

SI APRE OGGI SOLENEMENTE A TORINO IL SALONE DELL'AUTOMOBILE

# Sono troppo care le utilitarie della FIAT per una ulteriore espansione del mercato

L'infortunio della «500» - Ancora limitata la circolazione in Italia nei confronti degli altri paesi - E' possibile costruire una automobile in cento ore lavorative

(Nostra servizio particolare)

TORINO, 29. — L'apertura del Salone dell'Automobile ha richiamato l'attenzione sulla situazione attuale del mercato della industria automobilistica, e quindi della FIAT. Attualmente tanto più viva e interessante per l'esito incerto della nuova vettura utilitaria FIAT — la «500» — che ha indotto il grande gruppo industriale torinese a rilanciare questa vettura in occasione del Salone migliorandone, a poche settimane dall'inizio della produzione in grande serie, le caratteristiche e le prestazioni (cristalli ascendenti, potenza elevata da 13 a 15 CV, aumentando la velocità a 95 Km/h). La vettura così migliorata verrà venduta sempre al prezzo di 490.000 lire, mentre il

numero della produzione italiana ha avuto una spinta relativamente limitata, e precisamente meno del 30 per cento. Ma la risorsa essenziale era e resta il mercato nazionale. La circolazione automobilistica in Italia ha raggiunto nel 1956 un milione e quattrocentomila unità, tre volte e mezza i massimi di anteguerra. Purtuttavia la circolazione automobilistica resta ancora oggi in Italia relativamente modesta, infatti la densità della circolazione automobilistica è in Francia e in Gran Bretagna 4 volte quella italiana, in Germania occidentale 2 volte e mezzo. E si osservi che anche nelle regioni più industrializzate del paese, dove il reddito è più elevato, la circolazione automobilistica è presto a raggiungere, allo stesso prezzo della vettura linea, dei valori assai più bassi di quelli dei Paesi capitali.

Per esprimere la produzione automobilistica raggruppate nella circolazione valori che si avvicinano a quelli di altri paesi, è infatti necessario in Italia mettere l'automobile a disposizione di redditi relativamente limitati, cioè realizzando delle produzioni estremamente economiche. Una spinta in questa direzione è già stata data con forza a Torino dal movimento operaio, e ha costituito uno dei fattori che hanno portato al rinnovamento realizzato negli ultimi anni dalla FIAT nella produzione di vetture utilitarie. Le possibilità di una sua soluzione derivano dagli stessi grandi progressi già compiuti nel campo della produttività e del rendimento del lavoro, e fatti che oggi sono possibili nella fase delle essenziali lavorazioni meccaniche del montaggio, costruzione di un'automobile con 100 ore di lavoro diretto.

Non riteniamo dunque che concretamente possa aprire all'industria automobilistica italiana e alla FIAT una grande prospettiva di sviluppo produttivo, con tutte le relative conseguenze di natura economica e sociale, che annuali rapidamente, rendendo del tutto contingenti, le attuali difficoltà quando ci si ponga sul terreno di adottare per le vetture utilitarie prezzi tali da renderle effettivamente accessibili a redditi costantemente più bassi di quelli che oggi sono necessari per avere l'automobile.

Il problema è più profondo, perché queste difficoltà derivano in ultima analisi dalle contraddizioni che sono inevitabili fra mercato e produzione per il carattere rigidamente monopolistico che ha la produzione automobilistica italiana. In questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato. Ci sono necessariamente dei fattori che si può ritrovare che tali difficoltà derivino da inconvenienti tecnici della nuova vettura 500 FIAT, in quale è una vettura moderna che presenta né più né meno gli inconvenienti delle altre vetture all'inizio della loro produzione.

Il problema è più profondo, perché queste difficoltà derivano in ultima analisi dalle contraddizioni che sono inevitabili fra mercato e produzione per il carattere rigidamente monopolistico che ha la produzione automobilistica italiana.

