

Giovanni Astengo - INTRODUZIONE

Il discorso che si terrà in questi due giorni ha avuto inizio a Venezia, con il corso speciale attivato nel gennaio '71, quando avevamo fissato come tema di studio comune le aree metropolitane.

Una prima tappa si è avuta nella manifestazione tenuta a giugno dell'anno scorso a Palazzo Sheriman sull'area metropolitana veneziana, cui avrebbero dovuto far seguito, a breve scadenza, due seminari, uno sull'area metropolitana torinese e uno su quella milanese. Con molta fatica e con molto ritardo si è concretato ora questo seminario sull'area metropolitana torinese, mentre resta ancora aperto il discorso, che speriamo un giorno di poter fare, sull'area metropolitana milanese.

Anche a distanza di tempo riaffermiamo l'interesse culturale e scientifico sui problemi delle aree metropolitane, problemi che per la verità sono ormai all'attenzione di una cerchia molto più ampia di studiosi e di politici, e che riguardano aree particolarmente significative, perché offrono un angolo visuale privilegiato per poter abbracciare i problemi dell'intero paese, essendo esse aree di afflusso, di concentrazione e di congestione, che costituiscono il contrappeso alle aree di deflusso e di depauperamento, di declino e di regresso. Prendendo in esame le aree metropolitane non possiamo non constatare la situazione di squilibrio, anzi gli aspetti più macroscopici della situazione di squilibrio dell'intero paese: siamo nell'occhio del tifone del processo di sviluppo squilibrato.

Ecco perché l'esame di questa specifica area torinese, così gravida di problemi e di tensioni, assume un significato particolarmente rilevante, nel contesto nazionale e diventa esemplare per chi si occuperà quest'anno dell'area metropolitana veneta, che comprende i poli di Venezia, Padova, Treviso, area a tutt'oggi appena in formazione, mentre le aree metropolitane di Torino e di Milano mostrano segni ormai maturi del processo di metropolizzazione.

Ciò non deve stupire. Se infatti esaminiamo attentamente le situazioni delle aree metropolitane italiane, ci accorgiamo come esse siano profondamente differenziate tra loro. Differenze profonde si riscontrano nei tempi del processo formativo che comporta fenomeni di aggregazione e di espansione che investono aree sempre più ampie con interrelazioni sempre più strette tra le parti, un processo dunque che è al tempo stesso di espansione e di coesione; questo si verifica soprattutto nel campo dei processi produttivi, dove i tempi di maturazione sono differenti da area ad area, perché l'innescò, il decollo e lo sviluppo del processo produttivo si è sviluppato in tempi differenziati nel nostro paese; ma vi sono anche modi differenti di formazione di questo processo aggregativo e agglutinante. Interessante pertanto cogliere gli aspetti essenziali di questi vari processi, per cercare di capire nel loro specifico come essi si manifestano, cercare di capire perché essi si sono manifestati in quei tali tempi e modi, cercare di capire che cosa c'è dietro a questo processo, per poterlo interpretare, per individuarne le cause, per capire, in sostanza, il processo che è in atto, e cercare, comprendendo il processo, di rendersi consapevoli di esso e di tentare, con questa consapevolezza, di intervenire in esso. La situazione torinese è particolarmente interessante sotto questo profilo e particolarmente complessa. Si tratta di un'area che sostiene un sistema produttivo particolarmente consistente, che è in fase evidente di passaggio da un certo stadio verso un altro stadio; difficilmente potremmo oggi dire esattamente verso quale direzione si stia indirizzando lo sviluppo, proprio perché lo studio di questo sviluppo è per ora soltanto embrionale.

Possiamo tuttavia almeno cercar di capire da dove esso viene e in che cosa esso consiste.

