

Secondo il quotidiano torinese di proprietà della Fiat indugi inutili e polemiche sterili, come per esempio la scelta a favore o a sfavore dei portici per la nuova via oppure la definizione del suo stile architettonico, i tempi e i modi specifici delle demolizioni degli stabili e degli isolati interessati o ancora la presa in considerazione di possibili «varianti» nonché «dubbi, prevenzioni e preoccupazioni» avevano di fatto sospeso e ritardato la giusta decisione di iniziare i lavori persino in un «passato recente». Probabilmente si alludeva alla gestione comunale del commissario Etna; infatti scriveva «La Stampa» nel luglio 1930:

[Finalmente] il podestà silenzioso, sostenendo [Sambuy] i bisogni vitali della nostra città e rendendosene interprete presso il governo e presso Mussolini stesso, ha certamente dato prova di quella volontà realizzatrice che è nelle esigenze prime del tempo nostro, ottenendo un decreto che tronca nettamente ogni tergiversazione decennale e rendendo esecutorio un progetto di massima su cui si affaticarono inutilmente varie generazioni di amministratori¹⁴⁹.

Il progetto, facente parte di quel più vasto programma di lavori pubblici, che avrebbe occupato tra i quattromila e gli oltre settemila operai torinesi, prevedeva una via Roma notevolmente ampliata, con due file di portici, l'apertura di una nuova via trasversale e due spaziose gallerie a corona delle chiese di piazza San Carlo. I lavori iniziarono con «fascistica» sollecitudine in quello stesso 1930, mentre nell'ottobre 1933 fu completata la costruzione del primo tratto di via Roma. L'imponente operazione urbanistica e le altre opere pubbliche non solo mirarono a lenire la disoccupazione affidando il «volano» della eventuale ripresa economica all'edilizia, ma trasformarono ben presto il Comune di Torino «in uno dei più importanti imprenditori torinesi, con un forte peso sia economico che politico di conduzione della città», conservatosi a lungo. Ha scritto Bruno Signorelli:

Nel 1933, gli operai edili dipendenti dal Comune di Torino, direttamente o tramite imprese appaltanti, erano 8329 di cui 251 addetti ai lavori delle Molinette e 741 alla via Roma. Ad essi si possono aggiungere quelli adibiti ai lavori di nuove linee tranviarie e di manutenzione e per lavori commissionati, in numero di circa 4000

come in effetti Thaon di Revel aveva precisamente preventivato¹⁵⁰. Un altro importante effetto del rilancio edilizio avvenuto sull'onda della crisi degli anni Trenta fu indubbiamente la creazione, o ricreazione, di

¹⁴⁹ Cfr. *I lavori per via Roma*, in «La Stampa», 22 giugno 1930, p. 6.

¹⁵⁰ Cfr. B. SIGNORELLI, *Le modifiche della città*, in *Torino 1920-1936. Società e cultura tra sviluppo industriale e capitalismo*, Progetto, Torino 1976, pp. 166 sgg.