

PROBLEMI DI ATTUALITA' AL SALONE AUTOMOBILISTICO DI TORINO

Troppo cara per l'italiano medio l'utilitaria da 868 lire al chilo

Quando, durante la vernice del quarantesimo Salone dell'Automobile le telecamere inquadrano uno dei due stand della Fiat e il cronista annuncia a quanti stavano dinanzi al video la riduzione del prezzo delle più diffuse auto italiane, non ci fu quell'ideale coro di osanna che i dirigenti della casa torinese forse speravano di suscitare (anche se non manco l'interesse). E non per la diminuzione in se stessa, che la flessione da 465 mila lire a 395 mila franco-fabbrica per l'edizione economica della «500» e piuttosto sensibile, ma per una serie di altre ragioni che toccano da vicino quella massa di milioni di persone che aspirano al possesso di un'autovettura e che non potranno neanche adesso soddisfare questo desiderio. Si può tranquillamente prevedere, insomma, che il volume della motorizzazione a quattro ruote non si dilata di colpo e non raggiungerà la proporzione abitanti-macchine, non diciamo degli Stati Uniti o dei paesi scandinavi, ma neanche della vicina Francia.

Quando, durante la vernice del quarantesimo Salone dell'Automobile le telecamere inquadrano uno dei due stand della Fiat e il cronista annuncia a quanti stavano dinanzi al video la riduzione del prezzo delle più diffuse auto italiane, non ci fu quell'ideale coro di osanna che i dirigenti della casa torinese forse speravano di suscitare (anche se non manco l'interesse). E non per la diminuzione in se stessa, che la flessione da 465 mila lire a 395 mila franco-fabbrica per l'edizione economica della «500» e piuttosto sensibile, ma per una serie di altre ragioni che toccano da vicino quella massa di milioni di persone che aspirano al possesso di un'autovettura e che non potranno neanche adesso soddisfare questo desiderio.

Pesanti responsabilità
Ma sarebbe troppo semplice chiudere qui il discorso e attribuire l'ancora bassa motorizzazione italiana soltanto a una situazione economica generale particolarmente sfavorevole. Vi sono infatti, oltre pesanti responsabilità le quali fanno sì che anche strati di cittadini, che potrebbero forse acquistare un'utilitaria, si guardano bene dal varcare il cancello della ditta commissionaria.

Punto primo: l'auto più utilitaria (nel caso nostro la «500» recentemente ribassata) costa ancora troppo. Qualunque, nel tentativo di fare lecito all'intervento della Fiat, ha tirato in ballo il costo delle utilitarie straniere ed ha ricordato che la Citroen due cavalli costa il corrispettivo in franchi di 655 mila lire, la Renault 120 mila, la BMW 594 mila, la Gorgonbill 461 mila, la Volkswagen 565 mila. Il ragionamento non fila in quanto è arduo voler fare un raffronto fra la solidità, metta-

mo, di una Citroen e quella della «500», e le prestazioni di questa vettura con quelle della Renault. Ma se vogliamo prendere un termine di paragone badiamo al costo per chilogrammo e ci accorgiamo che la «500» in versione economica (malamente rifinita, senza borchie alle ruote, ricoperta di un lamierino che pare carta stagnola) costa 868 lire al chilo, mentre la Volkswagen ne costa 798. E, ad essere onesti, per cilindrata e prestazioni, la popolare vettura tedesca si deve confrontare alla «1100» che costa 975.000 lire, più di mille lire al chilo.

Il prezzo della «500», nonostante la indubbia attenzione esercitata dalle settantamila lire di diminuzione, è ancora troppo alto se si tiene a mente che, effettivamente, la macchina vale, se si tengono presenti prestazioni, nitidezza, potenza, robustezza e garanzie di durata e, soprattutto se si bada al costo di produzione. Non è un mistero per chiunque si occupi anche di statura di questioni automobilistiche che la vettura costa alla casa produttrice intorno alle trecentomila lire. La Fiat in qualche occasione ha tirato in ballo le grosse spese di impianto sostenute per il montaggio della catena destinata a produrre le «500», ma anche questa è un ragionamento che non tiene, non vogliamo qui fare lunghi calcoli, basta osservare che quando le spese di impianto vengono ammortate, la Fiat non prevede mai i diminuzioni e progressivamente il costo delle auto. La sua politica di prezzi è legata ad altri fattori che esulano dal rapporto costo di produzione - prezzo di vendita.

