

inoltre a spiegare alcune caratteristiche della dinamica economica della provincia:

- 1) accentuazione di certi fenomeni migratori e del divario nello sviluppo demografico delle diverse zone;
- 2) aumento negli spostamenti giornalieri dei lavoratori con conseguenti costi sociali e sfavorevoli influenze sulla produttività del lavoro;
- 3) diminuzione dei redditi nelle zone meno favorite con conseguenti processi cumulativi atti a provocare fenomeni di regresso economico;
- 4) diminuita stabilità dell'insediamento umano nell'agricoltura per l'accentuazione del divario fra le condizioni economiche delle zone agricole e quelle delle zone industriali.

Se nel passato lo sviluppo particolarmente rapido dell'industria automobilistica ha contribuito in misura preminente a mantenere il saggio di sviluppo industriale della provincia ad un livello non inferiore e, verosimilmente, superiore a quello nazionale, le tendenze in corso non sembrano giustificare l'aspettativa che tale dinamica possa continuare immutata nel tempo. Infatti la caratteristica più saliente, che lo sviluppo dell'industria meccanica nel 1957 presenta, è costituita dalla relativa minor espansione dei mezzi di trasporto (6,8%) che nel passato hanno rappresentato il settore di maggior dinamismo, in confronto alle altre industrie meccaniche (10,3%).

26. Prospettive di sviluppo dell'industria tessile e dell'industria meccanica.

Tentare previsioni sullo sviluppo futuro dell'attività industriale della provincia di Torino appare particolarmente difficile, non solo per la deficienza di dati statistici su cui fondare valide congetture, ma anche perché tale sviluppo sarà largamente condizionato dalla politica economica governativa, dallo sviluppo che

potrà avere l'attuazione del mercato comune europeo e dalla politica produttiva dei maggiori complessi industriali.

Si possono tuttavia esprimere alcune considerazioni molto generiche ma sufficienti forse per individuare alcuni problemi di fondo dell'economia della provincia.

Lo sviluppo dell'industria tessile sarà largamente condizionato dalle trasformazioni tecnico-produttive che nel settore dovranno essere attuate perché esso possa raggiungere livelli di costo competitivi su piano internazionale. Siffatte trasformazioni daranno luogo necessariamente a riduzioni nella occupazione. È prevedibile inoltre che se una politica analoga a quella del Piano Vanoni verrà attuata, si avrà un relativo maggior sviluppo dell'industria tessile nel sud. Si può ritenere che l'industria tessile — anche nell'ipotesi favorevole che con la riorganizzazione tecnico-economica delle imprese possa raggiungere una sufficiente stabilità — non potrà assicurare l'incremento dell'occupazione quale sarà richiesto da uno sviluppo economico bilanciato della provincia.

L'industria chiave continuerà ad essere l'industria meccanica per cui sono soprattutto le previsioni relative a questo settore e, in particolare, all'industria automobilistica, sulle quali si possono fondare congetture circa il futuro sviluppo economico.

Siffatte previsioni non sono facili: qualche indicazione si può ottenere dall'analisi critica dei passati andamenti e delle implicazioni che l'attuazione del mercato comune potrà avere.

L'industria automobilistica è tra quelle che hanno manifestato un rapido saggio di crescita. Dal 1949 al 1957 la produzione di autovetture e derivati in Italia è aumentata del 320% (passando da 77 557 unità a 325 883), mentre il reddito nazionale (reale) è aumentato del 51% circa. Tale fenomeno si è manifestato anche in altri paesi. In Francia, nello stesso periodo, mentre il reddito ha subito un aumento del 48% la produzione di automobili è cresciuta del 285%. L'andamento non è uniforme, come appare dalla tabella 23 nella quale è riportata la elasticità della produzione di autovetture rispetto al reddito per i diversi anni.

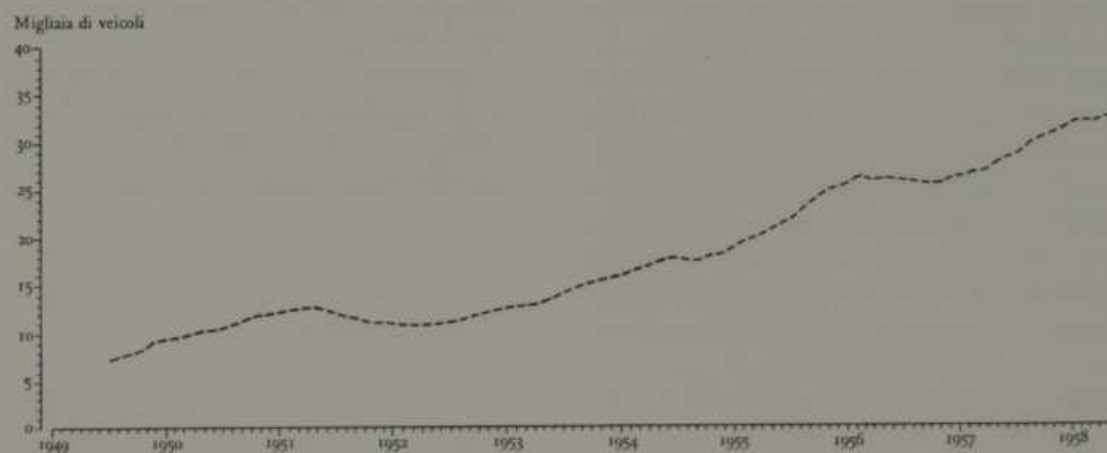


GRAFICO 2.

Produzione automobilistica in Italia. Numero veicoli prodotti per uso civile (medie mobili).