ro relativamente basso, unito alla scoperta di gas naturale nella valle del Po e alla disponibilità di petrolio importato a prezzi vantaggiosi, permisero alle industrie italiane di tagliare i costi, approfittando pienamente delle opportunità create con il Mercato comune europeo. Il governo nazionale, inoltre, contribuì al boom promuovendo importanti progetti di opere pubbliche, come la rete autostradale, e perseguendo politiche monetarie e fiscali che favorirono gli investimenti nell'industria.

Le maggiori imprese locali, la Fiat e la Olivetti, con sede nella vicina Ivrea, si trovarono in una condizione ottimale per far fruttare al meglio le circostanze favorevoli. Alla fine degli anni '40 queste aziende si erano riprese dagli effetti della guerra e avevano raggiunto, o superato, i livelli di produzione prebellica. La dimensione delle fabbriche e l'entusiasmo dei dirigenti per la visione all'americana di un'espansione industriale trainata dalle esportazioni, assicurarono alla Fiat e all'Olivetti la parte del leone negli aiuti finanziari forniti dal piano Marshall. La Fiat, ad esempio, ricevette 22 dei 58 milioni di dollari di fondi Marshall per l'intero settore metalmeccanico italiano, che ammontavano a metà degli aiuti americani destinati alla Regione Piemonte prima dell'estate 1951. Valletta usò i dollari ricevuti per acquistare gran parte della tecnologia avanzata dagli Stati Uniti e per finanziare la costruzione d'una poderosa catena di montaggio per la produzione in massa di veicoli commerciali e auto private. Al tempo stesso, l'amministratore delegato della Fiat coltivò astutamente i rapporti con i dirigenti delle più importanti imprese pubbliche nel campo dell'acciaio, del petrolio, dell'edilizia, al fine di promuovere lo sviluppo di un sistema nazionale di autostrade finalizzato al trasporto automobilistico privato.

Gli investimenti di Valletta e le sue strategie di marketing ottennero, dalla metà degli anni '50 in avanti, straordinari risultati. La nuova e ampliata catena di montaggio fece crescere la produttività delle officine in modo esponenziale, tanto che il completamento di un'auto nei primi anni '60 richiedeva un quarto delle ore di lavoro impiegate alla fine degli anni '40. Nel 1963 l'azienda fu in grado di sfornare nelle sue tre fabbriche – Mirafiori, Rivalta, Lingotto – più di un milione di veicoli commerciali e automobili all'anno. Con l'entrata in produzione della Fiat *Seicento* nel 1955 e della *Cinquecento* due anni dopo, Valletta disponeva di due fra i modelli più economici al mondo, e fu dunque in grado di inaugurare una nuova era di motorizzazione di massa nella Penisola e nel resto d'Europa. Fra il 1955 e il 1970 l'azienda fatturò più di 2,6 milioni di *Seicento*, cui si sommarono – entro il 1975 – altri 3,6 milioni di *Cinquecento*. Il rapido moltiplicarsi delle auto private sulle strade e nelle città d'Italia dimostrò il successo di questi modelli venduti a prez-