Il vero prezzo
Punto secondo: chiunque possiede anche un ciclomotore sa che la spesa per l'acquisto di un mezzo non è mai quella indicata nei listini, per il semplice motivo che fatto a il costo del resto dell'imposta generale sull'entrata, dalle assicurazioni e dalle spese di trasporto dalla fabbrica alla filiale) non vengono quasi mai pagate in contanti. La tariffazione comporta una spesa notevole per gli interessi, che porta il costo della «500» acquistata in 24 rate attorno al mezzo milione. Ancora non esiste una grande organizzazione che metta a disposizione del potenziale acquirente una macchina gravata di bassissimi interessi su una lunga rateazione.

Punto terzo: ciò che blocca decine di migliaia di persone che, pur con sacrificio, potrebbero comprare un'autovettura si tratta per la maggior parte di coloro che già possiedono un mezzo motorizzato, vespa, lambretta, motocicletta, e così via) non è soltanto l'ancora alto prezzo d'acquisto, ma il costo di manutenzione. Facciamo un esempio concreto. Chi si serve di una super-utilitaria, come la «560», abbastanza spesso (20 mila chilometri annui) spende a chilometro poco più di 14 lire, senza nemmeno contare la ammortamento del capitale impiegato. Di queste quattordici lire la metà esatta è costituita dal capitale che in Italia, come in qualsiasi cosa, più che in ogni altro paese.

Siamo quindi qui a uno dei punti più delicati. La diminuzione delle sette lire al litro, decisa oramai e molto, ha rappresentato (con poca cosa) la benzina costa in Italia ancora 135 lire al litro, mentre negli Stati Uniti il prezzo è di 60 lire, nella Svizzera 71, in Austria 74, in Olanda 75, in Belgio 81, in Svezia 82, in Inghilterra 92, in Germania 94, in Spagna 104, in Portogallo 107, in Francia 133. Su questa prezzo le tasse e imposte varie gravano per 99 lire al litro. Si tira che il gettito di queste imposte finisce, nell'case della S.P.A. Può darsi (for-

momento che il sovrapprezzo Suez è finito nelle tasche dei petrolieri) ma non si è mai pensato al fatto che diminuendo l'aggiacivo fiscale verrebbe aumentato il consumo e il minor gettito per litro verrebbe largamente compensato dal maggior gettito complessivo?

Punto quarto: la rete stradale italiana è spaventosa. Siamo la nazione che lamenta il più alto numero di morti in incidenti automobilistici rispetto alla popolazione. Siamo il paese nel quale la circolazione è più caotica, disordinata, pericolosa.

Questo rappresenta un freno, anche se non decisivo, all'espandersi della motorizzazione.

