

simo degli anni Trenta con 24 600 vetture); ma il mercato privato interno, benché ostacolato dall'aumento del prezzo dei carburanti deciso nel 1935, diventava sempre più importante. Nel 1936 fu lanciata la Topolino, prodotta in 80 000 esemplari nei primi quattro anni. Nel frattempo, la possibilità di reimpiegare i profitti delle forniture per la guerra d'Etiopia spinse alla costruzione del nuovo, grande stabilimento di Mirafiori, esteso su un'area di un milione di metri quadrati, di cui 300 000 coperti, modellato questa volta sugli impianti Ford di River Rouge, che da tempo applicavano i principi della produzione in linee orizzontali. Gli impianti erano previsti per una manodopera di 22 000 operai, su due turni. Mirafiori, progettato da Vittorio Bonadè Bottino, fu inaugurato nel novembre 1939, ma il sopraggiungere della guerra fece sì che le sue catene di montaggio, pensate per la produzione in grande serie, non entrassero pienamente in funzione fino al secondo dopoguerra. Alla Fiat si era intanto affermata una nuova figura manageriale, quella di Vittorio Valletta, destinata a guidare le sorti della casa torinese fino alla metà degli anni Sessanta. Entrato in Fiat nel 1920, Valletta fu nominato direttore centrale nel 1921, dopo le dimissioni di Giuseppe Broglia da direttore amministrativo. La carica era nuova, e innovativa: Valletta doveva coordinare le varie funzioni tecnico-organizzative, amministrative e di controllo, commerciali<sup>91</sup>. Nel 1927 fu nominato consigliere, e nel 1939 – dopo la morte del figlio di Giovanni Agnelli, Edoardo, avvenuta nel 1935 in un incidente aereo – fu chiamato ad affiancare Agnelli nella carica di amministratore delegato.

Negli anni Trenta, l'unica impresa automobilistica torinese ancora indipendente era la Lancia, che grazie alle capacità imprenditoriali del fondatore, Vincenzo Lancia, era riuscita ad affermarsi con le qualità costruttive delle sue autovetture. Nel 1922 fu presentata la Lambda, la prima vettura al mondo a scocca portante e con le sospensioni a ruote anteriori indipendenti; la Lambda conobbe un grande successo e portò un notevole incremento degli utili. Fu fabbricata fino al 1930 in 13 000 esemplari, contro il precedente massimo di 1800 unità realizzato con la Kappa. Si trattava di numeri decisamente inferiori a quelli delle vetture Fiat, ma il segmento di mercato era decisamente più elevato. La produzione di vetture di lusso per un mercato di nicchia, in cui il prezzo giocava un ruolo relativo, favorì il superamento senza problemi tanto della stabilizzazione della lira che della grande crisi: gli utili furono consistenti anche nell'anno peggiore, il 1931. Il capitale sociale passò da

<sup>91</sup> P. BAIRATI, *Vittorio Valletta*, Utet, Torino 1983, pp. 51-52.