Varietà domenicale

Un spettacolo che continueremo a vedere a lungo. La FIAT sola protagonista del traffico nelle nostre città

UN ACCORDO ITALO-FRANCESE CHE NON SERVE ALLA MOTORIZZAZIONE

L'ALFA DAUPHINE non darà fastidio a Valletta

Vi spieghiamo come il MEC funzionerà nel campo automobilistico - La FIAT continuerà ad essere la padrona assoluta del mercato italiano - Chi vorrà l'automobile dovrà continuare a viaggiare nelle utilitarie della Mirafiori

Una clamorosa campagna pubblicitaria è stata orchestrata dai colossi europei dell'automobile in concomitanza con l'entrata in vigore del MEC: FIAT, Alfa e Lancia in Italia; Volkswagen in Germania; Renault e Citroen in Francia. Taluni di questi gruppi hanno anticipato la riduzione doganale del 10 per cento stabilita dal MEC, con una lieve diminuzione dei prezzi di alcuni tipi di automobili. Si mira a far credere che il MEC apra una fase di accesa concorrenza tra i vari complessi, della quale possano beneficiare i consumatori.

In questo clima, l'opinione pubblica, gli utenti della strada, i potenziali automobilisti si domandano ansiosi se da tutto ciò scaturirà una generale riduzione dei prezzi. Se potranno finalmente realizzare i loro desideri sul mercato delle macchine nuove e non — come oggi avviene — su quello dei ferrivecchi, cioè delle macchine usate, dalle quali riescono ancora a spremere gli ultimi aneliti vitali con miracoli di improvvisazione e con ripieghi meccanici del tutto latini.

L'accordo Renault-Alfa Romeo

Alla superficie, in effetti tutto sembra esser stato predisposto per una onestissima gara. Ma, a guardare più da vicino e senza ingenuità o illusioni le cose, già si intravedono i risultati di una attività tenuta, per lo più, segreta al grande pubblico: la attività che ha portato ad «accordi» e «abbinamenti» tra i vari gruppi. Talche le diverse squadre in lizza hanno i loro campioni e gregari, e già si conoscono i concorrenti che vinceranno tutto al più qualche premio di tappa e quelli, invece, che hanno già in tasca la «corsa» prima della partenza.

E' vero che il Trattato del MEC — con gli articoli 84-85 — vieta la formazione dei cartelli, cioè degli accordi tra grandi imprese sia sul piano del mercato nazionale che su quello della Comunità europea. Ma gli «accordi» vengono fatti e si fanno ugualmente. Di più, sulla stampa specializzata della «Piccola Europa» si chiede esplicitamente che i cartelli tra grandi imprese vengano riconosciuti non solo in linea di fatto, ma di diritto.

Taluni di questi accordi sono stipulati nella massima segretezza. «E' logico — ha scritto di recente Karl Albrecht, direttore generale della Camera di Commercio di Düsseldorf — che soltanto in rari casi il risultato delle ricerche di queste intese sia reso noto pubblicamente». «Tuttavia — egli prosegue — negli ultimi tempi sono stati riferiti alcuni interessanti esempi di *stretta collaborazione* come quelli che intercorrono fra le industrie automobilistiche dei Paesi facenti parte del Mercato comune. Tra l'Alfa Romeo e la Renault, è stato stipulato un accordo in base al quale la prima curerà la produzione e la vendita in Italia della *Dauphine*...»

Come mai questo accordo non solo non è rimasto segreto ma si è dato ad esso ampia pubblicità anche ad opera delle autorità economiche italiane?

Da anni il consumatore italiano e straniero chiede che l'Alfa Romeo metta sul mercato un'auto utilitaria a basso prezzo. L'accordo con la Renault — si chiede il consumatore — risponderà, finalmente, a questa fondata aspirazione? O si dovrà ancora e sempre esser soggetti alla qualità e ai prezzi di imperio del monopolio FIAT che domina indisturbato il mercato con la «500» e la sua «600»? Potrà — si chiede infine l'opinione pubblica e il lavoratore della fabbrica interessata — l'Alfa Romeo — azienda di Stato — avere le prospettive di sviluppo che può avere e che da anni si invocano?