In sintesi, come dato di apertura di questi lavori, potrei enunciare questa tesi, in forma quasi di slogan: Torino ha impiegato cento anni per diventare città industriale, dal 1850 al 1950, dall'inizio della formazione dell'unità d'Italia a questo dopoguerra. In questo lungo processo, Torino è passata attraverso varie fasi, che varrà la pena di esaminare, periodizzando l'intervallo dei cento anni; ma è certo che a partire dalla soglia degli anni '50 ad oggi, cioè in questi ultimi venti anni, il processo di sviluppo è profondamente cambiato: oggi noi non possiamo parlare più di Torino città industriale, « Turin ville industriali », secondo il titolo del famoso libro che ha scoperto e lanciato l'esame analitico delle forze produttive, degli spostamenti di manodopera torinese. No, oggi non si può più parlare di Torino città industriale, ma di un'agglomerazione industriale torinese. In venti anni si è avviato un processo di conurbazione, un processo agglomerativo, che è andato molto al di là dei confini comunali della soglia degli anni '50, un processo che è ormai saldamente innescato su di una vasta area e che si può d'ora in poi sviluppare in vari modi.

Sintetizzare questo processo costituisce certo il primo passo che ci consente di incominciare a intravedere quali siano le direzioni di sviluppo possibili, ed impostare anche il discorso di come queste possibili direzioni di sviluppo possano essere in qualche modo controllate.

Basta osservare una pianta della Torino del secolo scorso (v. tav. 6), coll'impianto ferroviario bene in evidenza, ma anche chiaramente strutturata come città ancora barocca con una delimitazione territoriale ben precisa, e attorno un territorio strutturato in modo chiaro da grandi assi viari e dove si vedono ancora i grandi parchi, in corrispondenza di ville e castelli famosi: in alto il parco della Mandria, ad ovest il castello di Rivoli, a sud la palazzina di caccia di Stupinigi. Si vede chiaramente l'arrivo delle ferrovie da Genova e da Milano e la Torino-Modane. Manca ancora l'allacciamento tra Torino Porta Nuova e Porta Susa, ci sono ancora le due stazioni attestate, che saranno poi legate assieme per formare un unico sistema.

Questo impianto fornisce una struttura nuova alla città, ed il sistema si inserisce in un territorio agricolo sostanzialmente sgombro. Cosa avviene allora all'interno di Torino con questa nuova infrastrutturazione, che determina nuove linee e modi di afflusso? La novità è costituita dai primi insediamenti industriali; le prime fabbriche hanno un legame molto stretto con la produzione bellica delle guerre risorgimentali: fondite di cannoni, fonderie e annessi di carattere metallurgico.

Subito dopo prendono avvio le officine ferroviarie che partecipano al grande sforzo di infrastrutturazione ferroviaria del paese: si attua il passaggio dalle fondite delle armi alla fondita del materiale ferroviario. Si ha così l'innescò di un nuovo processo produttivo, che si svilupperà rapidamente.

Questo processo produttivo copre almeno cinquanta anni per caratterizzarsi; è infatti soltanto all'inizio del secolo che si ha la trasformazione di Torino in complesso industriale già orientato verso la produzione dell'autoveicolo, che diventerà la sua caratteristica negli anni successivi. È del 1899 la formazione della Fiat, cui preesistevano numerose piccole industrie che si occupavano della produzione di questo congegno, innovativo della tecnologia del tempo. È precisamente la matrice Fiat che

si inserisce nel tessuto di Torino e che sviluppa un processo espansivo e agglomerativo di enorme importanza.

Il primo insediamento Fiat è nel centro di Torino, vicino al Po, in corso Dante, ma è nell'intervallo tra il 1900 e il 1950 che si strutturano gli impianti Fiat: è del 1917 la costruzione della Fiat Ferriere, è del 1923 la costruzione della Fiat Lingotto, che rappresenta in quell'anno una grossa innovazione non solo tecnologica, ma anche come struttura edilizia, come contenitore di enormi dimensioni, che rappresenta una grossa operazione di ingegneria, per cui nei manuali di storia dell'architettura come nel Platz si vede citato con enfasi il nome di Matté-Trucco, in Italia assolutamente sconosciuto, come progettista della Fiat Lingotto. Il processo produttivo si sviluppa con grande rapidità, favorito dalla situazione della prima guerra mondiale, e si sviluppa successivamente con delle trasformazioni di impianto e strutturali estremamente importanti.

Notate come le carte di Torino del 1945 non segnassero neppure ancora il nuovo stabilimento Fiat Mirafiori, costruito nel '36 e che segna il passaggio alla produzione a catena orizzontale.

