

# Torino senza piano

A dieci anni dalla fine della guerra anche Torino è ancora senza Piano approvato ed operante. È ben vero che la necessità di un Piano che consentisse una razionale ricostruzione e favorisse la rinascita economica della città fu acutamente sentita nell'immediato dopoguerra; è ben vero che alcuni seri sforzi per avviare il Piano furono fatti in diverse occasioni e ad essi la Rivista «Urbanistica» ebbe a dedicare gran parte del suo primo fascicolo; ma sta di fatto che a tutt'oggi il piano definitivo non è ancora nato.

Illustrare le vicende ed esaminare le cause di questa quasi inspiegabile lentezza a fare e a decidere in sede di politica edilizia sarà il compito della prima parte della mia relazione; quindi dopo la esposizione che il Prof. Rigotti vi farà sul Piano in allestimento mi proporrò di avanzare su di esso alcune osservazioni e di esporre alcune critiche personali e di colleghi, volte non solo a chiarire ed ad illuminare situazioni ed opinioni, ma soprattutto a contribuire ad una rapida revisione e conclusione dello studio in atto.

Prima di parlare dell'oggi mi rifarò un momento all'indietro per cogliere i punti di innesto dei rami nuovi sul vecchio tronco. Mi riferirò alla Torino di cent'anni addietro, alla Torino capitale del regno sardo che contava, alla metà del secolo scorso, un 150.000 abitanti e si presentava perfettamente individuata ed omogenea, in ogni sua parte giusta di dimensioni e chiaramente inserita nel bellissimo paesaggio: era, tutti lo sanno, il risultato di precisi atti di pianificazione autoritaria; le sue vie rettilinee e le sue uniformi case ammirate da alcuni, dai più depredate come monotone e fastidiose, componevano e compongono tuttavia il più compiuto esempio urbanistico della regolarità barocca.

Dalla metà del secolo inizia anche per Torino una sempre più rapida espansione che avviene con successive, ma sempre meno coerenti ed individuate, espansioni a scacchiera. Intanto si affacciavano in Torino le prime industrie.

Sulla carta del '77 riscontriamo una notevole distribuzione di stabilimenti industriali sul territorio. In nero sono contrassegnati gli stabilimenti industriali ivi indicati nominativamente; leggiamo: le officine per il materiale ferroviario, l'arsenale di costruzione con la fucina delle canne ed il laboratorio pirotecnico, due grandi fonderie, varie altre officine meccaniche e chimiche. Siamo agli inizi della rivoluzione industriale in Italia e Torino, traendo vantaggio dalla sua posizione politica nella formazione del Regno, si avvia a diventare un importante centro industriale.

Gli atti di pianificazione urbana nella seconda metà del secolo scorso sono però assai modesti e timidi; degno di menzione unicamente il taglio diagonale tra piazza Castello e piazza Solferino ultimato nel '97.

Intanto la città si espande secondo le tre direzioni ortogonali: a nord, a sud, e ad ovest. In queste espansioni si perdono le antiche tradizioni di chiarezza: la maglia a scacchiera si connette malamente con le preesistenze radiali, sopravvivono e si con-

solidano gli interessi precostituiti delle piccole borgate periferiche, e la fabbricazione edilizia si mescola in modo caotico a quella industriale, che via via aumenta e forma, a cavallo del secolo, la nuova ragione d'essere della città di Torino.

È il periodo epico dei primordi dell'industria metalmeccanica torinese: il fermento creativo di quegli anni fu tale da rinnovare completamente la mentalità degli uomini: fu quella della generazione di pionieri, di tecnici, di creatori e di capitani d'industria; fu una generazione di operai intelligenti e attivi da cui sortirono, come da un vivaio, nuovi tecnici e nuovi imprenditori, oltreché sindacalisti e politici.

Tra l'80 e il '90 nascono la Savigliano, la Nebiolo, le prime fabbriche di macchine utensili, tra cui l'Ansaldo, e poi successivamente la Diatto, la Moncenisio, le Ferriere, la Elli Zerboni, la Emanuel, e all'inizio del secolo la Fiat, la Ceirano, l'Itala, la Lancia: nel 1906 le industrie automobilistiche torinesi occupavano quasi 2.000 operai.

Per questo fermento creativo Torino ha avuto l'onore di essere citata dal Mumford come una delle quattro città produttive, assieme a Pittsburg, Lione ed Essen. Ma la generazione dei pionieri dell'industria torinese non aveva genio per la configurazione urbanistica della città.