Nessuno turba i sonni della FIAT

Non si tratta di infierire contro una aspirazione sacrosanta che corrisponde non solo agli interessi dei consumatori e dei lavoratori, ma a quelli nazionali. Si tratta di dire le cose come stanno: la *Dauphine* che l'Alfa si appresta a montare non è la macchinetta utilitaria a basso prezzo che da anni si attende. Costa — senza accessori — 950 mila lire. Essa non turba quindi i sonni della FIAT, non rompe in alcun modo, ne scalfisce il dominio del grande monopolio automobilistico italiano. Sul nostro mercato continua e continuerà a vigere lo «statu quo» voluto da Valletta. La *Dauphine*, infatti, è una macchina che non entra in concorrenza con la «500» o la «600» e tantomeno — dato il prezzo e la cilindrata — con la «1100».

Quel che si chiede — ovviamente — non è che l'Alfa Romeo si sostituisca integralmente alla FIAT nella produzione di utilitarie scalzandola dal mercato. Non è questa grossolanità che si intende quando si parla di aziende di Stato come «aziende-pilota», «strumento di rottura delle posizioni di monopolio». Ciò che si intende è che l'azienda IRI — che non dovrebbe perseguire come il monopolio il massimo profitto, ma fini allo sviluppo dell'economia nazionale — dimostri, in concreto, la possibilità di diminuire i prezzi e offrire prodotti di migliore qualità, costringendo in tal modo il monopolio — nel nostro caso la FIAT — ad abbassare i *suoi* prezzi, a migliorare la qualità dei *suoi* prodotti, sulla base di una rinuncia al massimo profitto e di un allargamento del mercato di consumo. E' questa la politica indicata dal Parlamento con i suoi voti sulle aziende di Stato: una politica che implica, quindi, il controllo democratico dei monopoli. Ma proprio contro questo indirizzo agisce, al servizio dei monopoli, il governo Fanfani ed il MEC.

Ma, allora — si domanderà l'utente — a che cosa serve l'accordo Alfa-Renault per il montaggio di qualche migliaio di *Dauphine* all'anno presso lo stabilimento milanese di proprietà dello Stato? Perchè non si procede alla fabbricazione della utilitaria «500» e «750» che l'Alfa Romeo ha progettato (prima ancora che dalla FIAT uscissero le utilitarie) senza mai realizzarla?

Le risposte sono ovvie. L'abbinamento Alfa-Renault per il montaggio della *Dauphine* appare ed è l'alibi che il governo presenta all'opinione pubblica che da anni ha richiesto e richiede che l'Alfa produca piccole cilindrate a basso prezzo e che realizzi il progetto — rimasto nei cassetti — della sua «750». Nell'artefatto clima di «competizione» del MEC, l'Alfa Romeo — fabbrica di fama mondiale e proprietà dello Stato — viene ridotta ad assumere il ruolo di portaborracce rispetto alla campionissima del profitto: la FIAT.

Le curve di mercato danno per favorite le piccole cilindrate. La FIAT mantiene la propria produzione su questa linea. L'Alfa, al contrario, nonostante l'accordo Renault, orienta invece la gran parte del suo potenziale produttivo verso le macchine di grande cilindrata e di lusso: le meno favorite sul mercato. Di recente essa ha eliminato la produzione della «1900» e ha intrapreso la produzione della «2000». Anche in ciò, l'Alfa ha favorito la FIAT lasciandole campo libero sul mercato con la sua «1900» gran lusso.

Nessuna novità per le medie cilindrate

E' esatto affermare che la *Dauphine 850*, che sarà montata dall'Alfa in base all'accordo con la Renault, non intacca ne scalfisce i profitti della FIAT e quindi non fa adempiere alla azienda di Stato una funzione di rottura delle posizioni di monopolio. Abbiamo già detto che l'Alfa-Dauphine costerà 950.000 lire. Ciò vuol dire che essa resterà fuori dalle possibilità di coloro che vogliono acquistare una vettura utilitaria. E' pacifico, perciò, che la *Dauphine* lascia incontrastato alla FIAT il mercato delle piccole cilindrate. Ma questa affermazione vale anche per la media cilindrata FIAT, cioè per la «1100».

