

ti)⁸⁵, 18 000 delle quali al Lingotto. I dipendenti Fiat erano pari a oltre la metà degli addetti all'industria metalmeccanica e a un quinto del totale delle maestranze industriali della città. Nei cinque anni tra il 1925 e il 1929 la Fiat produsse 190 000 autovetture, pari al 72 per cento dell'intera produzione nazionale; nello stesso periodo vendette sui mercati esteri 134 000 vetture, per una quota di esportazione del 70 per cento⁸⁶. Con un parco circolante che non raggiungeva il 15 per cento di quello inglese e francese e il 25 per cento di quello tedesco, il mercato italiano era troppo ristretto per la casa torinese, che basò la propria strategia di espansione non sulla sostituzione delle importazioni ma sulla crescita delle esportazioni. Nella seconda metà degli anni Venti creò una serie di filiali nei paesi europei, in America Latina e persino in Asia e, alla fine del decennio, quando l'inasprimento delle politiche protezioniste e la crisi internazionale crearono crescenti difficoltà alle esportazioni, iniziò l'allestimento di stabilimenti di assemblaggio e costruzione all'estero. Nel 1928 si associò con la tedesca NSU, tra il 1930 e il 1931 assunse il controllo della Fabrica nacional de automoviles di Barcellona e della Hispano di Guadalajara, nel 1933 riprese il controllo della Austro Fiat, nel 1934 costituì la Simca in Francia. Nella seconda metà degli anni Trenta, quando l'autarchia rese sempre più difficili le esportazioni, la Fiat poté contare sulla rete delle attività estere, che furono in grado di realizzare una produzione pari a un terzo del totale del gruppo⁸⁷. In Italia, nonostante il lancio di modelli di costo progressivamente inferiore e prodotti in scala crescente, quali la 501, la 509, la 508 Balilla, la 500 Topolino⁸⁸, l'auto restava ancora un prodotto di lusso, e lo sviluppo di un mercato di massa di vetture utilitarie era di là da venire. La Fiat muoveva tuttavia i primissimi passi in quella direzione, e nel 1926 diede vita alla Società anonima vendita automobili (Sava), con la quale venne introdotta la vendita rateale. Le difficoltà causate da quota novanta furono superate grazie alla ristrutturazione finanziata con un prestito della banca americana Morgan, che poté essere restituito prima della scadenza. Nel frattempo la Fiat aveva accresciuto notevolmente le

⁸⁵ Cfr. ASF, *FIAT: le fasi della crescita* cit.

⁸⁶ Cfr. F. DE SANCTIS e L. NARDI, *Documenti e dati per lo studio della FIAT all'estero*, in ASF, *L'industria italiana nel mercato mondiale dalla fine dell'800 alla metà del 900*, Relazioni Esterne e Comunicazione Fiat, Torino 1993.

⁸⁷ Cfr. D. BIGAZZI, *Esportazioni e investimenti esteri: la FIAT sul mercato mondiale fino al 1940*, in PROGETTO ARCHIVIO STORICO FIAT, *FIAT. 1899-1930. Storia e documenti*, Fabbri, Milano 1991, pp. 77-168.

⁸⁸ La Fiat 501 fu prodotta tra il 1919 e il 1926 in 70 000 esemplari, la 509 tra il 1925 e il 1929 in 92 000 esemplari, la Balilla tra il 1932 e il 1937 in 113 000 unità, la Topolino tra il 1936 e il 1955 in 500 000 unità.