

100 vetture per l'esercito italiano, e il resto per gli alleati). Ma nel 1917 quella che due o tre anni prima era la produzione annua divenne la produzione mensile: nel solo mese di ottobre la Fiat consegnò 2023 autoveicoli alla media di 75 al giorno. Con la rotta di Caporetto il fabbisogno motoristico dell'esercito crebbe ulteriormente e la Fiat si trovò a collaudare nel dicembre 176 veicoli giornalieri. Negli stessi anni essa diede inizio alla produzione in serie di aeroplani. Di fronte a questa espansione la maggior parte delle industrie competitive sparirono o furono assorbite.

Ma la guerra influì fortemente anche su altri settori, in particolare su quello tessile. Le richieste di equipaggiamenti militari ebbero una incidenza progressivamente crescente. Le industrie tessili di Torino e provincia fornirono, durante la guerra, 11 285 162 m di stoffa militare, più di un decimo dell'intera produzione nazionale che assommò a 102 507 401 m; l'80 % di questa produzione era concentrata in Piemonte, in particolare nel Biellese.

5. La situazione economica del primo dopoguerra (1918-1927).

Torino giunse alla fine della guerra con una situazione economica, politica e sociale estremamente precaria.

L'attività industriale era cresciuta rapidamente ma l'equilibrio faticosamente raggiunto nel periodo giolittiano tra produzioni, salari e circolazione monetaria si era rotto.

L'incremento dei prezzi si accompagnava ad una ascesa dei salari: la massa globale dei salari oltre che per questo motivo si incrementava per l'aumento delle ore lavorative. I movimenti economici nel periodo sono inoltre caratterizzati da una crescente sperequazione nella distribuzione dei redditi di cui il fenomeno più vistoso fu l'ingente accumulazione di super-profitti di guerra a beneficio di ristretti gruppi industriali: questo fenomeno contribuì ad aggravare la tensione sociale.

Le prime manifestazioni di questo generale malcontento si verificarono in pieno periodo bellico nell'agosto del 1917 quando a Torino scoppiarono i famosi moti popolari; ma l'acme delle agitazioni sociali fu raggiunto nel dopoguerra quando la capitale piemontese rimase per oltre due anni la città italiana più dilaniata dai contrasti sociali.

La massa dei nuovi operai affluiti nella città era costituita da contadini delle province piemontesi per cui risultò accelerato quello spopolamento delle campagne e delle zone alpine che già si era manifestato nei primi anni del secolo. Quando con la fine della guerra vi fu una brusca contrazione delle ordinazioni industriali e quindi fu necessario licenziare, si verificarono naturali disordini nella massa dei nuovi operai che non intendevano più ritornare alle condizioni di vita dell'anteguerra, spesso peggiorate dall'alienazione del patrimonio terriero familiare. La depressione che stava per investire l'economia della nazione non permetteva che ad una ristretta minoranza di operai l'assorbimento in altri settori industriali o nei servizi terziari.

Il processo di riconversione fu estremamente lento e faticoso. La remora principale era costituita dal fatto che gli impianti sorti durante la guerra « furono spesso costruiti affrettatamente, senza possibilità di scelta e di rinvii, a costi molto alti, con caratteristiche che, se rispondevano all'immediato impiego a cui erano destinati, non altrettanto rispondevano alle esigenze di una gestione di pace »²⁴. Soltanto verso il 1921-22 si può dire che l'economia torinese si avviava a superare l'onda recessiva. In particolare l'andamento della produzione Fiat aumentò dal 1922 al 1923 del 50 %, passando da 10 000 a 15 000 vetture annue²⁵. Due terzi di questa produzione era destinata all'esportazione che con il 1920 aveva ripreso l'andamento normale superando i valori prebellici. Principale fattore tecnico di questi successi fu il lancio di tipi di vetture nuove di largo mercato; nel 1918 fu iniziata la costruzione della « 501 », presto seguita dalla « 505 », dalla « 510 » e, nel 1925, dalla « 509 » con valvole in testa. Con queste vetture si cercava di entrare in concorrenza con le grandi industrie straniere nella conquista di nuove zone di mercato²⁶.

L'espansione aumentò a ritmi serrati negli anni successivi; il numero delle vetture prodotte nel 1924 risulta di 24 638 unità (di cui 18 988 esportate); nel 1925 di 40 102 unità (29 061 esportate); nel 1926 di 51 965 unità (34 191 esportate). Nel 1925 venne costituita l'agenzia SAVA per la vendita a rate degli autoveicoli. La situazione appariva ormai così favorevole da permettere nuovi investimenti: vennero costruite la Grandi Motori, la Lingotto, e fu riorganizzata la SPA per la produzione di autocarri. Il rapido sviluppo del settore si accompagnò ad una maggiore considerazione dei problemi di organizzazione della produzione in particolare attraverso lo studio attento dei costi e dei tempi di lavorazione e l'integrazione tra le varie fasi produttive.

Furono così introdotti sistemi tayloristici e le conseguenti suddivisioni delle lavorazioni a catena. Venne adottato il sistema a cottimo Bedeaux che rimase poi in uso fino al 1945. Allo sviluppo tecnologico ed alla espansione produttiva della Fiat si accompagnò il suo rafforzamento finanziario attraverso la costituzione del gruppo IFI-Fiat, una delle più grosse *holdings* italiane, che svolgerà poi una funzione di primo piano nella economia nazionale. In complesso, nel 1923 trovavano lavoro nella provincia di Torino 60 000 operai metalmeccanici e 95 000 tessili.

Anche l'industria tessile stava per subire importanti innovazioni. Questo settore era uscito rafforzato dalle vicende belliche — soprattutto nel ramo laniero e cotoniero — anche se la sua rilevanza economica risultava ormai superata da quella dell'industria metalmeccanica. Il Piemonte fu la regione in cui il riassorbimento dei disoccupati nelle industrie tessili avvenne con maggiore rapidità: tra il '21 ed il '23 il numero dei disoccupati scese del 50 %.

Estrema importanza doveva poi assumere, nel dopoguerra lo sviluppo delle fibre tessili artificiali. Già prima e durante la guerra si trovavano imprese che operavano in questo nuovo ramo: ma solo negli anni '21 e '22 si ebbe una rapida espansione di tale industria.