A questo proposito, c'è chi potrebbe obiettare: dovendo spendere a conti fatti circa un milione, è opinabile che si sia indotti a comprare la «1100» FIAT, piuttosto che l'Alfa-Dauphine: questa infatti consuma meno benzina e risponde ad esigenze di gusto particolari. Siamo, come si vede, nel campo delle scelte ipotetiche e quindi l'obiezione potrebbe anche essere accolta. Ma vi è un elemento decisivo che le toglie ogni fondamento in Italia, su una produzione di 279.000 autovetture, circa il 90 per cento viene fornito dalla FIAT. L'accordo Alfa-Renault prevede che il montaggio in Italia della vettura francese resti nell'ordine di *alcune migliaia all'anno*. Ora, ovviamente, una seria concorrenza non si fa solo col prezzo, o con i pregi estetici e funzionali, ma anche con la quantità di macchine da immettere sul mercato. A questo riguardo, la produzione dell'Alfa Dauphine si presenta, dunque, come una goccia nel mare del mercato della «1100» e «1200» del monopolio torinese e degli altri gruppi dei Paesi del MEC.

Un numero limitato di automobili

Siamo qui nel campo dei «contingenti», cioè del numero delle macchine ammesse all'importazione dai vari Paesi del MEC. Il trattato stabilisce che ogni Paese debba consentire, nel primo anno della sua entrata in vigore un'importazione minima di autoveicoli pari al 3 per cento della propria produzione. Secondo questo «contingente» l'Italia, che ha prodotto nel 1957 circa 350.000 autoveicoli, dovrebbe importarne circa 10 mila dai cinque Paesi del MEC. In base allo stesso calcolo la Francia — che nel 1957 ha avuto una produzione di oltre 925 mila autoveicoli — dovrebbe importarne circa 28.000. Sulla entità di questi contingenti si è accesa una discussione più che vivace, che vede i protagonisti impegnati a «tirar acqua al proprio mulino», e la Francia ha già fatto sapere che importerà non 28.000 unità ma 24.000. Non essendo stato ancora raggiunto un accordo ogni decisione è stata rinviata ad una speciale commissione del MEC.

La particolarità degli attuali contingenti sta nel fatto che essi riguardano, per ora, soltanto le importazioni di macchine complete e non l'importazione dei pezzi separati destinati al montaggio. A questo proposito il prof. Dunaria, sulla *Rivista Internazionale di scienze economiche e sociali*, in un suo recente saggio sottolineava: «E' ovvio che, in pratica, ci vorrebbe una quota di contingente per queste importazioni in modo da non disturbare troppo le industrie interessate».

E infatti, in pratica, alla carenza delle norme in materia ha supplito — con la lunga mano del cartello automobilistico, e quindi della FIAT — l'accordo Alfa-Renault, che prevede appunto il montaggio di un numero limitato di macchine (alcune migliaia all'anno, come abbiamo detto), tale, comunque, da non superare il numero di macchine complete fissate alla esportazione francese in Italia, per contingente.

E' quindi lecito dire che con questo accordo l'Alfa Romeo, azienda di Stato, è stata fatta entrare nel gioco delle concentrazioni monopolistiche del MEC, e per di più vi è stata fatta entrare per la porta di servizio. La sua possibilità di svolgere una funzione autonoma nel settore automobilistico nazionale, garantendosi una espansione produttiva ed una politica di prezzi che rompa le posizioni di monopolio, viene di fatto compromessa dal MEC e, in concreto, dall'alleanza stabilita dall'on. Fascetti — presidente dell'IRI — con il cartello internazionale dell'automobile.

Ancora una volta la costruzione di una vera utilitaria prodotta dall'azienda di Stato è resa impossibile nell'interesse dei monopoli.

Ciò si desume dallo stesso comunicato stampa diramato sull'accordo Alfa Renault, il quale dice: «La *Dauphine* verrà montata negli stabilimenti del Portello; alcune parti per l'autovettura verranno fabbricate in Italia. L'apporto di materiale e di lavoro per il montaggio si valuta del 25 per cento del totale del costo»; e, alla fine, *tanto per salvare la faccia*, si aggiunge che «in questo modo l'Alfa Romeo si inserisce immediatamente nel mercato di medie-piccole cilindrate, *senza che le venga preclusa la possibilità della produzione di una propria autovettura di cilindrata similare*». Come si vede, delle progettate «500» e «750» Alfa non si parla più. E si relega nel campo delle generiche possibilità la costruzione autonoma da parte dell'Alfa di macchine simili alla *Dauphine*.

Non c'era una via diversa?

La condannata «concorrenza» del MEC svuota, quindi, la azienda di Stato dei suoi fini di pubblico interesse. Nel caso nostro subordina l'Alfa Romeo alla FIAT ed alla Renault, schiera l'azienda IRI in difesa e per il rafforzamento del capitale monopolistico.

