

chiarava sempre disponibile «ad evitare dannosi arresti alla produzione civile», testimoniando l'assoluta incapacità di sottrarsi al condizionamento decisivo degli industriali pur nell'approssimarsi di un momento storico che si sarebbe rivelato fatale per la sua stessa sopravvivenza¹⁹⁰.

Questi comportamenti finirono con l'esaltarsi in quello strano interludio che furono i nove mesi della «non belligeranza» italiana. In una situazione internazionale fortemente anomala, parvero allora dischiudersi inedite possibilità di una concorrenza competitiva con la Germania, legate alla disponibilità dei mercati aperti francesi, inglesi e americani, del carbone tedesco e delle macchine utensili degli Stati Uniti; quello che fu allora definito «il partito degli affari» (Agnelli, i gruppi monopolistici, siderurgici e metalmeccanici, settori dell'apparato fascista legati al clan di Ciano) fu colto da una sorta di frenesia, tutta all'insegna del «produrre per vendere», senza distinguere tra alleati e potenziali nemici. Nell'ottobre 1939, la Fiat offrì al governo inglese una fornitura di motori per aereo, fucili, attrezzature da campo, automezzi militari; pochi mesi dopo, si concluse un contratto con la Francia per la fornitura di 2000 autocarri¹⁹¹. Ciano, che della famiglia Agnelli era grande amico, annotava compiaciuto sul suo *Diario*: «5 settembre 1939. La neutralità comincia a dare frutti concreti: le borse vanno alle stelle, giungono le prime commesse dalla Francia, i piroscafi riprendono a navigare a prezzi raddoppiati e sono pieni come un uovo»¹⁹².

Per la Fiat e per gran parte dell'apparato industriale torinese, questa situazione anomala si protrasse anche nel cuore della guerra, almeno fino ai primi mesi del 1942. Ancora nella consueta relazione agli azionisti, quella del marzo 1941, Giovanni Agnelli si mostrava fiducioso («Pur continuando con il massimo impegno nelle produzioni di emergenza, la Fiat non perde di vista le necessità del domani per essere pronta a soddisfarle pienamente: ripresa automobilistica del paese, ripresa dell'esportazione»)¹⁹³ circa un sollecito ripristino della normalità del mercato civile. Poi, però, prima l'euforia, poi la fiducia si dileguarono, naufragando entrambe definitivamente sotto le bombe alleate della fine del 1942.

Nell'esistenza collettiva di Torino in guerra, le scelte soggettive della Fiat (ma anche i suoi dati «oggettivi», occupazionali e produttivi) introducono le dimensioni di un potere assoluto ed egemonico. Torino era

¹⁹⁰ Per questa interpretazione, cfr. G. DE LUNA, *Benito Mussolini, soggettività e pratica di una dittatura*, Feltrinelli, Milano 1979, p. 141.

¹⁹¹ Cfr. P. BAIRATI, *Vittorio Valletta*, Utet, Torino 1983, p. 81.

¹⁹² Cfr. G. CIANO, *Diario 1939-1943*, Rizzoli, Milano 1963.

¹⁹³ La citazione è in BAIRATI, *Vittorio Valletta* cit., p. 85.