La città si era già espansa rispetto al nucleo originario della fine del secolo scorso, ma non eccessivamente, si era slabbrata ai lati con la formazione dei borghi, si stava espandendo, ma non aveva una dimensione mostruosa; eppure era cresciuta e dai 170.000 abitanti del 1861, dai 200.000 del 1870, si era passati nel '45 a un po' meno di 700.000 abitanti. Vi era in città una forte densità nell'edilizia residenziale, ma la città non aveva ancora aggredito il territorio. La cosa estremamente interessante è che le industrie si erano attestate ai margini, a corona dell'abitato; la Fiat Ferriere a nord, mentre ad ovest si forma l'incuneamento in Borgo S. Paolo delle officine ferroviarie, della Spa e della Lancia, ed a sud si insediano la Fiat Lingotto e poi la Fiat Mirafiori.

Ma questa struttura si va inserendo piano piano dentro a delle maglie prefissate, che risultano già dal piano del 1909 (v. tav. 8). Questo piano regolatore era un piano di pura maglia viaria, un piano non solo politicamente ma anche culturalmente arretrato rispetto ad altri piani, prodotti non solo in altri paesi, ma anche nello stesso nostro paese, se lo confrontiamo con il coevo piano del Sant Just per Roma, o col precedente piano del Poggi per Firenze, ma questo era quanto produceva la cultura locale interpretata dagli ingegneri del Politecnico di Torino e dalla Municipalità.

Queste maglie, si noti, sono quelle stesse che si vanno lentamente realizzando nei decenni successivi fino ad oggi. Si constata cioè una costanza nella infrastrutturazione torinese particolarmente significativa del conservatorismo torinese. Infatti mentre altre città, di fronte alle nuove situazioni, hanno formulato nuove proposte, come a Roma, dove, sia pure con ritardi enormi rispetto alla dinamica reale, tuttavia si è tentato di dare qualche risposta innovativa, a Torino si è progettata una maglia all'inizio del secolo, e dentro a questa maglia si è poi inserita qualsiasi iniziativa; per oltre mezzo secolo e con ostinazione questa maglia è stata via via costruita.

Vediamo la carta del 1945, con le parti ancora vuote di costruzioni: se la confrontiamo con la Torino di oggi, vediamo queste maglie vuote ormai realizzate.

Nell'analisi che successivamente svilupperemo si vedrà ancora come certe opere di ingegneria viaria oggi progettate sono ancora esclusivamente inserite nella logica del piano del 1909, come se nulla fosse intervenuto nel frattempo.

Ma questa lenta crescita coatta che va dal 1909 al 1950 entro le maglie ferree urbane ideate all'inizio del secolo cambia improvvisamente in questi ultimi venti anni. Confrontando due carte successive dello stato di fatto tra il '50 e il '70, risalta in

entrambe in modo rilevante il peso della Fiat Mirafiori, ma risaltano anche nella più recente altre grosse concentrazioni; ebbene molte di queste sono ormai all'esterno di quella che era stata fino al '50 la dimensione urbana, e che è ancor oggi il limite della giurisdizione comunale. Esse investono con continuità gli assi esterni: a ovest Rivoli, Grugliasco e Collegno sono ormai saldati a Torino, come a sud lo sono Orbassano, Nichelino e Moncalieri; così come a nord vi è continuità verso Settimo. Questa uscita della città fuori dai suoi confini amministrativi, questa saldatura con i comuni contermini, questa dimensione che si ingrandisce, questi comuni contermini che sono inseriti nella stessa logica di sviluppo della città di Torino sono il fatto nuovo. Su tutto il territorio investito si instaura un unico indirizzo di sviluppo urbano; non esiste una logica diversa, nelle diverse parti si ripetono ovunque gli stessi errori, si ripete anche nei piani recenti dei comuni contermini la stessa normativa, forse in termini più rustici ma con caratteristiche pressapoco identiche a quelle torinesi; siamo cioè in presenza di un processo aggregativo reale che rompe le dimensioni urbane di venti anni fa e crea questa realtà nuova che è la conurbazione torinese.