Non c'era e non c'è — forse — una via diversa da questa? L'Alfa Romeo non era e non è, forse, ancora nelle condizioni di organizzare, a costi economici, la produzione di una utilitaria che colpisca i sovraprofitti della FIAT e la costringa a ridurre i prezzi e a migliorare la qualità dei suoi prodotti? I tecnici e gli opera dell'Alfa Romeo rispondono affermativamente a questo interrogativo. Lo stabilimento milanese del Portello ha infatti una notevole importanza nel settore automobilistico. Nel 1957 la sua produzione di vetture ha raggiunto il 5 per cento di quella nazionale ed il 19 per cento della produzione di veicoli industriali. Gli ultimi dodici anni rappresentano, per questa fabbrica dello Stato, la storia quasi miracolosa della sua risurrezione dalle macerie in cui l'avevano ridotta i bombardamenti. Gran parte di questa risurrezione è stata pagata a caro prezzo dai lavoratori che sono stati sottoposti a ritmi di lavoro intensissimi e ad una compressione sproporzionata dei livelli salariali che tuttora prosegue.

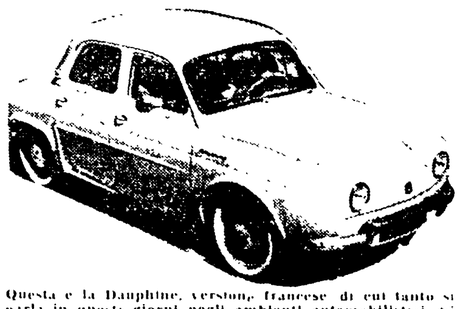
Le prospettive dell'Alfa Romeo

Il suo programma produttivo straordinario per il 1959 prevede un ulteriore aumento complessivo della produzione, rispetto al 1958, del 54 per cento per le vetture e camioncini «Romeo», e del 50 per cento per i motori industriali. Il programma normale per il 1959 prevedeva invece solo un aumento complessivo del 36 per cento per le vetture e i «Romeo» ed una diminuzione del 21 per cento dei motori industriali. Siamo quindi dinanzi ad una azienda pienamente efficiente e nelle condizioni di espandere ancora il suo potenziale produttivo e l'occupazione operaia.

Ma è qui che ha il sopravvento l'interesse del monopolio del quale il governo Fanfani si fa diretto strumento. Lo Stato che controlla circa l'80 per cento del credito erogato attraverso le note banche che fanno capo all'IRI, finanzia i gruppi monopolistici e le loro imprese speculative, ma nega all'Alfa Romeo investimenti, non solo doverosi poiche si tratta di una sua azienda chiamata a perseguire fini di interesse collettivo, ma anche vantaggiosi. E in più, inserisce l'azienda IRI, attraverso il MEC, in un cartello internazionale in posizione di Cenerentola. Ciò spiana la via alla «riprivatizzazione» dell'azienda, cioè, al totale dominio sui suoi orientamenti produttivi da parte del monopolio.

ADRIANO ALDOMORESCHI
MARCO MARCHETTI

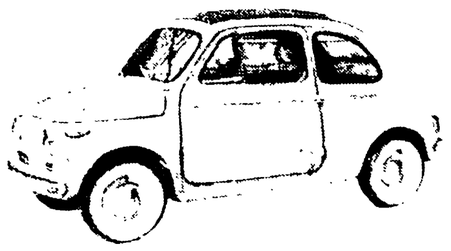
DAUPHINE

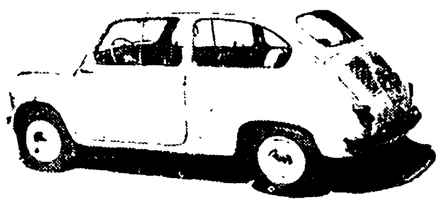


Questa è la Dauphine, versione francese di cui tanto si parla in questi giorni negli ambienti automobilistici. Si tratta di una macchina di 850 cmc di cilindrata che verrà immessa sul mercato italiano nella versione Alfa-Romeo ad un prezzo aggirantesi sulle 950.000 lire. Malgrado le prestazioni più brillanti rispetto alle 500 ed alle 600 non è certo un prezzo da mettere a confronto con quello delle «utilitarie» FIAT

non sarà
«l'auto di tutti»