La pianificazione edilizia tradizionale torinese fu da ingegneri e funzionari piemontesi generosamente regalata a Roma subito dopo il '71 con i piani formalistici del Quartiere Esquilino e con l'infelice e puerile trapianto di piazza Vittorio.

A Torino si spense anche questa disciplina puramente formale e l'anarchia perdurò fino al 1908, fino cioè al Piano regolatore tuttora vigente e la cui validità è ora in procinto di cadere; fu un infelice piano di allineamenti, assai più timido e più banale di altri suoi contemporanei, come, ad esempio, quello di Roma.

In queste maglie è avvenuta l'espansione della città. Dai 150.000 abitanti del 1850 Torino era intanto cresciuta a 300.000 nell'87, e nel 1911, all'entrata in vigore del nuovo Piano, la città toccava i 400.000 abitanti con 84.000 operai. Era già una grande città con seri problemi industriali, ma di essi non si ritrova traccia nel Piano del 1908 e nel suo aggiornamento del '20.

I problemi ubicazionali furono quindi risolti dalle singole ditte, non sempre felicemente poiché le singole iniziative non potevano evidentemente risolvere i problemi generali che tali ubicazioni andavano via via ponendo e che si andavano ingrossando, anche perché la posizione di retrovia nel fronte della prima guerra mondiale aveva influito in modo decisivo su di un ulteriore sviluppo industriale di Torino. Le industrie ormai consolidate avvolgevano la città sui tre lati, arrestandosi in alto e in basso alla sponda del Po.

Tra il '21 e il '29, l'industria torinese tocca il vertice del massimo sviluppo e della massima produttività. Non così l'urbanistica cittadina. Il «ventennio» non segna grandi novità, all'infuori del rifacimento in chiave di monumentalità, come si addiceva ai tempi, del centro cittadino; rinnovamento che, pur essendo da annoverare fra le grandi e dolorose sconfitte della nascente, ma ancora acerba, architettura moderna, ebbe, se non altro, il pregio di essere contenuto in limiti di una certa decenza.

Intanto le crisi economiche avevano portato alla città un certo ristagno, tanto che i 600.000 abitanti del '29 restano per qualche anno quasi stazionari. Rallentano così le costruzioni edilizie. Unico grande avvenimento urbanistico di quegli anni il nuovo stabilimento Fiat-Mirafiori, che si insedia a sud di Torino, abbandonando il leggendario Lingotto

L'accerchiamento industriale di Torino è così completo.

Siamo alla vigilia del conflitto, alla vigilia, per la città, di quel profondo sovvertimen-

to economico ed edilizio, causato dalle distruzioni belliche che operarono non solo sulle fabbriche, ma indiscriminatamente su tutto l'agglomerato urbano, che intanto, fluendo entro le maglie del vecchio Piano, si era enormemente dilatato attorno al centro, soprattutto secondo la direzione di corso Francia e in Borgo San Paolo.

La situazione delle distruzioni poneva sul tappeto il grande problema della ricostruzione: ricostruzione non solo edilizia, ma ricostruzione anzitutto morale, e quindi politica ed economica.

Grandi problemi incombevano sulla città alla vigilia e all'indomani della Liberazione, ma anche grandi erano in quel momento le speranze, i propositi e le possibilità. E se grandi non furono i risultati, la ragione dell'insuccesso è da legare al quadro generale di tutta la situazione politica italiana del dopoguerra, in cui l'episodio della mancata pianificazione torinese fu solo uno dei mille episodi, e forse neppure fra i più significativi.

Che occorresse un Piano non v'era dubbio. Ma come allestirlo?

Intanto si era creato un primo intoppo. Un Piano ufficiale si stava già allestendo fin dal '44, ed incaricata ne era la Commissione Melis-Orlandini-Rigotti.

Se all'aprile del '45 il campo fosse stato completamente sgombro forse si sarebbe potuto partire subito, senza perdere un sol giorno, nel calore della nuova atmosfera. Invece, la Giunta Popolare volle prima esaminare il piano in allestimento, che, anche se seriamente studiato, non poteva accettarsi, se non altro per la necessità di una procedura democratica, e concludeva sulla necessità di un nuovo Piano. Si giunse così all'ottobre del '46 (e un anno purtroppo era già perso), quando il Sindaco Roveda indisse una riunione di un'ottantina di invitati per lo studio della procedura di compilazione del nuovo Piano.