In questo processo noi possiamo cogliere alcuni fatti significativi. Elemento trainante del processo è certamente l'attività economica nel settore secondario, dove ci si caratterizza sempre di più nel settore metalmeccanico, tanto che oggi su 404.000 addetti a Torino (la città è ora di circa 1.200.000 abitanti) sono ben 267.000 gli addetti nel settore industriale. Si tenga conto che la sola Fiat nella sua dimensione completa, compresi anche gli stabilimenti esterni a Torino, impiega 180.000 addetti: la Fiat Mirafiori occupa 60.000 addetti, 15.000 lo stabilimento di Rivalta, 15.000 la Fiat Ricambi e 8-10.000 le Ferriere, ecc. Questi stabilimenti hanno tutti dimensioni piuttosto composte, ed operano tutti nello stesso settore produttivo, determinando quella che viene chiamata la monoculturizzazione di Torino, per indicare la prevalenza assoluta di questa industria dominante. Essa costituisce il settore trainante dell'economia, non solo torinese, ma anche piemontese, con una esportazione piuttosto cospicua, che rappresenta una fetta piuttosto consistente dell'economia nazionale per quanto concerne l'esportazione, e si caratterizza quindi come settore di base e industria trainante, ma insieme rileva difficoltà interne, e contraddizioni, proprio per il suo aspetto di accentuata monoculturizzazione.

Questo processo conurbativo non è avvenuto senza dei riflessi nei vari campi: anzitutto esso è un processo aggregativo di uomini; noi vediamo sulle carte la rappresentazione di fatti fisici, la rappresentazione delle case, degli stabilimenti, dei vari impianti, ma i fatti fisici conseguono ai fatti umani ed il processo aggregativo prima di essere un processo fisico è un processo aggregativo di uomini, determinato dal fatto eccezionale e caratterizzante, cioè da un afflusso immigratorio che non ha precedenti nella storia del paese. C'è stata a Torino una crescita per l'immigrazione, non soltanto dai comuni vicini, dalla regione, dalle valli, non soltanto dal nord Italia, ma soprattutto una massiccia immigrazione dalle regioni centro-meridionali e dalle isole. Questa caratteristica è nella consapevolezza di tutti ed ha costituito anche campo di studi e analisi specifiche nel campo sociologico e politico. L'afflusso impetuoso ha determinato evidentemente delle situazioni particolari di estremo disagio nell'insediamento, di pesantezza di situazioni, che hanno sollecitato tentativi di risposta, prima nell'ambito comunale, poi all'esterno di esso.

Si incomincia a Torino con la ricerca di un piano regolatore nuovo, rispetto a quello ancora vigente del 1909 e successive varianti, ma siamo già tardi rispetto alla dinamica reale. Partiti

con concorso di idee, bandito nel '48, si arriva soltanto nel '56 a un piano regolatore, che riguarda solo la città di Torino, e ci si rende ben presto conto che questo piano regolatore non poteva risolvere nessun problema se non avesse avuto una sua dimensione territoriale. Si avvia quindi un processo di formazione di un piano intercomunale, che rappresenta il più grosso fallimento del tentativo di una pianificazione blanda, morbida, ricettiva di quelle stesse forze che avevano guidato lo sviluppo; si determina così una straordinaria contraddizione, perché quelle forze che avevano creato il processo di sviluppo sono le stesse ad assumere il compito della formazione del piano intercomunale, ma non potendo né volendo modificare sé stesse sono anche quelle che subiscono le conseguenze negative di questo tipo di processo di sviluppo.

La consapevolezza del fallimento del piano intercomunale segna un primo passo verso un cambiamento di rotta, che avverrà con il passaggio, negli anni '65-'66, dalla conduzione politica di centro-destra della città alla formula di centro-sinistra, cui seguirà in breve, per mancato innesco di un effettivo cambiamento di rotta, il fallimento della formula di centro-sinistra e l'attuale stato di crisi prima latente e poi sempre più esplicito della Giunta comunale.

Ecco in che consiste l'interesse di questo stesso seminario, collocato in questo periodo; l'interesse deriva da questa constatazione, che ormai il modo per risolvere i problemi torinesi, che vanno da quelli più minuti, più localizzati, più settorializzati, più specifici, a quelli di carattere globale, di direzione generale, passa chiaramente attraverso la comprensione e i tentativi di soluzione dei problemi dell'area metropolitana.