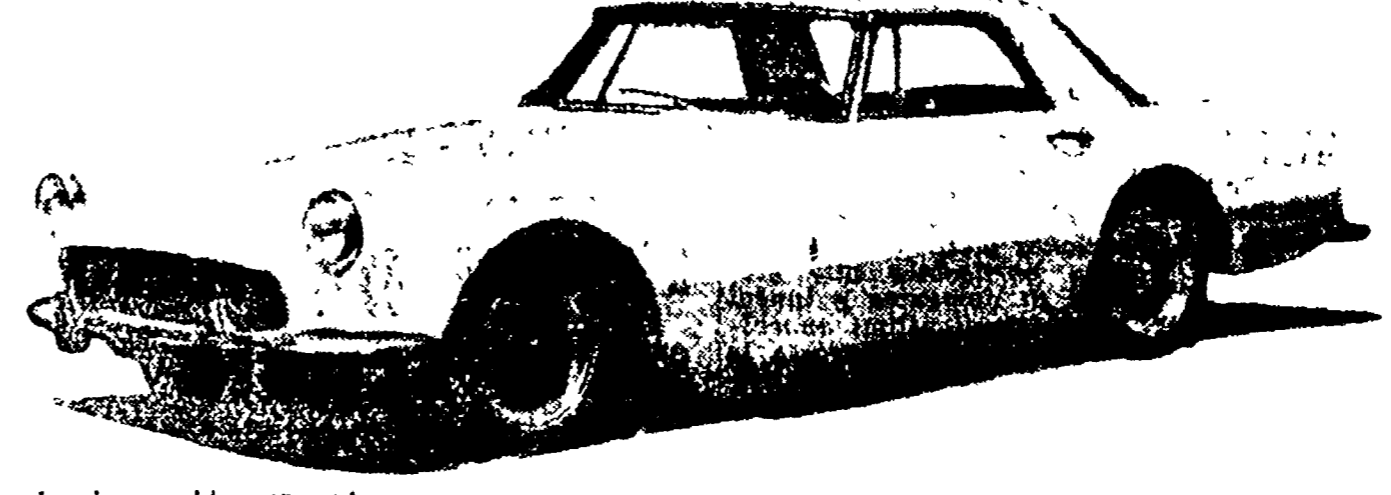
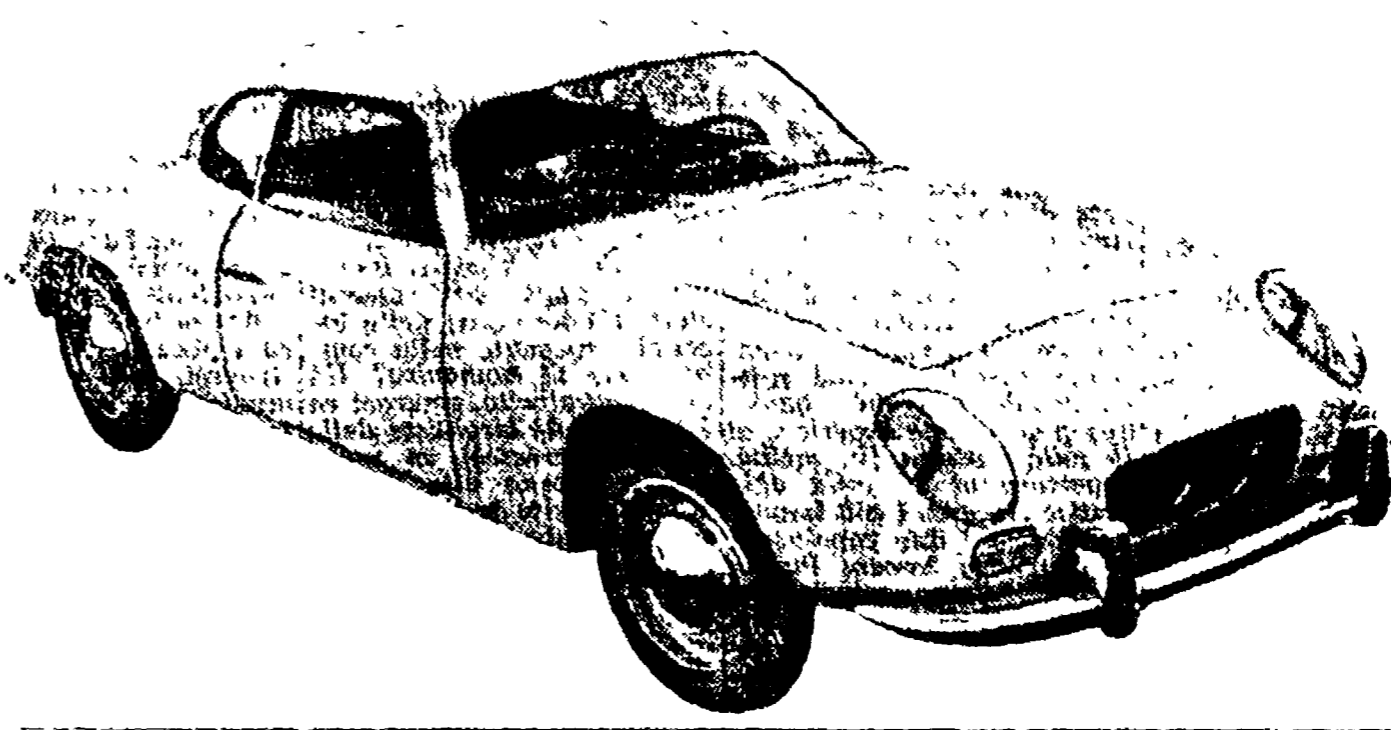
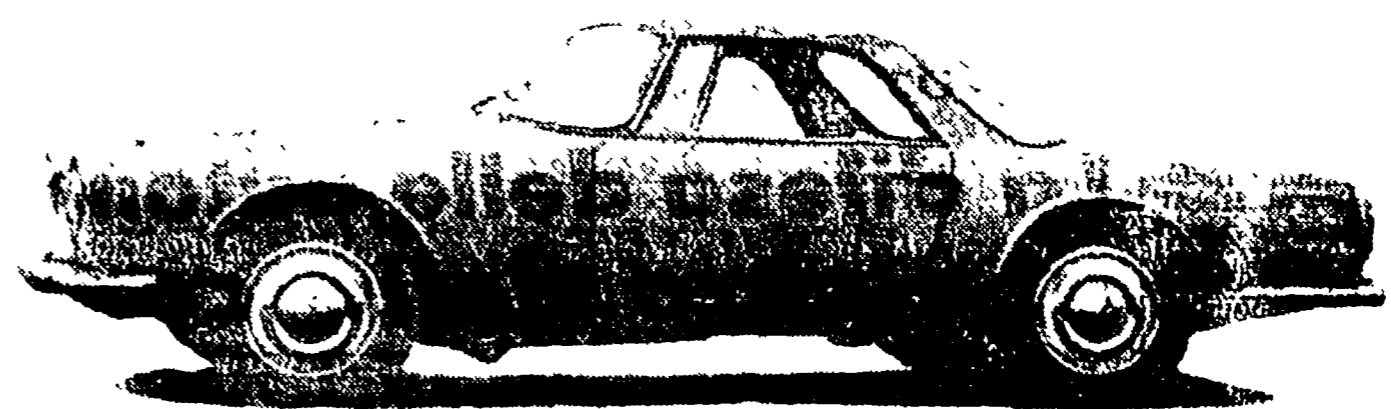
Motorizzazione di massa?