Tra gli altri suggerimenti, fu illustrata in quella riunione la procedura avanzata dal nostro gruppo ABRR e che ebbi ad illustrare poi sul n. 13 di «Metron».

In sostanza la nostra proposta di procedura comprendeva tre fasi: una pubblica discussione-concorso, per la definizione dei concetti generali informativi, da convocare entro pochi mesi; la successiva formazione della Commissione per la compilazione del Piano generale, con le persone distinte nella prima fase della pubblica discussione-concorso; la terza fase comprendente la formazione di concorsi per i Piani particolareggiati. La proposta tendeva a risolvere, nel più breve tempo e con la concentrazione degli sforzi, il problema di addivenire, al più presto, all'impostazione generale del Piano e alla progettazione, mediante il primo Piano particolareggiato, del primo quartiere organico, che avrebbe potuto entrare in costruzione nella primavera-estate del '47 ed assorbire così in modo ordinato i primi impulsi della ricostruzione edilizia che si stavano in quei mesi manifestando.

Scusate l'accento personale (altri ne dovrò ancora fare).

Se ho insistito su questo punto è solo perché non ho mai avuto in vita mia un rammarico più cocente di quello di non essere riuscito a convincere l'assemblea e di vedere respinta in quell'occasione una proposta che coll'andare del tempo si è dimostrata come forse la sola procedura possibile e viva per rapidamente concludere qualcosa di concreto: essa aveva in sé la garanzia della procedura democratica e avrebbe posto in luce, e subito, tutte le forze attive che potevano allora contribuire alla soluzione dei problemi urbanistici cittadini. Tale fu, grosso modo, la procedura adottata a Milano, che ha fruttato un Piano in tempo utile per intervenire nell'assetto cittadino.

Ma in quella riunione di otto anni fa la grande maggioranza dei convenuti si dichiarò

favorevole al concorso generico e nazionale, e l'Amministrazione fece suo tale indirizzo.

Vi era anche in quel momento un'altra occasione che non si volle sfruttare, ed è il Piano Regionale Piemontese che, avviato, come è noto, dal nostro gruppo, era in quel tempo allo stato di grazia delle origini ed aveva incontrato autorevoli consensi nel Ministro Cattani e nel Presidente Visentini. Son anche queste cose note e la pubblicazione su «Metron», n. 14, nel febbraio 1947, degli studi per il Piano Regionale, ed in particolare di quella parte interessante l'area d'influenza di Torino, porgeva alla pubblica opinione elementi di discussione sull'impostazione del Piano cittadino che diveniva per altro di giorno in giorno più urgente. Infatti gli stabilimenti industriali distrutti avevano incominciato le riparazioni e la riedificazione.

Era urgente un indirizzo generale di politica edilizia: si potevano allora creare nuove zone industriali; alcune amministrazioni di stabilimenti semidistrutti da noi interpellate (tra cui ricordo a titolo di esempio Westinghouse e Nebiolo) si erano dichiarate favorevoli a un trasferimento, qualora ne fossero state in qualche modo agevolate e guidate. Ma l'atmosfera si era raggelata in attesa del concorso.

Nel campo dell'edilizia residenziale iniziava la ricostruzione in situ, ma con assai più vani di prima e con l'utilizzazione fino all'ultimo metro cubo consentito dai regolamenti edilizi. L'idea dei comparti edificatori detta e scritta un po' dovunque non trovava alcun seguito nell'Amministrazione. Si attendeva il concorso. E intanto gli uffici tecnici municipali preparavano, chiusi nel segreto d'ufficio, un Piano di ricostruzione.

In quei mesi di attesa snervante ed inefficace l'APAO Piemontese aveva cercato di smuovere l'attenzione con lo studio di un quartiere residenziale organico sfruttando il grande comprensorio di terreno sito di fronte alla Fiat-Mirafiori e che risultava fino allora completamente sgombro. Lo studio presentato all'Esposizione di Parigi nell'estate '47, fu pubblicato, ma cadde ben presto nell'oblio. A nulla valsero in quel tempo articoli, conferenze, studi, riunioni. L'opinione pubblica era ritratta non tanto dai problemi generali, quanto da questioni singole ed il problema della ricostruzione del Politecnico commuoveva assai più della ricostruzione dell'intera città.

