

LA GUERRA DELL'AUTOMOBILE.

Dichiarazioni esclusive a "Epoca" del presidente della Fiat sulla gigantesca lotta tra le maggiori industrie del mondo

Torino, febbraio

Vittorio Valletta, presidente e amministratore delegato della Fiat, compirà ottant'anni fra cinque mesi. Ci sarà probabilmente una grande festa, nella colossale azienda che conta oltre centoventimila dipendenti: e per far tutti contenti Valletta sa già che cosa dovrà dire. Dovrà promettere di restare ancora alla guida dell'industria che già governa da quasi quattro lustri, e di non mettersi mai a riposo. Contro la sua volontà, egli è diventato un personaggio e un'insegna. La sua succinta biografia è nota a tutti i centoventimila della Fiat come quella di un parente: nato a Sampierdarena da una modesta famiglia, Vittorio Valletta si trasferì diciassettenne a Torino, vivendo in una camera d'affitto, lavorando di notte per mantenersi agli studi, laureandosi in economia e commercio nel 1909: Si dedicò successivamente all'insegnamento e all'organizzazione aziendale e nel 1921 entrò alla Fiat, chiamato dal fondatore Giovanni Agnelli, del quale divenne presto il più importante collaboratore. Morto Agnelli nel 1945, gli succedette alla presidenza.

« Il Professore ha detto... », « Questo farà piacere al Professore... » Alla Fiat lo chiamano sempre col titolo che gli costò in gioventù tanto sacrificio. E di quegli anni lontani il Professore ha conservato l'entusiasmo e l'enorme capacità di lavoro, unite a una finissima comprensione umana, che lo aiuta a vedere lontano anche nel campo sociale, dando alla sua energia di capo d'impresa la persuasiva autorità dell'insegnante in cattedra. Le sue abitudini di vita sono rimaste semplici, strettamente condizionate dal lavoro. Fino a pochi anni fa gli si conosceva una sola passione: l'equitazione. Ora ha rinunciato anche a questo passatempo: ha un'ottima salute, dimostra vent'anni di meno, non fuma, non beve, mangia pochissimo, si alza ogni mattina alle sei e mezzo e alle sette va in ufficio alla Fiat Mirafiori, dove ogni giorno nascono tremila autoveicoli. Trascorre il pomeriggio in un altro ufficio, quello di corso Marconi, sede della direzione generale dell'azienda. Gira per Torino in « 500 » e spesso la guida personalmente.

È appunto nell'ufficio di corso Marconi che il professor Valletta ci ha ricevuti per rispondere ad alcune domande suscitate dai rumori di guerra che, in campo automobilistico, vanno diffondendosi in tutta Europa e fuori.

Fino a qualche anno fa, in Italia, il comprare una macchina costruita oltre confine era un modo di distinguersi dagli altri, una

manifestazione un po' snobistica. Ora invece è diventato una cosa normale, che non stupisce più. Da qualche tempo gli italiani comprano macchine straniere in numero sempre crescente: circa 40 mila nel 1961, 85 mila nel 1962. Nel 1963 se ne prevedono 110 mila. La concorrenza delle industrie automobilistiche straniere è stata favorita dalla graduale applicazione dei ribassi doganali stabiliti dal MEC e sta ora accentuandosi per l'imponente sforzo intrapreso dall'industria automobilistica americana, che ha impiantato in Europa (Germania e Gran Bretagna) imponenti officine. La Chrysler si è insediata in Francia comprando la maggioranza azionaria della Simca; General Motors e Ford contano di produrre complessivamente, nel 1965, più di due milioni di vetture nel Vecchio Continente, e cioè il 30 per cento di tutta la produzione dell'Europa occidentale.

PER OGNI VETTURA CHE IMPORTIAMO DALL'ESTERO NE ESPORTIAMO QUATTRO

Il vicepresidente della Fiat, avvocato Gianni Agnelli, ha dichiarato recentemente (vedi Epoca n. 646): « Entro il 1970 la metà delle quaranta industrie automobilistiche europee dovrà sparire ».

In questo grandioso processo di concentrazione continentale, e nelle nuove condizioni create dalla Comunità Economica Europea, l'interesse dei costruttori stranieri per il mercato italiano si fa sempre più vivo. Il nostro Paese, infatti, offre possibilità di assorbimento enormi, rispetto a quelle di altre nazioni europee, perché la « densità automobilistica » italiana è di una macchina ogni 17 abitanti, mentre in Belgio e in Germania il rapporto è di 1 a 9, in Francia di 1 a 6, in Inghilterra di 1 a 7, in Svezia di 1 a 5, in Svizzera di 1 a 8.

Ma ovviamente la libertà di concorrenza gioca anche in senso contrario, favorendo cioè le nostre esportazioni, che nel 1962 hanno raggiunto i 320 mila autoveicoli, contro gli 85 mila importati. In questa lotta senza protezione di frontiere, la Fiat, che rappresenta l'84 per cento della produzione italiana, combatte con le sue armi ormai tradizionali: prezzi, qualità, servizi di vendita e di assistenza estremamente capillari ed efficienti. Nel 1961 essa ha venduto in Italia 401.791 vetture (65.523 in più rispetto al 1960) e ne ha espor-



Il professor Vittorio Valletta è nato a Sampierdarena il 28 luglio 1883. Entrò alla Fiat nel 1921, chiamato dal senatore Agnelli. Nel 1945 fu nominato presidente della grande Casa torinese.