Da queste rapide note non si tragga la conclusione che la situazione è catastrofica, che non vi è stato progresso e che, per questo, si debba condannare il ribasso di prezzo deciso dalla Fiat. Il progresso è ineluttabile, il ribasso di 70 mila lire è un fatto da sottolineare posi-

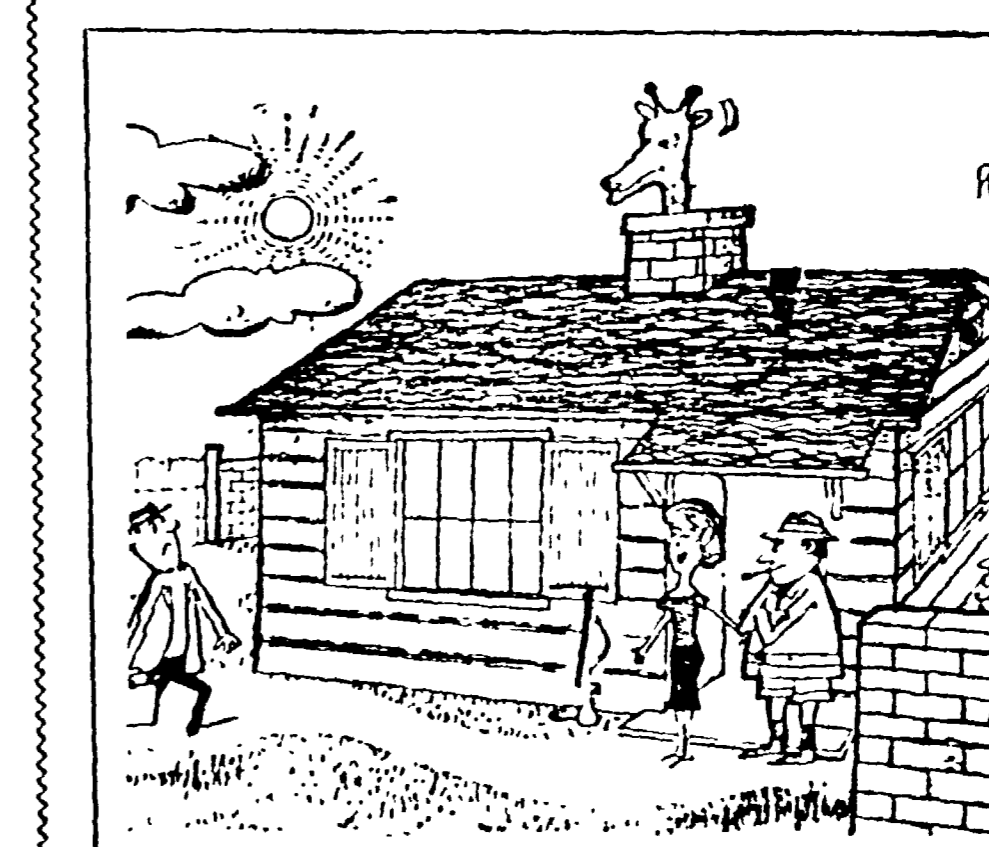
tivamente, la situazione è indubbiamente diversa da quella dell'anteguerra. Ma occorre allo stesso tempo temperare l'entusiasmo di chi ha visto nell'annuncio della casa torinese, nella diminuzione delle sette lire nel prezzo della benzina e nelle notizie riguardanti la futura costruzione di autostrade, il sospirato avvento della motorizzazione di massa. Troppi fattori, come abbiamo visto, spongono le speranze e la legittima attesa dei cittadini.