Ciascuno attendeva tranquillo il concorso. Che finalmente venne, con tutta la lentezza possibile. La delibera consiliare fu del dicembre '47, il bando uscì nel gennaio '48 e i risultati furono noti nel novembre '49.

Ormai erano passati quattro anni dalla fine della guerra e tutte le situazioni cominciavano a comprometersi e a cristallizzarsi.

Sarebbe occorso da parte dell'Amministrazione un grande atto di coraggio che essa non aveva ancora saputo dimostrare. Ma questo atto non venne. I risultati del concorso sono noti e pubblicati sul primo numero di «Urbanistica»; accennerò unicamente ai due primi ex aequo, dei due gruppi Dodi-Morini-Vigliano e Astengo-Renacco-Rizzotti.

In sostanza i due progetti avevano molti punti di contatto: dislocazione di aree industriali, indicazioni di nuovi quartieri organici, schema della grande viabilità esterna. In più il nostro gruppo proponeva la integrale sistemazione ferroviaria (ancora allora la stazione di Porta Nuova era completamente a terra per quanto riguarda binari, impianti, servizi, pensiline) e la creazione dell'asse attrezzato di attraversamento nord-sud, oltre ad una maggiore precisazione delle aree dei nuovi quartieri, tutti individuati sul terreno e di possibile esecuzione per effettiva disponibilità di aree (alcune delle quali in parte anche di proprietà municipale). Questa sostanziale concordanza

di idee che si ritrovava, grosso modo, anche nei progetti di Rigotti e Molli Boffa, avrebbe dovuto, logicamente, portare ad una riunione di questi apporti per definire immediatamente il Piano generale.

Ma non erano questi gli intendimenti dell'Amministrazione: per il Piano c'era tempo. Lo disse e lo scrisse l'on. Casalini, allora Assessore dei LL. PP., dichiarando che il nuovo Piano Regolatore Generale doveva essere pronto alla scadenza dei termini prefissati per la scadenza del Piano Regolatore vigente, secondo la nuova legge urbanistica.

La interpretazione di questa frase è chiara: il Piano non aveva da servire per il momento, per la ricostruzione che ancora s'avesse da ultimare e per dare guida e norma alle nuove costruzioni industriali e civili, pubbliche e private, ma sarebbe stato approntato al solo scopo di soddisfare una necessità burocratica, rispettando unicamente il termine massimo prescritto dalla legge! Ciò significava ripudiare il contenuto stesso del Piano, annullare la sua forza formatrice della vita cittadina, il suo valore sociale, per confinarlo ad un atto di ordinaria amministrazione. Significava, per l'Amministrazione, rinunciare con ciò ai suoi diritti oltre che ai suoi doveri di pianificare, di stabilire e di attuare una politica edilizia.

Questa mentalità rinunciataria portò l'Amministrazione a vendere all'asta, a prezzi irrisori, oltre 40.000 mq. di terreni municipali, alienando così il già scarso demanio comunale. Il problema fu accantonato e presero il sopravvento i problemi singoli, i problemi del giorno, che non sempre si riuscivano a risolvere. Le porte erano così spalancate all'iniziativa della speculazione.

Intanto silenziosamente si iniziava negli uffici tecnici municipali la redazione del Piano di ricostruzione che fu deliberato dal Consiglio comunale nel dicembre 1949 e che da allora iniziava un via vai, a moto alternativo, tra Roma e Torino. Il Piano riguardava alcune zone cittadine in cui più estese erano state le distruzioni: si ebbe nel '51 una prima approvazione relative a piccole zone periferiche, ma per il grosso del progetto vennero richiesti dal Ministero aggiornamenti e precisazioni.

Una delle zone stralcio riguardava la sistemazione delle Torri Palatine e delle adiacenze. Per essa fu indetto nell'agosto del '51 un concorso, in cui risultarono vincenti, secondo la graduatoria, i progetti: l'Arch. Nicola-Berlanda-Todros con la collaborazione dell'Arch. Martinoia; 2° Arch. Romano; 3° Arch. Rigotti. Il progetto della sistemazione definitiva della zona passava quindi attraverso varie vicende, con manipolazioni varie e con interventi diretti sia del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che del Consiglio Superiore delle Belle Arti e portava ad una edizione finale di compromesso, né bella, né brutta, ma tale da lasciare probabilmente tutti insoddisfatti, mancando in essa il marchio di una precisa personalità.

