

termo-elettriche, soffrendo l'industria elettrica di un rilevante numero di Kw.-h. non fatturati; oggi invece nuovi impianti e nuove derivazioni idriche trovano compenso nelle sempre maggiori richieste di energia. Non pare quindi che il suo prezzo possa scendere, tuttavia non possiamo, almeno in via accademica, non pensare che una riduzione pur minima del prezzo per uso industriale influirebbe più di quanto forse si crede a migliorare uno degli elementi del costo di produzione industriale.

Quando potremo avere a nostra disposizione servizi più perfezionati diretti a conoscere più esattamente la situazione industriale di Torino e i prezzi, non sarà difficile vedere come molti prodotti finiti non denunciati nelle statistiche generali ufficiali si vendettero nel periodo di crisi a prezzi che forse sembrano irrisori!

Una riduzione quindi del prezzo di questo importante servizio mentre aumenterebbe la domanda di energia, diminuendo la richiesta di succedanei nazionalmente più onerosi quali la benzina, la nafta, o di altre forze motrici (è noto come in questo caso il Diesel abbia una certa, se non definitiva importanza) a tutto vantaggio delle società stesse, rappresenterebbe nel contempo uno di quei fattori di convenienza sui quali sembra opportuno insistere per l'espletamento del piano regolatore industriale.

* * *

Purtroppo i prezzi presenti non devono rispecchiare gli errori passati: tutta l'economia è passata più o meno attraverso errori. I prezzi attuali dei lavori soggetti a monopolio o comunque non in ragione di concorrenza corporativa non devono risentire tali conseguenze. È troppo noto come i nostri industriali che producono beni non in condizioni di privilegio, debbano ridurre i prezzi non in ragione dei costi antichi, chè i costi passati non servono più a regolare i prezzi attuali, ma in ragione dei costi nuovi di concorrenza, costi più bassi, molto più bassi di quelli di un tempo: chi crede di poter resistere a questa nuova legge economica è destinato a fallire.

Il criterio che le forze economiche ci obbligano a seguire per la determinazione del prezzo è il costo futuro, e i prezzi dei prodotti finiti tendono oggi a seguire questa legge. Chi dicesse che non può sostenere questi nuovi prezzi perchè *i suoi costi* furono molto più alti, non troverà certo nessuno disposto a tutelare e proteggere queste sue pretese.

I prezzi fino al 1936 sono andati giù e con essi i profitti, dati i costi precedenti. Per cui, data questa legge che governa le imprese, perchè i prezzi dei beni offerti in condizione di privilegio non avrebbero dovuto essi pure regolarsi sul costo nuovo di riproduzione degli impianti?

Non si deve tener conto dei costi postbellici per giudicare dei prezzi attuali, anche se bassi, ma dei costi futuri, che sono quelli ai quali tutti gli industriali in genere ubbidiscono: orbene una riduzione ad esempio del prezzo, anche di poco, di certi beni offerti quali servizi, non si risolverebbe solamente in un minorato costo per il complesso aziendale torinese, ma anche in una perequazione dei prezzi dei servizi produttori e dei beni industriali. L'on. Motta ci ha detto recentemente che il prezzo dell'energia elettrica è piccola cosa nei confronti del prezzo totale del lavoro all'ultimo consumatore; siamo d'accordo che il costo di distribuzione del prodotto è ancora alto, ma noi qui parliamo come *produttori*, ossia come facenti parte della prima fase del ciclo; altri, già lo sentiamo, dirà che il costo della mano d'opera è piccola cosa nei confronti del costo totale; altri ancora aggiungerà che il costo *spese generali* nelle imprese a produttività crescente non è gran cosa, distribuendosi sul totale della produzione, e così via. Ma allora chiediamo noi, qual'è il cespite di spesa più importante? La verità è che, da industria ad industria, variamente si distribuiscono spese generali, spese per materie prime, e materie sussidiarie, spese per mano d'opera, ecc., ma che in qualunque caso, nel momento attuale, anche una riduzione centesimale, ha sul totale della produzione, la sua grande importanza, soprattutto allorquando l'energia, ad esempio per certe industrie, non è più calcolata nelle spese generali, ma nelle materie prime.

Ma non basta ridurre, *anche di poco*, il prezzo di questi servizi per avere un distretto industriale che eserciti una attrazione costante; è necessario pure migliorare i trasporti, sia interni che esterni, sotto il punto di vista del costo.

È troppo noto, e ripetuto, che Milano gode di peculiari condizioni commerciali, e sta bene: ma se Torino non è città a carattere agricolo, non è città a carattere commerciale nel senso che non si trova nell'incontro di punti radiali internazionali, e non può quindi sviluppare un buon commercio di intermediazione, non è città, che goda di molte partite cosiddette invisibili quali l'afflusso di forestieri, turisti, ecc., se Torino non è tutto questo, deve essere o meglio deve permanere città industriale, e deve quindi attirare il movimento commerciale, se non di intermediazione e di transito, mediante facilitazioni e miglioramenti nei trasporti e nelle comunicazioni. Il che ci deve far altresì pensare all'importanza assunta dai servizi automobilistici per cui è pure opportuno ricordare che il raccordo ferroviario assume oggi un'importanza minore data la comparativa importanza del camion.

Si pensi che ad esempio per uno dei prodotti indubbiamente fra i più pesanti, la carta, in genere le cartiere hanno maggior vantaggio a fare le spedi-