisce. Si è invece, una manovra di questo tipo tende ad incrinare il rapporto tra sindacato e legge dei giovani disoccupati, a determinare fratture tra giovani assunti e giovani in lista di attesa, tra giovani arrivati al lavoro nelle pubbliche amministrazioni e quelli arrivati nei settori privati.

Non ci si può meravigliare se tra i giovani questi giorni si respira un clima di attesa. Si attende un sistema di compensazione tra lo studio e l'applicazione al lavoro in modo da realizzare il principio dello «studio per coprire il lavoro e del lavoro per coprire lo studio». Si attendono i numeri di ammissione alla pubblica amministrazione, si attendono i numeri di ammissione ai corsi di formazione e di tirocinio, si attendono i numeri di ammissione ai corsi di formazione e di tirocinio, si attendono i numeri di ammissione ai corsi di formazione e di tirocinio.

Una nuova forma di reclutamento

In questo quadro può essere accolta la sperimentazione anche di una nuova forma di reclutamento nella pubblica amministrazione: adottando un sistema di compensazione tra lo studio e l'applicazione al lavoro in modo da realizzare il principio dello «studio per coprire il lavoro e del lavoro per coprire lo studio». Si attendono i numeri di ammissione alla pubblica amministrazione, si attendono i numeri di ammissione ai corsi di formazione e di tirocinio, si attendono i numeri di ammissione ai corsi di formazione e di tirocinio.

Il 22 al ministero la trattativa per gli aerei

Sarebbe poi possibile revocare lo sciopero del 25 - Agitazioni nelle ferrovie

ROMA — Per il traffico aereo è tempo di speranza. I sindacati infatti sono stati convocati al ministero il 22. Lunedì la FIULAT esaminerà la possibilità di una revoca dello sciopero del personale di terra dell'Alitalia, Alitalia e Aeroporti di Roma indetto dalla Federazione unitaria dei lavoratori del trasporto aereo (FIULAT-CGIL, Cisl e Uil) per il 25 di agosto. Anche le strutture del sindacato marittimo CGIL si riuniranno domani per valutare, in rapporto alla situazione generale del paese e alla convocazione del ministro del Lavoro per il personale di terra, la possibilità di uno sciopero per l'intero mese di agosto.

La possibilità di un stop dei voli il 25 è diventata reale dopo la riaffermata disponibilità della FIULAT a sciopero se da parte delle aziende a partecipazione statale e del governo si esprime la volontà di un generale sciopero aereo. La FIULAT, in pratica, chiede l'applicazione di questi accordi ai lavoratori del trasporto aereo subito dopo questa sorta di distensione — ieri cioè — dal ministero è giunta la convocazione per martedì 22.

Nuovo contratto per i lavoratori dei monopoli di Stato

L'accordo interessa 20 mila dipendenti Superamento di una situazione arcaica

ROMA — E' stato raggiunto l'accordo tra governo e sindacati per il contratto dei lavoratori dei monopoli di Stato (20 mila dipendenti). L'accordo è stato firmato il 12 agosto dalle organizzazioni sindacali, soprattutto per quanto concerne alcuni punti qualificanti relativi alla forma del contratto, al piano triennale di investimenti, alla proposta di una nuova organizzazione del lavoro, tra le cose da concordare con il sindacato.

Questo risultato è importante perché finalmente si è riusciti a mettere le mani in una organizzazione del lavoro vecchia di un secolo, con strutture gerarchiche e barocche ormai superate. Inoltre si è riusciti a stipulare una maggiore e più incisiva presenza di lavoratori sulle scelte organizzative dell'azienda.

Sindacati critici dopo l'incontro ad Ottana

CAGLIARI — In merito alla visita fatta ieri da presidenti della Montedison, se ne discuteva con i sindacati di Ottana. I sindacati di Ottana, in pratica, chiedono l'applicazione di questi accordi ai lavoratori del trasporto aereo subito dopo questa sorta di distensione — ieri cioè — dal ministero è giunta la convocazione per martedì 22.

Questo risultato è importante perché finalmente si è riusciti a mettere le mani in una organizzazione del lavoro vecchia di un secolo, con strutture gerarchiche e barocche ormai superate. Inoltre si è riusciti a stipulare una maggiore e più incisiva presenza di lavoratori sulle scelte organizzative dell'azienda.