

rendersi estremamente utile sotto le spoglie corazzate di carro d'assalto.

L'autocarro ha per noi fascisti benemerite eccezionali. È stato la « trincea mobile » degli squadristi, che lo amavano come si ama l'angolo più caro di casa. Esso ha visto eroismi da leggenda e si è ornato di sangue giocinetto, bruciante nella fiammata dell'olocausto sublime.

* * *

L'automobile accolse senza invidia la venuta dell'aeroplano, che non le toglieva nulla, della sua supremazia terrestre.

L'accolse con sereno animo, consapevole del proprio destino legato agli asfalti delle strade.

E lo guardò con ammirazione, nel primo temerario volo.

Solo qualche volta, nell'ebbrezza d'una corsa spinta al massimo, su di una strada ampia e levigata, l'automobile fremeva come posseduta da un'improvvisa volontà di scivolare dalle catene del suo peso, dall'abbraccio spietato del sole su cui corre.

Ma è allucinazione di un attimo. Poi, rallentando, sembra sorridere, con gli sbuffi del motore, alla vertiginosa sensazione.

* * *

Ci sono città particolarmente adatte ad ospitare automobili.

Tra queste, in prima linea, è Torino, con le sue strade ampie e diritte.

Torino, culla dell'automobile, ha oggi uno dei più grandi stabilimenti del mondo di produzione automobilistica.

C'è nell'aria di questa nostra città lavoratrice come una diffusa sensibilità automobilista.

Il motore è l'amico di tutti, che tutti conoscono bene.

Io non so davvero quale città abbia come Torino l'elemento automobile così armonicamente fuso con se stessa.

* * *

Mi è sempre piaciuto osservare le macchine intente al proprio collaudo, spoglie in parte o in tutto della carrozzeria.

Quando mi imbatto in alcune di esse, su qualche grande strada, mi viene quasi voglia di fermarle per iniziare un lungo discorso, pieno d'esperienza e di amore.

Ma è un desiderio cui debbo subito rinunciare, e che affonda, disperso, nel rombo dei motori nuovissimi, tra il luccichio delle ruote snelle che riportano agilmente nell'officina madre le fresche creature già esultanti di vita.

CARLO GIANNETTI



Allungamento dell'automobile per una corsa di concorrenza sulla Fiat Lingotto

LE BASI STORICHE E ATTUALI DELL'INDUSTRIA TORINESE E IL SUO CONTRIBUTO ALL'AUTARCHIA NAZIONALE

Le recenti dichiarazioni del Duce all'Assemblea delle Corporazioni su la necessità di raggiungere al più presto l'indipendenza economica ribadiscono a tutti gli italiani il preciso tra i doveri che loro incombono nel momento storico attuale.

Torino alla quale il Capo ha imposto l'imperativo categorico di conservare « il suo posto, il suo prestigio, il suo rango di grande, industriosa, laboriosa città » si trova oggi in prima linea a combattere la grande battaglia per l'autarchia economica.

Premettiamo che il concetto di autarchia è diverso da quello di autonomia in quanto quest'ultimo presuppone la preclusione assoluta di ogni importazione, mentre il primo s'appoggia su la necessità dell'indipendenza economica in vista di superiori esigenze di difesa e protezione nazionale, quando gli scambi sono impediti per qualche eccezionale motivo e solo per quei prodotti che sono necessari a questo fine di difesa e protezione.

In altre parole è il principio di politica economica che un economista, non sufficientemente conosciuto, il Monchrétien, esternava fin dal 1614, nel suo *Traité d'économie politique*; principio due secoli appresso seguito dal grande economista nazionalista tedesco F. List.

Lo sviluppo industriale della nostra città è il segno più evidente di questo contributo all'autarchia, ormai generalmente riconosciuta come strumento di difesa economica e militare.

Conferma questo progressivo sviluppo il recente « Annuario dell'Unione Industriale di Torino », nel quale sono sinteticamente raccolti gli indici del movimento economico delle varie industrie e attività produttive della provincia di Torino.

Così vediamo come dal 1928 al 1936 per tutte le categorie di industria si passi da 4104 ditte con 196.640 dipendenti, a 5561 ditte con 202.007 dipendenti. Particolarmente evidente è lo sforzo seguito dall'industria meccanica e metallurgica la quale dopo una flessione a causa della crisi (è noto come queste industrie, fornitrici di beni strumentali e semilavorati per successive fasi produttive, risentano in genere le crisi più di ogni altra categoria industriale) dal 1928 al 1935 riprende lo sviluppo passando da 47.249 dipendenti nel 1934 a 73.918 nel 1936, mentre il numero delle ditte, sempre per lo stesso periodo di tempo, sale solo da 819 a 856 essendo 1073 con 67.487 dipendenti nel 1928, segno, queste cifre, della palese tendenza verso la concentrazione avvenuta in questo settore industriale. L'industria dell'abbigliamento ha ripreso col 1936 la posizione che godeva nel 1928 essendo il numero dei dipendenti, a quella data,

5325; oggi 5538 pur con una riduzione nel numero delle ditte. Le industrie alimentari varie vedono, sempre per lo stesso periodo, aumentare il numero delle ditte da 19 a 53 e i dipendenti da 333 a 634; le industrie edili da 650 ditte a 999 e i dipendenti da 14.750 a 20.563; le industrie tessili accrescono i dipendenti da 13.550 a 14.075 mentre si riducono le aziende da 203 a 189; le industrie dolciarie conservano quasi invariato il numero dei dipendenti mentre cresce sensibilmente il numero delle ditte.

* * *

Queste cifre direbbero ancor poco se non dessimo un rapido sguardo retrospettivo alle condizioni di sviluppo industriale della nostra città. Il vigoroso sviluppo inizia fin dal 1865 all'epoca del trasporto della capitale a Firenze. L'incremento industriale dovrà compensare la perdita politica. La crisi susseguente del 1894-96, dopo i successi dell'Esposizione del 1884, si ripercosse gravemente su Torino ove si ebbe a lamentare la perdita di varie centinaia di milioni di risparmio con deleterie conseguenze su la tendenza verso gli investimenti mobiliari. Nel 1898, all'Esposizione Nazionale, Torino è in testa, soprattutto per l'industria tessile e ovunque si notano i sintomi della generale ripresa. In tutto il Piemonte, al principio del secolo, il 33,38% delle famiglie erano impiegate nell'industria. La Lombardia e la Liguria sopravanzavano però la nostra regione. Ma ci si avvicina a grandi passi al sorgere dell'industria meccanica e automobilistica in specie, base dell'industria torinese. Da queste industrie Torino dovrà ricevere i mezzi necessari a un più generale risveglio mentre l'industria dei laterizi comincerà ad assumere notevole importanza. Sorge l'industria automobilistica nel 1899 che per opera di un uomo, troppo noto per dover essere ricordato, darà alla città un primato mondiale.

Nel 1907 vi erano già in Italia 66 società automobilistiche di cui 20 nella sola Torino con un capitale di 38.000.000 di lire. Diciannove le carrozzerie sorte in quel tempo in Piemonte delle quali sei a Torino. E così si inizia la formazione di un distretto industriale naturale poiché alla industria madre si affiancano nuovi gruppi aziendali complementari, quali garage, fabbriche di pneumatici, fanalerie, produzioni di lubrificanti, di serbatoi, di accessori vari, di mezzi di trasporto, di freni, industrie chimiche, delle costruzioni, ecc., ecc.

Quale fosse al 1909 la potenza industriale di Torino si rileva dai seguenti dati ricavati da un censimento delle industrie del Distretto camerale (Provincia di