enorme partita di scatole di sardine fu fatta arrivare dalla Jugoslavia. Si distribuirono 80 000 paia di lenzuola, 100 000 razioni giornaliere di minestra. Per sottrarli alle bombe i bambini-Fiat furono mandati nelle colonie di Ulzio, Misano Adriatico e Marina di Massa, dove furono improvvisate anche scuole elementari; per gli sfollati che risiedevano nel raggio di 30-40 chilometri da Torino, furono istituite linee di trasporto con camion Fiat. I dirigenti, i funzionari e gli impiegati furono sistemati in una serie di ville, «fuori le mura», appartenenti a una clinica preventivamente acquistata¹⁹⁹.

Era un impegno straordinario in risposta a una situazione straordinaria, ma era anche la riaffermazione di un ruolo «protettivo» dell'azienda, tutto interno alla particolare concezione delle relazioni industriali di Valletta. Essere un dipendente Fiat voleva dire entrare in una zona franca, al riparo degli orrori della guerra; affidandosi alla direzione aziendale gli operai scambiavano fedeltà per protezione: esattamente il meccanismo che faceva affluire i contadini senza terra nella *curtis* dell'Alto Medioevo²⁰⁰. Dapprima contenuto dal protagonismo sociale e dalla mobilitazione ideologica della classe operaia, il «paternalismo» vallettiano avrebbe dispiegato tutta la sua efficacia nel coniugare il controllo dall'alto con il consenso dal basso, alla fine della ricostruzione, a partire dal 1947-48. Ma fu durante la guerra che le sue radici si alimentarono della linfa vitale della gratitudine e della riconoscenza.

Efficace fu, in alcuni casi, l'intervento protettivo della Fiat per salvare gli uomini dalle razzie tedesche. La produzione dell'azienda era crollata dopo il 1943. Stando alle cifre, ancora alla fine del 1945 i dati stabilimento per stabilimento erano i seguenti: Mirafiori era al 50 per cento del suo standard normale; il Lingotto al 40 per cento, la Spa al 40 per cento, l'Aeritalia al 40 per cento, la Materferro al 40 per cento. In particolare, la produzione media mensile delle automobili era precipitata dalle 4160 unità del 1939 alle 300 del 1944. Ebbene, pur producendo appena un decimo di quanto produceva prima della guerra, la Fiat mantenne sostanzialmente inalterato il numero degli operai (10 giugno 1940, 46 989; 1° gennaio 1944, 44 838; 1° febbraio 1945, 45 301) e incrementò quello degli impiegati (che passarono da 6138 nel 1940 a 9940 nel 1945)²⁰¹. Scrive Dellavalle:

¹⁹⁹ Per queste informazioni, cfr. *ibid.*, pp. 92 sgg., che riferisce i dettagli dell'attività del Comitato centrale di assistenza creato da Valletta alla fine del 1942.

²⁰⁰ Sulle svariate forme di assistenza garantite dalla Fiat, cfr. il giornale del Dopolavoro Fiat «Il Bianco e il rosso», 19 aprile 1943.

²⁰¹ Questi dati, in LEVI, *Torino cit.*, pp. 224-28. Le ricerche più recenti, attenuano le cifre del calo della produzione sopra riportate. È probabile infatti che una parte della produzione possa es-