la moda» e dei moderni mezzi di comunicazione di massa. La crisi del '30, che travolse la Snia e la Sip ma risparmiò la Fiat, che pur dovette affrontare notevoli difficoltà, avrebbe cambiato definitivamente il volto produttivo, e parzialmente anche quello urbano, del capoluogo piemontese: l'industria tessile fu «sopravanzata da quella metallurgica e meccanica», fortemente ridimensionati risultarono il «settore idroelettrico e quello delle fibre artificiali», «mentre si affermava nel campo della chimica la produzione dei pneumatici». Il centro cittadino fu invece ridisegnato dal famigerato «piccone demolitore», che ne accentuò il carattere terziario e residenziale di lusso, «elevando al contempo il valore e la rendita degli immobili»¹⁴⁵. In effetti, l'avvio di un programma di interventi nel settore edilizio significava anche per Torino, come per il resto d'Italia, non solo rafforzare la presenza dello Stato fascista, ma anche offrire la tradizionale risposta alla crisi in termini di occupazione: lo stadio, i mercati generali e soprattutto la ricostruzione di via Roma rappresentavano i momenti salienti dell'intervento pubblico, insieme al sottopassaggio Lingotto e all'autostrada Torino-Milano¹⁴⁶.

Nel 1930 l'efficientissimo podestà Thaon di Revel riuscì infatti a far convogliare su Torino moltissimi milioni per i lavori pubblici e, con estrema decisione, «sbloccò» con l'aiuto decisivo del Duce e de «La Stampa» di Agnelli l'annosissima questione di via Roma, facendo approvare e iniziare i lavori di ristrutturazione della importante arteria torinese¹⁴⁷. La vetusta «Contrada nuova» – come la si definiva negli articoli de «La Stampa» – era ormai diventata una *vexata quaestio* per i torinesi, ché si trascinava fin dalla fine del secolo, quando la politica urbanistica di molte città italiane era stata caratterizzata dai cosiddetti «sventramenti». Infatti fin da allora a Torino si era

inteso come l'igiene ed il decoro della città imponessero di por mano al piccone nella grande arteria cittadina e come fosse un assurdo economico l'adibire ad abitazioni addirittura ignobili la zona della città in cui il terreno dovrebbe essere maggiormente costoso. Ma tuttavia il complesso dei problemi e delle difficoltà di ogni genere che si collega con un'opera così notevole e l'intrico di interessi d'ogni specie ha sempre fatto sí che interminabili logomachie finissero col prorogare sistematicamente la messa in esecuzione di quei provvedimenti risanatori sulla cui urgenza in linea teorica e astratta, tutti si dichiaravano d'accordo¹⁴⁸.

¹⁴⁵ Cfr. G. C. JOCTEAU, *Torino e il fascismo*, in V. CASTRONOVO (a cura di), *Storia illustrata di Torino*, VIII. *Dal Fascismo alla Repubblica*, Sellino, Milano 1993, p. 1802.

¹⁴⁶ Cfr. CASTRONOVO, *Il Piemonte* cit., p. 280.

¹⁴⁷ Cfr. *La ricostruzione di via Roma*, in «La Stampa», 28 gennaio 1930, p. 6; *La nuova via Roma*, in «La Stampa», 22 giugno 1930, p. 6; *Le linee della nuova via Roma*, in «La Stampa», 5 luglio 1930, p. 6.

¹⁴⁸ Cfr. *Le linee della nuova via Roma* cit.