ANTONIO F. VILLANI

Sogni proibiti all'Autosalone

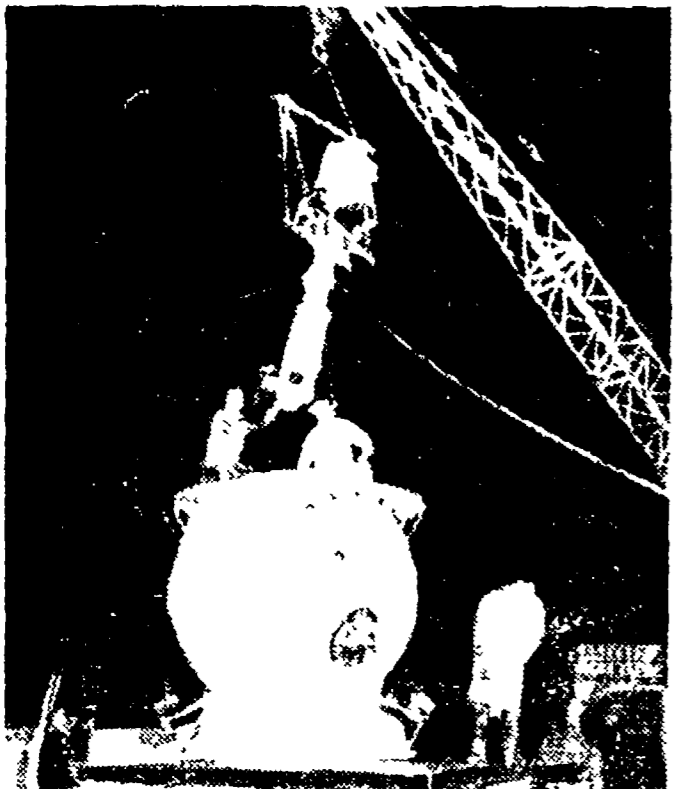


Le macchine presentate a Torino accanto alle utilitarie e super-utilitarie, come quelle che hanno riscosso un particolare successo. Si tratta di macchine che non hanno nulla di particolarmente nuovo, trattandosi di nuove versioni di auto già note sul mercato italiano. Ecco dall'alto in basso:
● La «Lambina» gran turismo. Una versione speciale della omonima macchina della «Lancia» con carrozzeria Touring. Velocità 180 chilometri l'ora.
● L'«Appia» gran turismo, tipo «esportazione». Si tratta di una automobile con carrozzeria «Zarto» sul telaio della nota macchina «Lancia». In questa versione l'auto ha una potenza di 37 CV che consente una velocità di 150 chilometri l'ora. Il prezzo si aggira sui 2.600.000 di lire.
● La «Ferrari» 250 gran turismo carrozzata da Pinin Farina. Motore a 12 cilindri, cilindrata totale 2973 cmc, potenza 210 CV che consente una velocità di oltre 200 chilometri l'ora. Prezzo di vendita 6.500.000 lire.



— Caro, indovina che ci ha portato dall'Africa lo zio Giovanni?

Periscopio NOTIZIE E CURIOSITÀ DA TUTTO IL MONDO



HOLLYWOOD Orson e Curt ora insieme

HOLLYWOOD — Per la prima volta Curt Jurgens e Orson Welles lavoreranno nello stesso film. Si tratta di un colosso in Technicolor intitolato «Ferryboat» con Hong Kong e nel quale Jurgens fa la parte di un capitano che organizza una spedizione per salvare un'isola.

