

## *Le nostre riunioni*

4 MAGGIO 1972  
ORE 13

« L'EVOLUZIONE DELLA PRODUZIONE  
AUTOMOBILISTICA »

Relatore :  
**Dott. Giovanni Magnetti**

Presiede: Avv. Franco Tavella.

Soci presenti: N. 46 (*elenco nominativo alla fine della comunicazione*).

Percentuale di presenza: 42 %.

Invitati: Arch. Franco Bircheri di Lugano (ospite dell'Avv. Borsellino);  
Dott. Prof. Gioacchino La Rosa (ospite del Duca Michele Spatafora).

L'oratore di turno è oggi il Dott. Magnetti, il quale, da esperto qualificato, parlerà sulla produzione automobilistica.

Al Presidente Tavella, fatti i saluti di rito, non rimane, dunque, che passare la parola al consocio.

(Comunicazione del socio Dott. Giovanni Magnetti alla riunione del 4 maggio 1972).

L'industria automobilistica, particolarmente in Italia, è un po' il simbolo, l'obiettivo principale delle contestazioni che, di questi tempi, si muovono da molte parti all'industria in generale, alla « fabbrica »: su un piano specifico le imputazioni correnti riguardano l'alienazione provocata dalla ripetitività del lavoro alle linee di montaggio; gli aumenti dei prezzi, il rapido rinnovamento dei modelli; e l'automobile è poi coinvolta nelle più generali contestazioni sui danni ecologici e sui disordini sociali delle città.

E' indubbio che le industrie, almeno finora, hanno portato anche la polluzione, lo smog, il superaffollamento delle città, ma senza di esse si sarebbe ben lontani dal livello di vita cui si è pervenuti. Le rivendicazioni sindacali nei confronti delle aziende automobilistiche sono le più avanzate e, mentre alla Fiat il numero delle ore lavorative settimanali ed il grado di utilizzazione degli impianti sono fra i più bassi, il nostro costo medio unitario della mano d'opera è almeno pari, e talvolta superiore, a quello dei Paesi europei più industrializzati. In tali condizioni è purtroppo inevitabile un parziale ricupero dei crescenti costi mediante l'adeguamento dei prezzi. E' un fatto che l'industria italiana ha camminato a velocità ben superiore rispetto alle istituzioni sociali ed alle infrastrutture; peraltro analoghi sfasamenti mi pare si siano verificati — e si verifichino — anche in ben altri campi.

Comunque, l'industria automobilistica sta affrontando, con determinazione non inferiore a quella che è stata fautrice della sua rapida crescita, il compito di risolvere i nuovi problemi propostile, anche se tutto ciò si traduce in impegni gravosi e soprattutto nella accettazione di un compromesso fra i suoi obiettivi istituzionali — sviluppo e lucro — e l'accollamento di vasti oneri a carattere sociale. In questa scelta, di contribuire alla formazione di una società industriale, di contrastare la disaffezione diffusa in vari strati di lavoratori, sta la necessità di studiare e sperimentare nuove forme strutturali, impostazione di prodotti, organizzazione del lavoro, rapporti con l'interno e l'esterno delle aziende. Per dare qualche cenno alla rinfusa dei modi con i quali tali indirizzi sono attuati, dirò come l'obiettivo del conseguimento delle economie di scala sia stato subordinato all'obbligo sociale di contribuire al decollo economico-occupazionale del Sud attraverso la dislocazione dei nuovi Stabilimenti, e citerò la destinazione di imponenti risorse alle ricerche sulla sicurezza e sui sistemi antinquinamento, oltre a vari esperimenti intesi ad alleviare la ripetitività del lavoro industriale.

E veniamo alla « 132 », la nuova vettura che la Fiat presenterà nei prossimi giorni e che avrebbe dovuto essere il titolo della mia comunicazione. Perché un nuovo modello?

Ci sarà l'IVA che colpirà in misura maggiore le cilindrate oltre i 1600 cc.; per contro oltre le più ridotte emissioni inquinanti delle maggiori cilindrate, c'era da considerare la tendenza europea all'aumento delle prestazioni e del confort ed alla richiesta di una gamma sempre più vasta di versioni e di optional; infine nei campi delle emissioni tossiche e della sicurezza si sono realizzati sensibili progressi che ovviamente si intendeva applicare anche e soprattutto sui nostri modelli di classe medio-superiore.

Per tutto ciò la « 132 » nasce con un motore di 1592 cc. ed uno di 1756; è offerta in tre versioni con numerosi optional: dal differenziale

autobloccante al condizionatore d'aria, dalla trasmissione automatica alla accensione elettronica, ecc.

So bene come siano sommari ed incompleti questi miei cenni su alcuni soltanto dei problemi propri del mio ambiente, ma confido tuttavia che, anche in virtù della loro brevità, siano accettati e valgano altresì ad alimentare quella « curiosità » per l'automobile da cui proviene una parte importante della soddisfazione che traggo dal mio lavoro.

Grazie.

Ascione, Barbagallo Sangiorgi, Bellotti, Benfratello, Borsellino, Buffa, Capuano, Crescimanno F. G., Donatsch, Fatta, Fazio, Fiorentino A., Giuffrè Mario, Graziano, Gulì G., Gulì C., Gullo A., Gullotti, Jung, Loffredo, Magnetti, Melisenda, Mirabella G., Mormino, Pasqualino Arcangelo, Piscitello, Puleo, Ramdor, Rezoagli, Rivarola, Ruggeri, Salvia, De Stefani, Schifani, Sergio, Settineri, Silvestri, Spadafora, Tagliavia, Tavella, Tusa, Ugo, Vaccaro Todaro, Vassallo.