500 e 600 FIAT

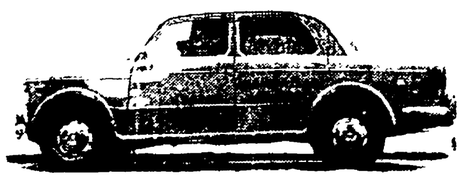


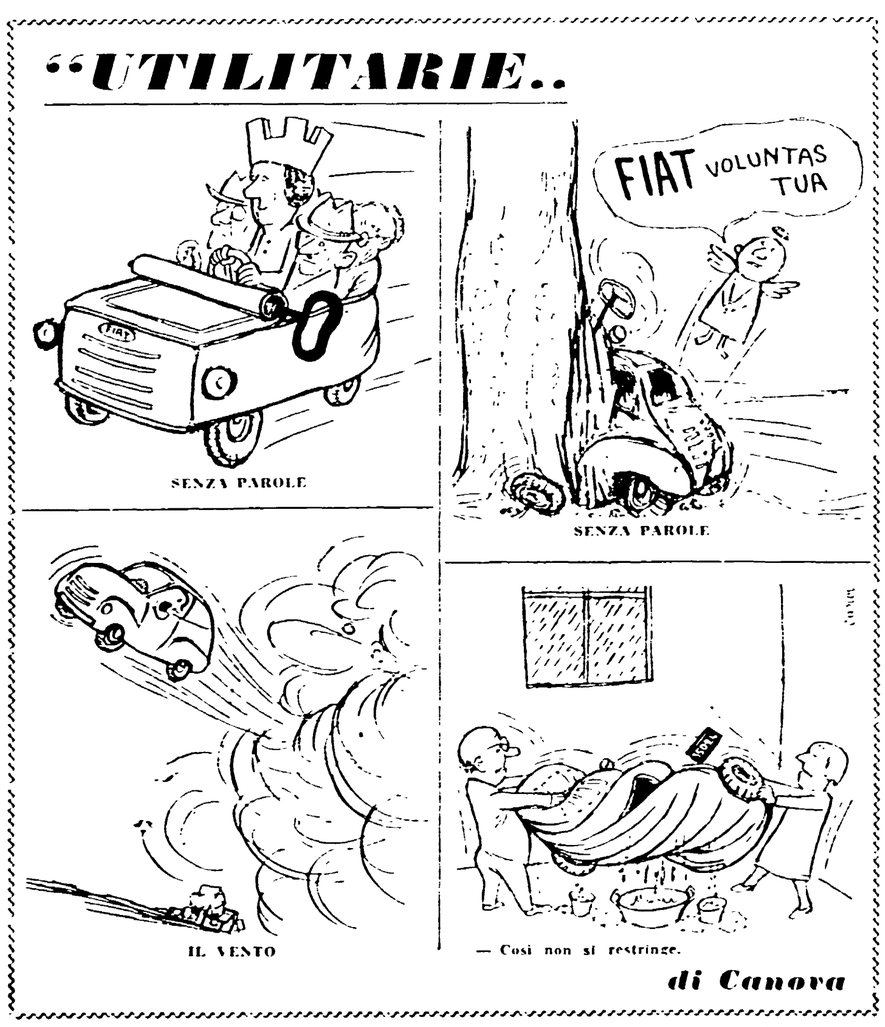


Le due auto-minime della FIAT, le ben note «500» e «600» nelle versioni normali. Non sarà certo l'accordo Renault-Dauphine a creare difficoltà di mercato a queste vetture. Anche, infatti, se il loro prezzo è elevato rispetto alle possibilità dei consumatori ed al loro intrinseco valore, non c'è dubbio che esso sia molto più accessibile di quello della nuova Dauphine. La sola macchina che poteva mettere in forse il monopolio FIAT sulle piccole cilindrate, la 750 Alfa Romeo è stata, intanto, accantonata

senza concorrenti nel campo delle utilitarie

1100 FIAT



La 1100 FIAT nell'ultima versione. Anche se a prima vista potrebbe sembrare il contrario anche nel campo delle medie cilindrate l'uscita della nuova «Alfa» non sembra mettere in difficoltà lo smercio della macchina FIAT. Se, infatti nella scelta del pubblico peserà a favore della nuova macchina milanese il minor consumo ed il minor costo del bollo, a favore della 1.100 giocherà la maggior rifinitura della carrozzeria, la maggiore cilindrata e quindi le più brillanti prestazioni. Senza contare che il numero delle Dauphine che saranno immesse sul mercato sarà tale da evitare ogni possibilità di concorrenza alla macchina di Mirafiori

nessuno disturba la sua preminenza