

ta sulle strade vuote. Andavamo a vela; venivano a trovarci amici che non se ne andavano più; stavamo interminabilmente sdraiati a pancia sotto, sulla sabbia, parlando della nostra vita in quel futuro che sembrava così corto. Alla sera ci radunavamo intorno alla tavola dell'*office*, mangiando quel che trovavamo in giro e parlando, parlando, finché uscivamo di nuovo, a camminare e a guardare il sole che sorgeva sul mare...»), in cui anche l'impegno militare veniva vissuto come una fuga trasgressiva dalla «noia» esistenziale: «Le navi ospedale italiane erano bellissime navi, ben equipaggiate, ben tenute, ben organizzate. Tutto quello che faceva parte della Marina era di qualità superiore a quello che dipendeva dalle altre armi. Quando un'infermiera volontaria saliva a bordo le era destinato il saluto col fischiello riservato agli ufficiali. Salivo su per la passerella, emozionata, disperata, orgogliosa»¹⁸⁸.

Questo senso di irreale euforia si respirava, all'inizio, anche nell'azienda di «Suni» Agnelli. Per la Fiat la guerra giunse, infatti, all'insegna della continuità delle produzioni già impostate e con priorità produttive che erano ancora tutte quelle legate alle esigenze del mercato civile. Era un periodo di *boom*. Tra il 1936 e il 1937, la produzione si era avviata alla cifra record di oltre 66 000 autoveicoli su 77 740 costruiti su scala nazionale, con un aumento di ben 22 000 unità nello spazio di soli 12 mesi. La «militarizzazione», la campagna propagandistica del regime sulla «preparazione industriale», non avevano minimamente inciso sugli indirizzi produttivi. Dopo che Mussolini aveva esentato per un triennio i nuovi veicoli da ogni imposta di circolazione per facilitare la costruzione di «automezzi unificati» sulla base dei criteri suggeriti dall'esercito nel 1937, l'azienda torinese si era impegnata a fabbricare «camion e camionette utilizzabili a fini militari; ma, – scrive Castronovo, – anziché consegnarli all'esercito, li avrebbe venduti liberamente ai privati; i quali, a loro volta, li avrebbero ceduti all'esercito in caso di necessità, ottenendo in compenso, attraverso le concessioni fiscali, una specie di sconto». Così, proprio nel settembre 1939, la Fiat fece segnare una produzione mensile di 5840 tra autoveicoli, autocarri e camion a uso civile; in quello stesso mese aveva prodotto 50 autovetture militari e 325 autocarri per l'esercito. La cifra riguardante i carri armati e i mezzi cingolati era di 9 al mese! La Fiat Spa aveva costruito in due anni 3090 autocarri militari, pari a quanto prodotto tra l'autunno 1935 e l'estate 1936 per la campagna di Etiopia¹⁸⁹. Lo stesso Mussolini si di-

¹⁸⁸ Cfr. S. AGNELLI, *Vestivamo alla marinara*, Mondadori, Milano 1989⁴, pp. 95-99 e 114.

¹⁸⁹ Cfr. V. CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli*, Utet, Torino 1971, p. 584.