In proposito non è inutile sottolineare che il fenomeno della concentrazione industriale e del predominio dei monopoli presenta caratteristiche diverse rispetto all'industria automobilistica. La FIAT, negli altri paesi capitalistici più sviluppati, in questi paesi infatti non è



La nuova «500» granulare. La vettura, che ha la stessa meccanica della «1100» modello 1958, consuma circa otto litri e mezzo di carburante per ogni 100 km.

primo tipo sarà collocato sul mercato a un prezzo leggermente inferiore.

Il breve comunicato della FIAT sulle modifiche della 500 ha rafforzato le sensazioni, che nelle ultime settimane in qualche ambiente aveva raggiunto lo stato di allarme, che la FIAT non riesca ad espandersi in questo settore automobilistico in quella misura che è presumibile dalla relazione presentata nella primavera scorsa all'attuale assemblea degli azionisti. In questo relazione si indicava implicitamente lo obiettivo per il grande gruppo industriale di passare dalla produzione di mille vetture per giorno a una lavorativa (la media del 1956 è stata di poco inferiore alla produzione complessiva di 282.514 autoveicoli nell'anno) a

500.000 nel 1960.

Noi, che nel merito non abbiamo voluto essere al-

armisti, riteniamo che la

situazione del mercato e quindi della produzione automobilistica italiana non è

avvenuta nel suo complesso.

va una certa battuta di arresto, sottilmente nell'inverno 51-52 dalla riduzione dell'orario di lavoro alla FIAT.

Ciò non soltanto come riflesso di congiunture economiche internazionali, ma piuttosto perché, per soddisfare le crescenti possibilità di mercato esistenti sul piano nazionale e su quello internazionale, la grande industria automobilistica italiana, e cioè la FIAT, doveva rinnovare le proprie attrezzature e i metodi produttivi.

La FIAT si muoveva in questa direzione, forte così degli altissimi profitti di monopolio come della possibilità di ottenere prestazioni nazionali e internazionali a basso tasso di interesse e a lunga scadenza. Di conseguenza la produzione automobilistica aumentava vertiginosamente dal 1953 in avanti e la FIAT poteva, nel giro di 6 anni, raddoppiare il fatturato.

Questa produzione, in sviluppo genioso collocata anche all'estero, anche se

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come riflesso di congiunture economiche internazionali, ma piuttosto perché, per soddisfare le crescenti possibilità di mercato esistenti sul piano nazionale e su quello internazionale, la grande industria automobilistica italiana, e cioè la FIAT, doveva rinnovare le proprie attrezzature e i metodi produttivi.

La FIAT si muoveva in questa direzione, forte così degli altissimi profitti di monopolio come della possibilità di ottenere prestazioni nazionali e internazionali a basso tasso di interesse e a lunga scadenza. Di conseguenza la produzione automobilistica aumentava vertiginosamente dal 1953 in avanti e la FIAT poteva, nel giro di 6 anni, raddoppiare il fatturato.

Questa produzione, in sviluppo genioso collocata anche all'estero, anche se

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come riflesso di congiunture economiche internazionali, ma piuttosto perché, per soddisfare le crescenti possibilità di mercato esistenti sul piano nazionale e su quello internazionale, la grande industria automobilistica italiana, e cioè la FIAT, doveva rinnovare le proprie attrezzature e i metodi produttivi.

La FIAT si muoveva in questa direzione, forte così degli altissimi profitti di monopolio come della possibilità di ottenere prestazioni nazionali e internazionali a basso tasso di interesse e a lunga scadenza. Di conseguenza la produzione automobilistica aumentava vertiginosamente dal 1953 in avanti e la FIAT poteva, nel giro di 6 anni, raddoppiare il fatturato.

Questa produzione, in sviluppo genioso collocata anche all'estero, anche se

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

rispetti europei più avanzati. Così il numero di abitanti per autoveicoli è passato al 26,4 in Piemonte, al 31,4 in Lombardia, al 35,4 in Liguria, mentre questi valori sono pari all'11,8 in Francia, al 12,2 in Gran Bretagna, al 20,7 in Germania occidentale.

A questo punto sorge lo interrogativo sulle ragioni che determinano, quella difficoltà nell'attuale sviluppo della produzione automobilistica alla quale abbiamo accennato.

Ciò non soltanto come

ris