

4 000 000 nel 1922 a 50 000 000 nel 1930, gli autoveicoli venduti crebbero da poco più di 500 nel 1922 a 7500 nel 1935, per subire poi oscillazioni verso il basso, anche in relazione alla maggior incidenza della produzione di autoveicoli pesanti in seguito alle commesse militari affluite a partire dal 1935. Per sviluppare la produzione di autocarri, fu avviata la costruzione di un nuovo stabilimento a Bolzano, la cui localizzazione era una concessione ai desideri del regime di nazionalizzazione dell'Alto Adige. Nel 1939 gli addetti alla Lancia raggiunsero quota 5300, di cui 500 impiegati. Nei primi anni Trenta la Lancia contendeva alla Bianchi il secondo posto tra le case automobilistiche italiane; in seguito, all'uscita dalla crisi, con l'ampliamento della gamma a vetture medie – anch'esse di notevole successo – la Lancia conquistò saldamente la seconda piazza, con quasi il 10 per cento del mercato nazionale⁹².

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale non mancavano nel panorama torinese altre imprese di notevoli dimensioni, oltre a quelle già menzionate. Nel settore meccanico operavano le affermate carrozzerie Pininfarina e Garavini; la Nebiolo, che da tempo esportava macchine di precisione, copriva i quattro quinti della produzione nazionale di macchine tipografiche; la Viberti, grazie alle commesse militari per la campagna d'Etiopia aveva avviato la produzione in serie di carrozzerie per autocarri; a Ivrea l'Olivetti, che negli anni Venti si era affermata come maggiore casa italiana per le macchine da scrivere, aveva rafforzato il suo primato e avviato la penetrazione sui mercati esteri. Nel settore tessile, il Cottonificio Valle Susa, il cui pacchetto di maggioranza era detenuto dalla famiglia Abegg, godeva di stretti rapporti con grandi produttori di cotone americani e aveva accolto nel 1938 un consistente ingresso di capitali svizzeri e inglesi. Nell'industria chimica, oltre alla Ceat, era presente la Montecatini, con la Farmitalia di Settimo, che negli anni Venti aveva incorporato la Schiapparelli; in collaborazione con la Dupont de Nemours aveva avviato inoltre il nuovo stabilimento di vernici Duco ad Avigliana.

In queste ultime aziende, la presenza di capitale straniero si era rafforzata. Per alcune case esportatrici i rapporti commerciali e finanziari con imprese estere, dopo la fine delle sanzioni, apparivano la via obbligata per non rimanere incagliati in un mercato interno asfittico per i consumi privati, a causa del limitato potere d'acquisto; erano inoltre vitali per settori, quali il cotoniero, che soffrivano particolarmente del-

⁹² Cfr. F. AMATORI, *Impresa e mercato. Lancia 1906-1969*, Il Mulino, Bologna 1996; *Storia della Lancia. Impresa tecnologia mercati 1906-1969*, Fabbri, Milano 1992.