

degli operai, i quali persero gradualmente la maggior parte delle conquiste ottenute nel decennio precedente. Ma ancora piú significativa fu, negli anni fra il 1981 e il 1991, la drammatica riduzione dei posti di lavoro nella grande industria, causata dal trasferimento all'estero, in aree a basso costo del lavoro, dell'attività produttiva di molte aziende italiane. Questi sviluppi ebbero conseguenze pesanti nel capoluogo piemontese. Nel decennio '80-'90 l'area metropolitana di Torino perse nel settore industriale circa 90 000 posti di lavoro. Come al solito, fu la Fiat a indicare l'inversione di tendenza, investendo massicciamente nella robotica, dimezzando gli addetti a livello locale e spostando all'estero investimenti e produzione. All'inizio degli anni '90 si registrarono a Torino alti tassi di disoccupazione, mentre in rapporto ad altre città del paese il reddito *pro capite* diminuì. Con la scomparsa di tanti posti di lavoro nelle grandi fabbriche, la città cominciò a perdere abitanti. Da un picco di quasi 1 400 000 residenti negli anni '70, scese a 900 000 alla fine degli anni '90. Con l'avvicinarsi della fine del secolo il proletariato militante, che un tempo era stato protagonista della vita politica e sociale della città e dell'intero Paese, appariva poco piú di un distante e sbiadito ricordo.

Per la dirigenza Fiat, d'altro canto, gli anni '80 rappresentarono un'«estate indiana» di rinnovata espansione e prosperità. Nel corso del decennio, una strategia di diversificazione consolidò il ruolo dell'azienda come primo gruppo industriale italiano, con interessi in un'ampia gamma di settori, dall'editoria alle telecomunicazioni, dalle assicurazioni agli investimenti bancari e al turismo. A metà degli anni '80 il gruppo Fiat controllava circa un quarto del mercato azionario, con centinaia di società controllate e associate. Una riduzione drastica delle operazioni, massicci aiuti statali e il successo di un nuovo modello, la *Uno*, permisero alla divisione automobilistica di rimanere relativamente competitiva sul mercato europeo, conservando nella seconda metà del decennio un mercato interno largamente protetto.

Questa fase di ripresa si rivelò, comunque, di breve durata. La sconfitta dei sindacati nel 1980 creò fra i ranghi degli alti dirigenti la pericolosa illusione che tutti i problemi fossero stati risolti. Negli anni '80, inoltre, sotto la leadership di Romiti lo spostamento dell'interesse dalle attività produttive alle operazioni finanziarie avvenne a spese dell'innovazione tecnologica. Quando nei primi anni '90 l'Italia si aprì al resto d'Europa e del mondo, la Fiat, in quanto impresa minore rispetto alle altre grandi case automobilistiche internazionali, perse i suoi vantaggi competitivi. La quota dell'azienda nel mercato interno, un tempo al 60 per cento, diminuì in modo costante nel corso del decennio, fino a cadere nei primi anni del 2000 al 20 per cento. Nello stesso periodo,