Torna il «cigno nero»

PARIGI — Anna Maria Moneta Capello, dopo essere passata sotto silenzio per qualche tempo, fa di nuovo parlare di sé. Di Parigi molti giornali ne hanno parlato, ma questa volta è la «cigno nero» che si è esibita.

Churchill nel Marocco

LONDRA — Sir Winston Churchill è sbarcato in Marocco questa settimana a Marrakech, nel sud del Marocco dove sono qui presenti per la

Palle da ping-pong per le navi affondate

NEW YORK — Era a nuove invenzioni, come a New York vi è no del a palline da ping-pong di plastica doppia a questo materiale che servirà per riportare alla superficie le navi affondate. Secondo lo inventore, queste palline verrebbero immerse a due o tre per volta di un sommergibile per il recupero di una nave affondata e finirebbero per sollevarla.

Una lampada da 50 chilometri

LONDRA — Una lampada da 50 chilometri di luce è stata messa a punto da un inventore di New York. La lampada è di tipo a fluorescenza e emette una luce di 50 Km di distanza nel Mar Nero.

Sono eleganti le donne americane

PARIGI — Les Saint Laurent, succeduto a Christian Dior, è rientrato a Parigi dopo tre settimane di permanenza a New York. Al suo arrivo egli ha di lui, che ha con sé il suo stile e il suo gusto. La rivista «Vogue» ha scritto: «L'arrivo di Saint Laurent a Parigi è un evento». «L'arrivo di Saint Laurent a Parigi è un evento».

NEW YORK Decolla l'aereo senza pilota

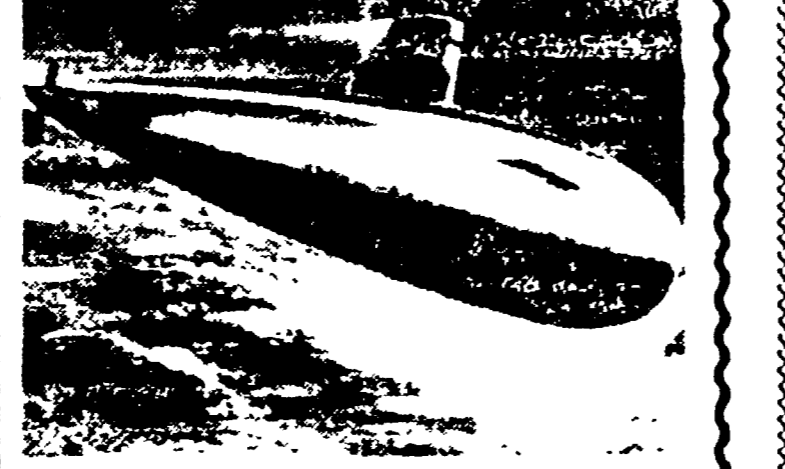
NEW YORK — Un aereo da turismo ha decollato senza pilota dal campo di Hinnon. L'aereo è stato pilotato da un computer che ha ricevuto gli ordini da un computer che si trova in un campo vicino. Nessun danno alle persone ma l'aereo è andato a compiere manovre strane. Era successo che il pilota ne aveva acceso il motore mediante un controllo a distanza. L'evento dell'evento era un successo.

