

tenzialmente egemonica con cui era necessario fare i conti, sapendo alternare nei loro confronti minacce e blandizie. Un appello agli operai dell'incaricato speciale per la pacificazione dell'area di Torino, *SS-Brigadeführer* e maggiore generale della polizia Zimmermann (pubblicato sulla «Gazzetta del popolo» del 2 dicembre 1943), li invitava perentoriamente ad «obbedire alle leggi delle esigenze belliche del Reich» minacciando in caso contrario le più severe conseguenze; contemporaneamente, però, lo stesso generale tentava la carta di un dialogo diretto con le maestranze, accreditandosi come protagonista del «ripristino della pace del lavoro» nel gruppo Fiat²⁵⁷. Le autorità tedesche, in un loro rapporto del 15 gennaio 1944, registravano con una punta di compiacimento la riuscita di questo tentativo:

Lo spirito della popolazione della città industriale di Torino è in generale invariato rispetto all'ultimo rapporto. L'atteggiamento delle maestranze nei confronti della Wehrmacht è migliorato per il fatto che i lavoratori hanno potuto constatare con stupore che un generale tedesco non trova al di sotto della sua dignità far visita agli operai nel loro posto di lavoro e intrattenersi con loro sulle loro preoccupazioni e sui loro bisogni²⁵⁸.

Significativo fu anche l'atteggiamento dei nazisti nei confronti della Fiat. All'inizio sembravano intenzionati a sottolineare un'altra differenza con il fascismo, violando anche il santuario di corso Marconi, come nei giorni immediatamente successivi all'8 settembre, quando prelevavano autocarri e motori per 300 milioni di lire. Poi il RUK (*Rüstungskommando*) comunicò i piani per il 1944: raddoppio della produzione di carri armati (da 90 a 180), incremento di quella degli aeroplani da 28 a 62 e degli autocarri militari da una media mensile di 1112 a 1780; il tentativo era quello di ripetere il regime adottato per l'industria automobilistica della Francia occupata: «stretto controllo delle fabbriche, rigorosa disciplina del lavoro, coordinamento della produzione sulla base delle esigenze dei comandi militari germanici, sovrintendenza di tecnici tedeschi per altri aspetti dell'organizzazione aziendale». In realtà, nel periodo tra il settembre 1943 e il giugno 1944 si costruirono, in pratica, non più di 90 motori di aviazione al mese, qualche decina di velivoli e meno della metà degli autocarri preventivati. Il generale Hans Leyers, fiduciario in Italia del ministero degli Armamenti e della Produzione

²⁵⁷ Già il 19 novembre una delegazione di operai (una ventina in tutto) aveva incontrato una commissione formata da un dirigente Fiat, dal console tedesco Von Langen e dal capo della sezione economica dell'MK 1005; il 24 novembre era venuto a Torino per incontrare gli operai della Fiat addirittura il generale Leyers, rappresentante in Italia del ministero degli Armamenti e della Produzione bellica. Cfr. MANTELLI, *L'occhio del padrone* cit.

²⁵⁸ *Ibid.*, p. 113.