

VALLETTA VUOLE MENO TASSE

**Impossibile ridurre i prezzi:
alla concorrenza estera
potremo far fronte alleggerendo
l'attuale pressione fiscale**

tate 230.201 (35.804 in più). Per il 1962 non ci sono ancora i dati ufficiali, che verranno resi noti soltanto in aprile, all'assemblea degli azionisti: ma possiamo anticipare che la Casa torinese ha venduto più di 450 mila vetture in Italia e quasi 300 mila all'estero. Il migliore mercato straniero della Fiat è la Germania occidentale, con 70.476 vetture assorbite nel 1961 e circa 90 mila nel 1962. Seguono, nell'ordine, Francia, Belgio, Olanda, Svizzera, Danimarca, Argentina, Stati Uniti.

Questa la situazione. Tenuto conto di ciò, abbiamo rivolto al professor Valletta alcune domande sull'avvenire.

D. - Nel 1962 il rapporto tra macchine italiane esportate e macchine straniere importate è stato di circa 4 a 1. Ritiene che per il futuro questa proporzione possa mantenersi?

R. - Per quanto risulta oggi, certamente sì.

D. - Una volta applicate integralmente le clausole del Trattato di Roma sulla libertà di scambio, quali saranno gli svantaggi e i vantaggi per l'esportazione automobilistica italiana nell'ambito del Mercato Comune?

R. - Avremo raggiunto un equilibrio che tornerà a vantaggio degli stessi produttori di tutti i Paesi.

D. - Lei ha recentemente dichiarato che la Fiat, per aumentare le vendite in Italia e nella Comunità europea, punta sul contenimento dei prezzi e sullo sviluppo del proprio servizio di assistenza ai clienti. Altre Case cercano invece di acquistare nuovi clienti puntando anche sulla semplificazione dei problemi di manutenzione dell'auto. Che cosa pensa di questa tendenza?

R. - È una tendenza che ha carattere prevalentemente reclamistico. Ma anche la Fiat, naturalmente, tiene e terrà conto dell'evoluzione tecnica e dei problemi ad essa connessi.

D. - L'attuale « densità » automobilistica italiana è di una macchina ogni 17 abitanti, circa la metà della media del Mercato Comune. Quali prospettive ci sono in Italia per un maggiore assorbimento e in qual modo, a suo avviso, lo si potrebbe stimolare?

R. - Il guaio serio è determinato dal fatto che l'Italia, rispetto agli altri Paesi del ME C, ha un reddito medio pro-capite di circa la metà: conseguentemente, anche la densità automobilistica è molto bassa. Bisogna allora cercare, in tutti i modi, di aumentare il reddito degli italiani: cosa che, fortunatamente, a poco a poco sta avvenendo. Nel contempo aumenterà anche la densità automobilistica. È un punto in questo senso che l'Italia costituisce

un mercato assai allettante per tutte le Case costruttrici, non certo ultima la Fiat.

D. - Appunto per favorire questo sviluppo del mercato automobilistico, ritiene opportuna e possibile una diminuzione delle imposte a carico della produzione, e di quelle sulla circolazione e la benzina?

R. - La ritengo non solo necessaria, ma assolutamente indispensabile. In quanto alla possibilità, voglio essere ottimista. Penso comunque che riduzioni sulle tasse di circolazione, relative all'usato e alle macchine di grossa cilindrata, siano urgenti e doverose.

A questo punto il professor Valletta ci ha ampiamente illustrato la necessità di accelerare al massimo il piano di costruzione di nuove strade e autostrade, per conquistare all'automobile tutte le regioni italiane e per migliorare la sicurezza della circolazione.

LA « 2300 » E LA « 1500 » PRESENTATE CON MIGLIORIE AL SALONE DI GINEVRA

Gli abbiamo poi domandato:

D. - Quali progetti ha allo studio la Fiat per nuovi tipi di macchine?

R. - Come progetti e studi, ne ha infiniti e in continuazione. Sui numerosissimi esemplari allo studio, quelli prescelti per giungere in produzione sono tuttavia pochissimi.

D. - Al prossimo Salone di Ginevra (che si aprirà il 14 marzo) la Fiat presenterà qualche novità?

R. - A Ginevra non presenteremo modelli nuovi, ma avremo sempre migliorie. (Secondo indiscrezioni che riteniamo attendibili, pare che queste migliorie debbano riguardare la « 2300 » e la « 1500 ».)

D. - E circa i prezzi, si prevedono ribassi?

R. - Dato l'aumento dei costi, specie per le maggiori remunerazioni al lavoro, non sono possibili ulteriori ribassi.

D. - Pensa che l'attuale « 1100 D » possa, a lunga scadenza, sostenere la competizione nel settore che si potrebbe genericamente definire delle « millecento sotto il milione » per famiglie medie?

R. - A giudicare dal favore che la « 1100 D » continua ad avere sul mercato italiano ed estero, posso proprio dire di sì.

D. - Nei giorni scorsi si è costituita la società Sicilfiat, che si propone di impiantare

uno stabilimento per la produzione automobilistica nei pressi di Palermo. A che punto è questa nuova iniziativa?

R. - La Sicilfiat diventerà una realtà non appena avremo definito le trattative per l'acquisto del terreno, che dovrà avere un'area di circa 300 mila metri quadrati. Tutto il resto è già pronto: progetto, piani di produzione, eccetera. L'accordo circa il terreno dovrebbe essere raggiunto tra poche settimane, non appena ci avranno assicurato le infrastrutture indispensabili, quali ad esempio - e innanzitutto - il raccordo ferroviario.

D. - Quali altre iniziative ha in progetto o in fase di attuazione la Fiat nell'Italia meridionale e all'estero?

A questa domanda, il professor Valletta ha risposto con un'ampia elencazione di progetti e di fatti. Nel Mezzogiorno d'Italia, oltre alla Sicilfiat, due iniziative fanno spicco: quella di Bari, dove è sorta recentemente una scuola Fiat per la preparazione e l'addestramento dei giovani, e quella di Poggioreale (Napoli), dove già da qualche anno funziona una fabbrica per la costruzione di veicoli industriali derivati dalle vetture. Accanto a questo stabilimento ne sorgerà prossimamente un secondo, per la produzione di lubrificanti.

Le iniziative Fiat all'estero riguardano principalmente l'Unione Sovietica, la Jugoslavia e la Francia. Per l'URSS si sta studiando, con buone prospettive, l'impianto di uno stabilimento per la costruzione in loco di trattori agricoli. In Jugoslavia, a Kragujevac, è stata completata nel luglio 1962, con la collaborazione della Fiat, una fabbrica che ora produce 17 mila veicoli all'anno, integrati con l'importazione dall'Italia di parti staccate. In Francia ha cominciato a funzionare dal 1° gennaio 1963 la Fiat-France, un'organizzazione di vendita e di assistenza, con propria rete di concessionari, che prima era gestita dalla Simca. A Lione, sede della nuova società, sono stati creati uffici commerciali, grandi depositi, officine ed impianti per la messa a punto dei veicoli. « Non basta costruire buone macchine: bisogna servirle presso chi le adopera »: questa è stata sempre la prima massima della Fiat. Nella guerra dell'automobile, essa è una delle armi sulle quali oggi può contare la Casa torinese.

L'ottimismo del professor Valletta aiuta a sperare nell'esito di questa colossale competizione, che è giunta alla fase acuta. Le battaglie campali sono vicine. Anzi, sono già cominciate.

Gianfranco Fagioli