Noi ora ci troviamo a Torino di fronte a un vero e proprio bivio. Da un lato ci sono gli studi condotti dall'Istituto di ricerche economiche e sociali, l'IRES, che è stato il primo istituto del genere ad essere costituito nel paese e che ha quindi una tradizione di studi, con capacità di raccolta e di informazione piuttosto consistente. Ma il modello che propone questo Istituto, che esamineremo anche se non potremo certamente esaurire tutti gli argomenti in questa occasione, è un modello che sostanzialmente ripropone la situazione di fatto, perché si assume il bacino di pendolarità della manodopera come area ecologica e quindi come area di pianificazione, area di fatto che viene dunque per questa stessa scelta confermata come tale anche per il futuro. Non che la proposizione dell'IRES sia esattamente formulata in questi termini, ma cerco con questo crudo enunciato di far uscire allo scoperto elementi sott giacenti, e d'altra parte sono in molti a condividere questa opinione: sono coloro che a questa formulazione di aree economiche delineate come bacini di pendolarità, che verrebbero dal piano confermati, anche se strutturati e serviti da linee di trasporti, vorrebbero contrapporre un diverso movente. Quale? Qui il problema diventa estremamente pesante perché si tratta di immaginare, di proporre, ma anche poi di avere la forza di sostenere e di portare ad una esplicitazione operativa un diverso movente per la definizione e pianificazione dell'area metropolitana, movente che sarà possibile evidenziare solo se ci saranno le forze non soltanto per capirlo ed esplicitarlo, sul piano concettuale, ma anche per poterlo assumere come motore nel campo applicativo ed attuativo.

Ma certamente questo bivio, che è chiaro nella consapevolezza degli amministratori pubblici e di coloro che si occupano in qualche modo della città di Torino, nell'Università, nei sindacati, anche nell'attività professionale, questo bivio è un bivio reale.

Si tratta allora di studiare anzitutto, perché i problemi si possono superare soltanto nella misura in cui si verificano degli approfondimenti e delle prese di consapevolezza molto precise.

Ecco che allora questo seminario si colloca precisamente in questo momento e ha una sua giustificazione anche politica. Non è soltanto un debito che si assume nei confronti di un impegno universitario di studiare un'area difficile, ma è anche un modo per poter esaminare fatti concreti, da assumere con la loro urgenza, con la loro impellenza, quindi anche con la loro confusione, perché i fatti reali si presentano sempre confusi, interrelati, complicati, ma insieme anche di aver presente l'urgenza di chiarirli, di analizzarli, di dare delle risposte, delle soluzioni. Questo nostro seminario, anche se sarà incompleto nell'esposizione dei fatti e nell'analisi di questi, o anche assolutamente insoddisfacente nell'analisi delle cause, tuttavia costituisce un grosso sforzo perché si esca dai campi specializzati e chiusi degli uffici municipali, degli istituti e dei laboratori, per aprire un discorso che sia al tempo stesso scientifico e politico. Esso si propone l'avviamento di una serie di ricerche, che saranno al tempo stesso retrospettive e prospettive, non potendosi determinare, proprio in questa posizione di frontiera e di bivio, una certezza rispetto alle proiezioni e alle prospettazioni, se dietro, alle spalle, non c'è almeno una pari certezza nell'analisi del percorso che è stato compiuto, un'analisi che serva a capire il nodo attuale delle grosse contraddizioni torinesi.

Ci troviamo di fronte ad una integrazione economica sempre più massiccia; la Fiat, con la sua rete di stabilimenti e che pur costituisce un'unica azienda, svolge un'azione integratrice nei processi produttivi a lei subalterni, perché numerose piccole e medie industrie sono collegate al ciclo Fiat. Tuttavia è sempre più manifesta la contraddizione tra questo processo integrativo e l'assenza di una politica generale nel processo insediativo degli impianti e di infrastrutturazione e di servizi, adeguata alle esigenze del processo produttivo. Manca infatti una politica degli insediamenti Fiat; quella finora condotta è stata una politica cieca, fatta di scelte casuali di aree, né è mai stato esplicitato un disegno di organizzazione spaziale per lo meno consoni ai cicli produttivi.

