

zo popolare. Nel 1950 il Paese contava solo 342 000 auto, ma nel 1975 il numero complessivo era passato a 15 milioni.

L'enorme popolarità dei modelli *Seicento* e *Cinquecento* assicurarono alla Fiat una posizione dominante non solo nel settore dei trasporti ma anche nel quadro complessivo dell'economia nazionale. Nel corso degli anni '60 l'azienda assorbì i pochi concorrenti rimasti, giungendo a controllare, alla fine del decennio, il 95 per cento della produzione automobilistica del Paese; solo l'Alfa Romeo riuscì a sopravvivere come impresa autonoma. Al tempo stesso, la Fiat ebbe un ruolo cruciale nella fabbricazione di aeroplani, motori navali e treni. Dopo il 1965, con la costruzione di un impianto di assemblaggio in Unione Sovietica, l'azienda entrò nel novero delle maggiori multinazionali. Tale crescita fece del gigante torinese il principale cliente per uno stuolo di fornitori operanti nei settori della gomma, del vetro, della plastica e dell'acciaio. In questo modo, la sua posizione preminente nel settore dei trasporti costituì la forza propulsiva che in quegli anni spinse in avanti l'economia italiana. Fra il 1963 e il 1964 le scelte produttive della dirigenza Fiat determinarono, secondo alcune stime, circa il 20 per cento degli investimenti totali nel paese.

In queste circostanze, l'elevazione di Torino a capitale industriale d'Italia divenne inseparabile dalla sua trasformazione in «città aziendale» della Fiat. Già negli ultimi anni '50 circa l'80 per cento delle attività industriali cittadine gravitavano intorno all'industria automobilistica. Fu proprio quando il settore dei trasporti conobbe la sua crescita più rapida che l'industria tessile locale entrò in crisi, mentre i settori dell'abbigliamento e della trasformazione alimentare subirono costanti tagli occupazionali sia in città sia in provincia. Di conseguenza, il settore metalmeccanico divenne il maggiore datore di lavoro, giungendo nel 1971 a impiegare tre quarti della forza operaia. Nei due decenni successivi al 1951 la sola Fiat raddoppiò il suo organico negli stabilimenti torinesi, passando da 47 700 a 115 000 lavoratori, ovvero la metà di tutti gli operai attivi nella provincia. Nello stesso periodo, l'azienda assunse altri 30 000 colletti bianchi e dirigenti, mentre la sopravvivenza economica di una moltitudine di altre persone operanti nel terziario e nei settori del commercio cittadino dipendeva dalla sua domanda di servizi e transazioni commerciali. Il gigante automobilistico esercitò una posizione altrettanto centrale nel mondo delle comunicazioni di massa, grazie al possesso della «Stampa», il primo quotidiano della città e il secondo nel Paese dopo il milanese «Corriere della Sera». Non c'è da stupirsi se la capacità della Fiat nel condizionare tutti gli aspetti dello sviluppo di Torino diede ai suoi capi un'enorme influenza sul Comune,