Casseforti rubate

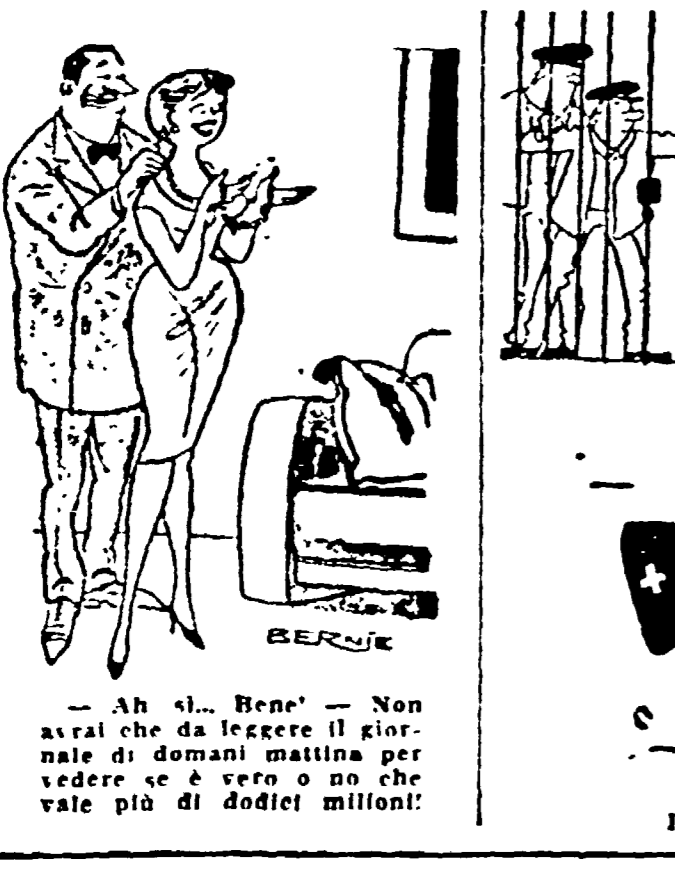
PARIGI — Nuova lettera dei banchieri in Francia. Le casseforti sono state rubate per una casaforte. Le casseforti sono state rubate per una casaforte. Le casseforti sono state rubate per una casaforte.

Un nuovo film per Liz Taylor

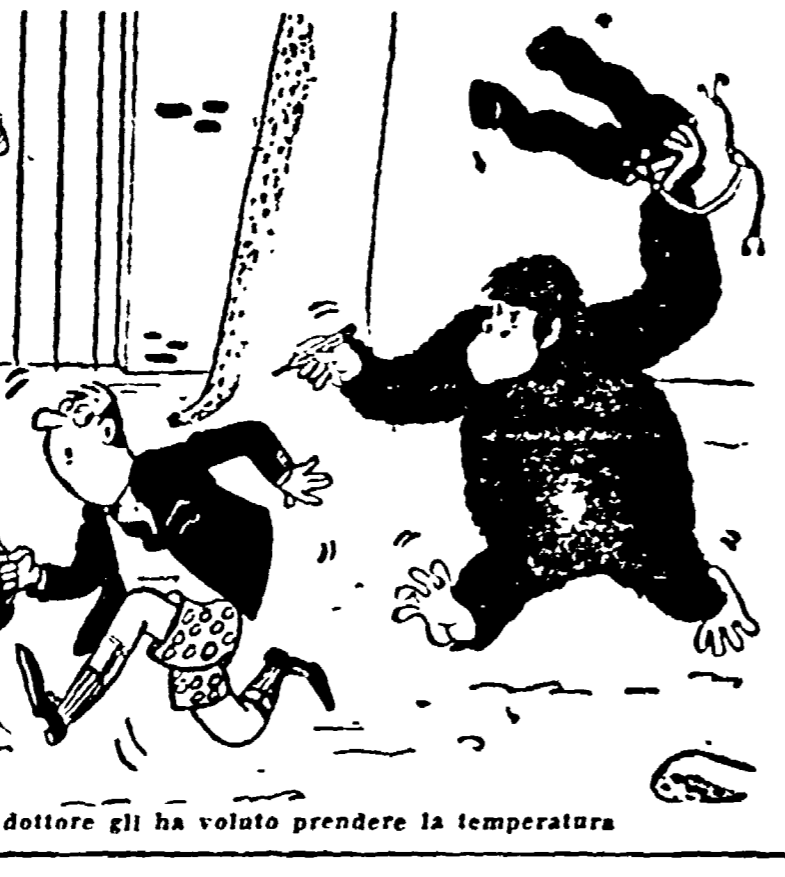
LONDRA — Liz Taylor, la più famosa attrice del mondo, ha firmato un contratto con il produttore Sam Spence per un film.



LONDRA — Il sottomarino atomico inglese, in un disegno ufficiale, rilasciato alla stampa dall'ammiraglio inglese.



— Ah sì... Bene! — Non avrai che da leggere il giornale di domani mattina per vedere se è vero o no vale più di dodici milioni!



Il dottore gli ha voluto prendere la temperatura



— Constato con piacere che è la prima volta in dieci anni che il matrimonio che ho celebrato di un mio cappello nuovo



— Dopo tutto caro, non rappresenta altro che il prezzo delle tue sigarette per 40 anni.



Allora ho detto a mia moglie «Scegli tra me e tua madre». E lei ha scelto.