

le esportazioni Fiat in Europa diminuirono del 50 per cento, mentre gli investimenti nei mercati emergenti di Polonia, Turchia, Brasile e Argentina non diedero i risultati sperati. A peggiorare la situazione, la Fiat non riuscì a costruire un'alleanza internazionale paragonabile a quelle della Renault con la Nissan o della Daimler con la Chrysler. Nel 2002 modelli inadeguati, vendite in calo, pesante indebitamento, tecnologia obsoleta e titoli azionari in discesa, alimentarono il timore che la Fiat potesse abbandonare del tutto la produzione automobilistica. Ma soprattutto, la crisi del gigante automobilistico significò la fine di un'era in cui l'industria italiana si basava sul modello fordista di grandi famiglie imprenditoriali: enormi stabilimenti e produzione di massa.

In anni recenti il declino della Fiat, pilastro dell'economia torinese e dell'identità di Torino come capitale industriale d'Italia, ha avuto un forte impatto sull'area metropolitana e i suoi residenti. Il gigante automobilistico, che aveva un tempo dato lavoro a 140 000 persone, ne impiegava ora a malapena 30 000. D'altronde, anche coloro che possedevano ancora un impiego nel 2005 si sono trovati spesso senza lavoro, dato che le fabbriche della Fiat chiudono periodicamente, a volte per intere settimane, a causa della mancanza di domanda. L'ampia rete di cinquantanove fornitori locali, a lungo dipendenti dalla Fiat per gran parte dei loro affari, hanno dovuto affrontare enormi sfide perché spesso mancavano di tecnologia, capitali ed esperienza di mercato adeguati per conquistare nuovi clienti. Di conseguenza, anch'essi hanno dovuto tagliare gli organici licenziando o sospendendo metà dei propri 15 600 addetti, che sono andati a gonfiare le file dei disoccupati. Con la caduta dell'occupazione, la popolazione della città ha continuato a diminuire, raggiungendo nel 2003 gli 860 000 abitanti. Non è dunque sorprendente se una recente inchiesta della «Stampa» ha evidenziato che più di metà fra gli intervistati riteneva la ricerca di un impiego la propria principale preoccupazione, mentre il 48 per cento pensava che la situazione economica delle famiglie andasse peggiorando. Una nuova ondata di immigrati clandestini provenienti dai Balcani e dal Nordafrica ha acuito le tensioni e le paure suscitate dal declino della Fiat. Concentrate in ghetti decadenti fra Porta Nuova e Porta Palazzo, queste distinte comunità etniche e culturali sono state associate dall'opinione pubblica all'aumento della criminalità, della prostituzione, dello spaccio di droga, istanze che negli anni '90 si sono rivelate importanti nodi politici da sciogliere.

Benché nel 2005 la Fiat continui a fabbricare auto, Torino non è più la grande capitale industriale d'Italia né una città-azienda dominata dalle forze contrapposte di una sola, gigantesca corporation e di una grande classe operaia militante. Al contrario, le imprese della provincia si ca-