Intanto maturava un altro grosso problema: la ricostruzione del Teatro Regio, che coinvolgeva la sistemazione generale di tutta la cosiddetta zona «culturale». Tema eccellente per un Piano particolareggiato. Per esso fu promosso un secondo concorso con scadenza 31 gennaio '52 esteso a tutto il comprensorio fra Via Po e Corso S. Maurizio. Risultarono vincenti: 1° il progetto del prof. Annibale Rigotti e 2° ex aequo i due progetti dell'arch. Perelli e del gruppo Nicola-Berlanda-Fasana-Giovando-Martinoia-Todros.

I risultati del concorso, a quanto mi risulta, sono stati per ora accantonati.

Intanto in attesa del Piano di ricostruzione e del Piano generale nel centro della città la speculazione edilizia ha avuto buon gioco delle incertezze dell'Amministrazione; si sono rese ad esempio possibili quelle follie edilizie ed urbanistiche dei grattacieli, di

cui ora ogni cittadino amante del decoro in cuor suo si vergogna.

Il Piano di ricostruzione, salvo che per la zona delle Torri Palatine, ancora fortunatamente non compromessa dall'esecuzione di opere, è stato dunque quasi del tutto inefficace. Concepito senza nerbo e senza idee, attuato senza coraggio, non poteva fruttificare.

Niente comparti edificatori, niente rifusioni particellari, niente espropri, salvo un caso da citare perché unico: il 26 giugno '52 (siamo a soli due anni fa) il Consiglio comunale approvava un programma di espropri di alcune aree. La minaccia di esproprio smuoveva allora i proprietari recalcitranti ed il procedimento di esproprio veniva confermato per l'area ben nota dell'edificio distrutto di Piazza Castello. Benissimo, ma troppo poco per una ricostruzione massiccia come quella di Torino. Il Piano di ricostruzione potrebbe dunque essere liquidato con poca lode, se non dovessimo invece ad esso due fatti positivi di una certa importanza, e cioè due nuovi quartieri periferici; il primo di iniziativa municipale, il quartiere Mirafiori, il secondo di iniziativa dell'INA-Casa, ed il cui piano riuscì ancora ad agganciarsi nel '52 al Piano di ricostruzione come Piano di espansione, in una sosta, in questo caso fortunata, di quel lungo andirivieni tra Torino e Roma.

Entrambi entrati a far parte del Piano di ricostruzione col decreto 20 luglio 1951, che approvava le zone stralcio di Porta Palazzo e delle Torri Palatine.

Inserimento che può essere studiato come esempio elegante di acrobazia e di buona volontà amministrativa, ma che dimostra anche a quali vie traverse si è dovuto ricorrere in mancanza della via maestra del Piano Generale. Al quale ora ritorniamo, dopo gli episodi singoli. I termini estremi di validità del Piano del 1908, aggiornato al 1920 e fissati allora al 1958, erano stati ricondotti al 1952 con la legge urbanistica. Ma poiché nella stessa situazione di Torino si trovavano tutte le altre città aventi Piani approvati con leggi speciali, escluse le poche città che lodevolmente avevano affrontato il nuovo Piano secondo la legge urbanistica del '42, erano da prevedersi proroghe su proroghe.

Comunque i termini si avvicinavano e l'Amministrazione civica, con delibera del 7 febbraio '50, decideva la formazione di una Commissione per lo studio del nuovo Piano Regolatore.

A far parte della Commissione venivano chiamati rappresentanti di Enti cittadini, negli ordini professionali e dell'I.N.U. La Commissione insediata nel novembre 1950 comprendeva una trentina di membri e nominava una Commissione esecutiva più ristretta (formata da 7 membri) sotto la presidenza del prof. Chevalley, che resse attivamente tale incarico fino al suo decesso avvenuto nel 1953.

In questa Commissione entrarono un po' tutti coloro che avevano in qualche modo contribuito all'attività urbanistica cittadina, ma molti furono anche esclusi ed a poco a poco andò col tempo integrata di nuovi membri anche su richiesta di vari Enti che desideravano essere rappresentati.