Ancor più grave la contraddizione tra l'esigenza del processo di integrazione sociale ed i mezzi e i modi con cui questo processo si attua o è ostacolato; gli immigrati sono oggi in parte in una fase tormentosa di integrazione, in parte soffrono di segregazione, altri sono in fase di passaggio tra la segregazione e l'integrazione, con conflitti di generazioni, con difficoltà di inserimento sociale, con episodi di brutale espulsione dal centro e non soltanto verso la periferia urbana ma verso i comuni circostanti, quindi con il ritorno da questi verso la città, in un intreccio di processi estremamente complessi, che sollevano grossi problemi; tra questi spiccano i problemi umani, basti pensare a quel delicatissimo aspetto che è l'istruzione dei figli, che si trovano improvvisamente sbalzati da tradizioni locali, arcaiche, e immessi in una città che ha già una dimensione metropolitana, con le asprezze, il cinismo, il distacco che contraddistinguono le aree metropolitane.

Contraddizione inoltre tra quella che tende ad essere una realtà omogenea, ormai evidente, di carattere territoriale ed insediativo, ed invece la disaggregazione reale e palese in cui si frantumano le singole operazioni d'intervento pubblico a livello comunale e settoriale; la necessità di una visione unitaria dello sviluppo è contraddetta di fatto nella realtà con la frammentazione tra i corpi separati dell'amministrazione dello stato, dei comuni e della provincia, delle aziende di trasporto pubbliche e private, delle numerose aziende municipalizzate. Contraddizione dunque tra una politica ancora municipalista e l'esigenza di una politica metropolitana. Contraddizione tra l'esigenza che questa politica metropolitana trovi una sua sede e l'assenza di questa sede, ma direi ancora contraddizione più

