

TABELLA 23.

Produzione totale di autovetture e derivati. Elasticità rispetto al reddito ed esportazione di autovetture negli anni dal 1947 al 1957.

|      | Produzione totale<br>(unità) | Indice<br>(1947 = 100) | Elasticità                            |                                   | Esportazione<br>(unità) |
|------|------------------------------|------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
|      |                              |                        | $E = \frac{\Delta \% P}{\Delta \% R}$ | $\frac{\Delta \% P}{\Delta \% R}$ |                         |
| 1947 | 29 956                       | 100                    | —                                     | —                                 | 10 930                  |
| 1948 | 52 703                       | 175,93                 | 6,7                                   | —                                 | 15 185                  |
| 1949 | 77 557                       | 258,90                 | 4,96                                  | —                                 | 15 017                  |
| 1950 | 115 016                      | 383,94                 | 3,37                                  | —                                 | 19 649                  |
| 1951 | 131 576                      | 439,73                 | 5,53                                  | —                                 | 28 905                  |
| 1952 | 124 784                      | 416,55                 | —                                     | —                                 | 25 007                  |
| 1953 | 150 301                      | 501,73                 | 2,40                                  | —                                 | 30 155                  |
| 1954 | 188 277                      | 628,51                 | 5,49                                  | —                                 | 40 758                  |
| 1955 | 243 026                      | 811,27                 | 3,87                                  | —                                 | 69 397                  |
| 1956 | 288 799                      | 964,07                 | 4,70                                  | —                                 | 78 398                  |
| 1957 | 325 883                      | 1 087,87               | 2,67                                  | —                                 | 110 953                 |

Per apprezzare il significato di tali cifre occorre tenere presente che la domanda di automobili dipende non solo dall'aumento del reddito, dalle modifiche di prezzo e dalla variazione nei tipi, ma anche da altri fattori che possono manifestarsi o meno in concomitanza con l'incremento del reddito, come ad esempio la diminuzione della durata della giornata lavorativa, lo sviluppo delle costruzioni edilizie in località periferiche, le costruzioni stradali, l'invecchiamento del parco automobilistico, l'andamento del mercato dell'usato, ecc. In effetti alcuni di questi fattori hanno contribuito a determinare, con il rapido aumento del reddito, la notevole espansione dell'industria automobilistica.

La riduzione del parco automobilistico verificatosi durante la guerra (le vetture in circolazione che erano 290 225 nel 1939 risultano 149 649 nel 1946) e l'elevato grado di invecchiamento delle automobili in circolazione alla fine della guerra concorrono a spiegare l'elevata domanda di autovetture che si è manifestata negli anni del dopoguerra.

Al rapido e notevole incremento della domanda, concentratasi in questi anni, corrisponde una elevata domanda per sostituzione che verosimilmente si è manifestata dopo il 1950.

Un'altra caratteristica della dinamica economica in Italia ha contribuito a mantenere elevata la elasticità della domanda di automobili rispetto al reddito. È noto che all'aumento del reddito non si è accompagnato un sensibile aumento dell'occupazione e che l'aumento del reddito in Italia è stato percentualmente più elevato dell'aumento dei salari. Ciò significa che sono aumentati in misura più che proporzionale i redditi delle classi relativamente abbienti la cui propensione all'acquisto di beni di consumo durevole è più elevato.

Alla rapida espansione dell'industria automobilistica ha indubbiamente contribuito anche il notevole progresso tecnologico verificatosi in questo settore e la politica di vendita delle case produttrici, in particolare della Fiat, che, con un ben studiato lancio

di nuovi tipi, resi via via accessibili a strati di redditi più bassi, ha concorso a mantenere elevato il tono della domanda.

Tutti questi fattori, che concorrono a spiegare il rapido sviluppo verificatosi nel passato, sono destinati in parte ad attenuarsi nei prossimi anni. Soddisfatta la domanda potenziale maturata nel periodo bellico e nell'immediato dopoguerra, si potrebbe quindi registrare una flessione nel ritmo di crescita della produzione: tale tendenza non sembra possa essere sostanzialmente modificata dalla domanda per sostituzione che, dipendendo dagli acquisti effettuati nel passato, continuerà a mantenersi elevata nei prossimi anni e dalla politica di differenziazione del prodotto. Una riduzione nel ritmo di sviluppo della domanda di automobili si potrà avere nei prossimi anni anche in conseguenza di una eventuale politica di sviluppo che miri ad aumentare l'occupazione ed i redditi nelle aree arretrate. Infatti, per le accennate caratteristiche della dinamica economica in Italia, si vanno riducendo le possibilità di sviluppo offerte dalla domanda degli alti redditi sia per una progressiva saturazione del mercato, dovuta al notevole incremento di domanda verificatosi nel passato, sia per la scarsa rilevanza quantitativa della domanda per sostituzione con modelli più pregiati, mentre i notevoli squilibri nella distribuzione dei redditi non consentono ancora una rapida e rilevante espansione del mercato mediante la diffusione dell'uso delle macchine alle categorie di bassi redditi. Il già ricordato andamento della produzione nel 1957 conferma questo rilievo<sup>22</sup>.

Se le prospettive per il futuro immediato non sembrano del tutto tranquille, quelle di lungo periodo, quali potranno manifestarsi quando l'economia italiana si avvierà a raggiungere un livello di reddito e un grado di espansione prossimo a quello dei paesi economicamente più progrediti, appaiono più favorevoli. La ridotta capacità di assorbimento del mercato italiano, che si riflette anche in una minore elasticità della domanda rispetto ai prezzi, è relativa all'attuale struttura dei redditi. Il numero medio di abitanti per autoveicolo circolante è in Italia 30,2, notevolmente superiore a quello di altri paesi: in Francia è 8,5; in Gran Bretagna 9,3; in Germania Occidentale 16,2; nel Belgio 11,5 e negli Stati Uniti 2,5.

Una politica di sviluppo economico in Italia potrebbe creare in un prossimo futuro una elevata domanda potenziale di automobili, portando i redditi delle classi basse ai livelli necessari a fare delle stesse possibili acquirenti.

#### 27. Problemi dell'industria automobilistica nel quadro del mercato comune europeo.

Per valutare le prospettive di sviluppo dell'industria automobilistica in Italia occorre tenere presente che ai fattori interni, a cui si è accennato nel precedente paragrafo, si aggiungono quelli che si configureranno in relazione all'attuazione del mercato comune.