Intanto la Commissione aveva incominciato a lavorare e cercava di affrontare la complessa materia che si era nel frattempo andata accavallando. E diciamolo subito, non era facile orientarsi fra idee e progetti che potevano essere realizzabili pochi, pochissimi anni prima, ma che non erano ormai più attuabili, almeno nella loro interezza, essendo le aree irrimediabilmente compromesse e le situazioni mutate. Così dicasi della ricostruzione degli stabilimenti industriali che si andava velocemente compiendo per opera degli sforzi singoli e quindi, necessariamente, in loco.

Clamoroso il caso della ricostruzione di Porta Nuova, interamente condotta anche

questa in loco, senza tener conto, non dico della possibilità del trasferimento progettato, realizzabile ancora nel 1948-'49, ma neppure di più modesti suggerimenti, relativi all'arretramento della fronte o anche solo all'allineamento del nuovo fabbricato laterale di Via Sacchi, per il quale la civica Amministrazione aveva chiesto un arretramento ben modesto di un metro o due.

La ricostruzione della stazione di Porta Nuova, rifatta in cemento armato e marmi, con pilastri che avvolgono e conserveranno per decenni come in un sepolcro le esili strutture in ghisa preesistenti, è uno dei più pronunciati esempi di sordità assoluta del Ministero delle Comunicazioni sia nei riguardi dei problemi urbanistici cittadini, sia di insipienza edilizia ed architettonica.

Altri fatti ostacolavano ancora i lavori della Commissione esecutiva ed erano le continue richieste di pareri per nuove lottizzazioni di privati che precedevano e compromettevano via via l'opera di pianificazione.

Dal 1951 ad oggi la Commissione esecutiva, soprattutto per merito dell'attività di alcuni suoi membri che con particolare dedizione si sono dedicati allo studio, primo fra tutti il collega Rigotti, ha molto lavorato, in condizioni spesso rese difficili dagli assolutamente insufficienti mezzi forniti dall'Amministrazione civica per tale studio. Solo dopo mesi e mesi di una lenta opera di paziente persuasione svolta all'interno e favorita dall'intelligente collaborazione del nuovo ingegnere Capo e dal Capo della divisione urbanistica, si poterono recentemente ottenere i primi strumenti, se non ancora adeguati, per lo meno sufficienti ad impiantare lo studio.

Di esso vi dirà fra poco il collega Rigotti.

Ma prima di passare a lui la parola desidero darvi una rapida idea di come è ora la situazione della città.

Intanto fra il '45 ed oggi la città è cresciuta di altri 80.000 abitanti: ora la popolazione è di 770.000 presenti e 760.000 residenti.

Il flusso delle immigrazioni è in questi anni aumentato con una media di 5.000 immigrati l'anno (quest'anno si stanno raggiungendo i 30.000), molti di questi costituiti da mano d'opera non qualificata che accorre a Torino nel miraggio di un impiego costituendo una perenne domanda di case e di lavoro.

Questo spiega perché la Falchera, che, essendo un quartiere INA-Casa, avrebbe dovuto essere abitata da operai e impiegati torinesi, è ora ad assegnazione avvenuta, popolata per il 97 % da famiglie non piemontesi.

Questa situazione che già avevamo illustrato nel Congresso di Venezia in scala regionale, non è certo favorevole per la sistemazione dei vari progetti cittadini e costituisce un gravame sull'economia cittadina se viene subita passivamente come è accaduto finora.

Bisogna tuttavia riconoscere che per una redistribuzione coordinata della popolazione occorrono strumenti di pianificazione ben più efficaci del solo Piano Regolatore: Piani regionali e Piani economici diventano allora indispensabili. Ma anche il Piano Regolatore ha la sua parte nel predisporre nuove zone industriali e nuovi quartieri residenziali. Riflettete un momento: per assorbire la sola immigrazione occorrerebbe costruire quattro o cinque quartieri tipo Falchera all'anno. Ma un ritmo di quattro quartieri tipo Falchera all'anno, chi lo potrebbe garantire? E quale spinta economica occorrerebbe per uno sviluppo industriale capace di assorbire ogni anno 4.000 nuovi occupati, mentre al contrario oggi molti settori dell'industria languono e licenziamenti massicci contraggono la mano d'opera impiegata?

Ma ritorniamo alla città così come essa si presenta. Ed il modo migliore di mostrar-

velo è di fare assieme un volo su Torino per renderci conto del saccheggio delle aree periferiche e della nuova situazione che si è venuta creando nel primo decennio del dopoguerra.