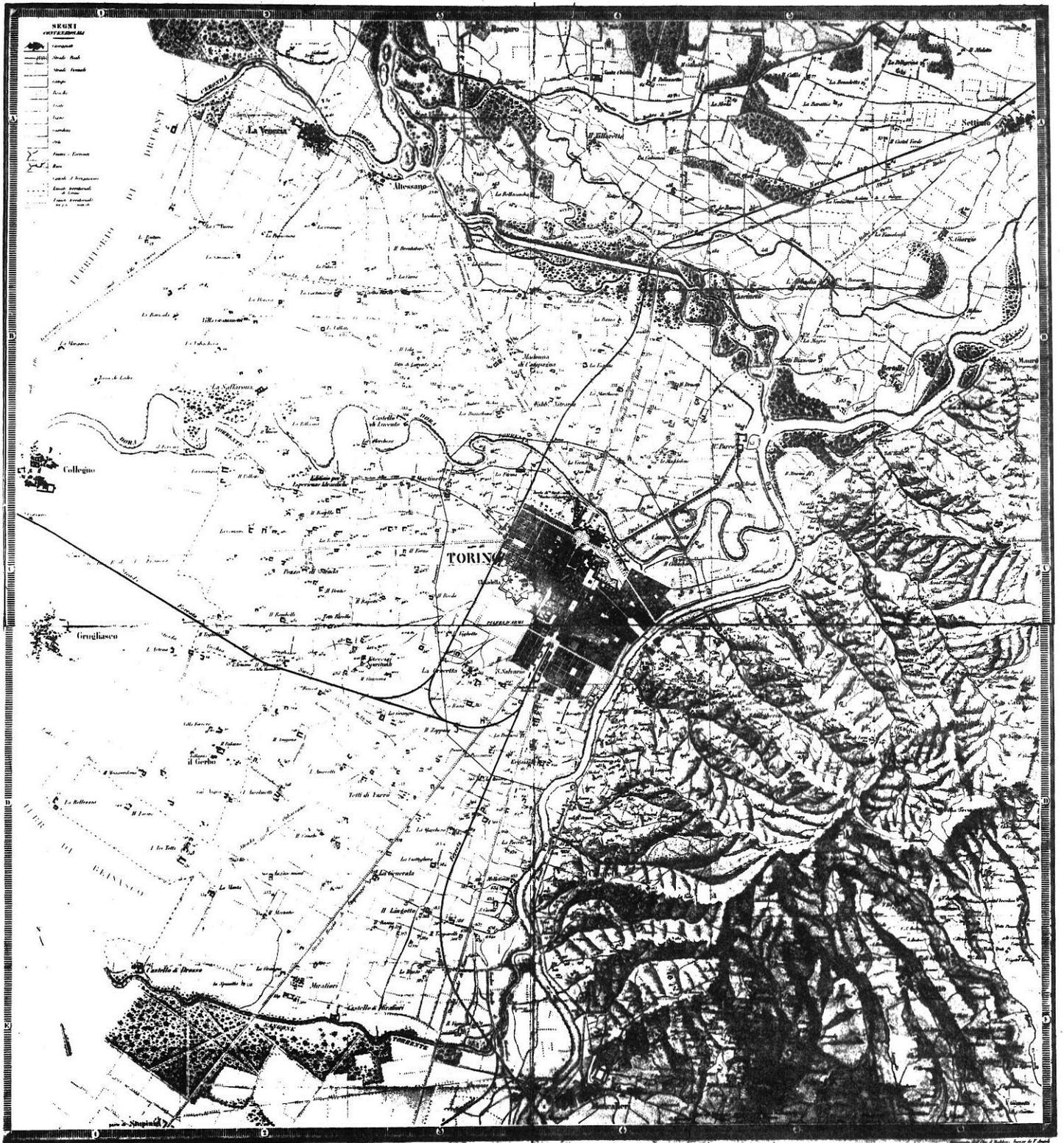
profonda tra l'esigenza di presa di consapevolezza di questo processo aggregativo, di questo processo di interrelazioni, di questo processo che richiede una meditazione ed un esame sotto il profilo scientifico e culturale e l'assenza reale dei mezzi di informazione, di ricerca, di approfondimento scientifico. Direi che il fatto più paradossale, forse, che potrà cogliere qualcuno dei partecipanti, è che noi ci siamo spostati dalla nostra sede veneziana, mentre l'Università di Torino non ha mai indetto un seminario su questo problema, il che dimostra la contraddizione tra l'esigenza di un approfondimento culturale e l'assenza di interesse da parte degli istituti ufficiali. È vero invece che in questa occasione alcuni studiosi torinesi si sono ritrovati, ci hanno dato tutto il loro apporto, perché finalmente si determinava un'occasione di carattere aggregativo, in cui si potessero scambiare le informazioni che pure esistono isolate nei laboratori di alcuni istituti di geografia, di architettura, di economia, ma che non avevano avuto finora la possibilità di conoscersi e di integrarsi con un certo respiro, come invece occorre avvenga a livello metropolitano, se gli studi vogliono adeguarsi alla nuova dimensione. Queste le principali contraddizioni. Ma vorrei ancora aggiungere un'ultima contraddizione: una città che si qualifica come città industriale, che vorrebbe presentarsi come specchio di capitalismo avanzato, dovrebbe continuamente essere mossa da un'industria di punta; essa presenta invece fin da oggi i sintomi di una tecnologia che sta per diventare arretrata, perché mentre essa era ade-

guata a quelle che erano le esigenze degli anni trascorsi, non si è prodotto successivamente il passaggio tecnologico per un adeguamento a quella che è la realtà di oggi e soprattutto a quella che sarà la realtà di domani. Ecco un indice del conservatorismo torinese: non si avverte la spinta in senso propulsivo verso una tecnologia avanzata.

Questo è un aspetto assai grave, risultato dell'assenza di ricerche scientifiche e di stimoli culturali e forse anche dell'assenza di processi produttivi alternativi e concorrenziali.

Per concludere, ci troviamo veramente in una situazione di estremo interesse e questa prima documentazione che vi si offre cerca appunto di porre in luce alcuni aspetti essenziali di questo processo esplosivo. È la documentazione di studi e di ipotesi che saranno esplicitati nel corso di questi nostri lavori. Questa documentazione è frutto del lavoro di un gruppo redazionale e dei contributi originali che i vari relatori hanno elaborato nella fase preparatoria del seminario, che verranno esposti nel corso dello stesso, con lo scopo di evidenziare specifiche problematiche e consentire di sviluppare il dibattito attorno ad esse. Da questo sforzo preparatorio nasce questa prima esigenza, che questa documentazione diventi di dominio pubblico, e costituisca un primo accumulo di informazioni, che consenta di sviluppare in seguito un discorso più compiuto.

A questa doverosa introduzione seguono ora le relazioni sui temi specifici.



TAV. 6 Torino e dintorni - 1867 (A. Rabini)