

Crediamo quindi opportuno portare oggi sul tappeto il problema industriale torinese attraverso un nuovo programma regolatore dello sviluppo futuro. Al che è necessario che una pronta *collaborazione* oggi si inizi tra i vari uffici tecnici edili e gli organismi sindacali industriali. Credo questo un nuovo segno non solo di quella collaborazione che il Fascismo invoca a base dei suoi principi, ma pure di una nuova attività *corporativa* tra la classe che dà lavoro e enti produttori di servizi.

Per *zona industriale* non si vuol significare accentramento in un'unica regione delle varie aziende, come avviene per ragioni varie di convenienza per la *city bancaria* o per certi servizi municipali: non si vuole una città industriale, quasi fosse una città giardino; una razionalizzazione intesa in questo senso sarebbe fuori luogo e degna di un idealismo astratto dal quale noi per abito mentale siamo ben lontani. A parte che un simile piano sarebbe un suicidio dal punto di vista della difesa militare, il raggruppamento industriale che noi qui esaminiamo riguarda la possibilità di una redistribuzione delle aziende stesse lungo il perimetro cittadino, là dove l'edilizia non ha ancora invaso i campi a favore sia delle aziende nuove quanto di quelle che avranno bisogno di abbandonare le zone ormai troppo centrali.

L'accaparramento di queste zone periferiche vuol dire abbandono di un dato criterio urbanistico e regolatore in *quelle regioni*, ma vuol dire pure sicurezza, di stabilità, convenienza di sito, per parte dell'industriale. Far sviare parzialmente la tendenza dell'edilizia non vuol dire abbandonare i programmi di sviluppo, significa invece armonizzare le esigenze del cittadino che abita case, veste panni, si alza presto al mattino per andare nelle aziende a lavorare, con quelle dell'industria. Ed allora sorge spontanea l'obiezione che per raggiungere questo fine non è sufficiente *redistribuire* queste aziende, mediante un piano regolatore industriale, ma necessita pure *redistribuirle economicamente*, ossia far in modo che quelle certe condizioni di convenienza a cui alludevamo al principio di queste note siano realizzate affinché il distretto industriale di Torino si avvii sempre più a diventare un centro *naturale* di industrie tale che abbia in sé i mezzi non solo per conservare le posizioni storicamente conquistate, ma anche per favorirne il progresso futuro, come centro di attrazione. Orbene, questa redistribuzione economica non può attuarsi se non ricorrendo a quei mezzi che riducono il *costo medio* delle aziende nel loro complesso o comunque creino condizioni di *preferibilità* industriale nei confronti di altre regioni, non potendosi parlare, per la posizione geografica della città, lontana dalle grandi radiali internazionali, di una preferibilità di natura commerciale. Il dislocare, secondo un piano a *lunga scadenza*, le aziende alla periferia significa distribuire e organizzare i servizi pubblici in modo da favorire al massimo queste aziende stesse.

ANTONIO FOSSATI

La stagione ciclistica internazionale, iniziata con la Milano-Sanremo e la Parigi-Roubaix e proseguita con i Giri d'Italia, di Germania, della Francia e della Svizzera, è culminata coi campionati del mondo, svoltisi a Copenaghen, nell'ultima settimana di agosto.

Dei cinque titoli di campione del mondo in palio, fra strada e pista, uno solo è stato vinto dall'Italia: il campionato dei dilettanti su strada. Poco se si considera che l'Italia ha una tradizione brillante da difendere che la pone quasi al di sopra di tutte le nazioni più agguerrite in fatto di ciclismo.

I titoli sono stati vinti da: professionisti su strada: Meulenberg (Belgio); dilettanti su strada: Leoni (Italia); dietro motori: Lohmann (Germania); velocità dilettanti: Van der Vjiver (Olanda); velocità professionisti: Scherens (Belgio).

L'Italia era rappresentata in tutte le cinque specialità, per le quali, eccettuata la velocità professionisti, si nutrivano serie speranze di vittoria; in special modo i titoli su strada erano quelli a cui maggiormente si guardava perché l'Italia, dal giorno dell'istituzione, ne aveva vinti in maggior numero, dimostrando una netta superiorità. Alla prova dei fatti abbiamo vinto soltanto nella prova dei dilettanti restando clamorosamente battuti in quella riservata ai professionisti, sulla quale converge il maggiore interesse dei tecnici, degli sportivi e anche dell'industria. Com'è noto la squadra dei professionisti italiani era formata da Di Paco, Bini, Rossi e Moretti. Era stato escluso all'ultimo momento Favalli, che aveva vinto la prova di selezione dimostrandosi il migliore fra tutti. La gara ebbe a disputarsi su di un circuito stradale non del tutto piano, su di una distanza complessiva di circa 300 chilometri. Dopo pochi chilometri i nostri Bini e Di Paco scomparirono fiaccati dal ritmo convulso della battaglia. A metà percorso circa scompariva anche Rossi; l'unico italiano invece che aveva dimostrato di camminare forte e di poter dire la sua parola fin sul traguardo, Moretti, venne tolto bruscamente di gara per una caduta. Morale: non uno dei quattro italiani terminò la corsa. Siano pure concesse tutte le attenuanti al bravo Moretti, ma gli altri? Bini e Di Paco accamparono scuse magre, che si traducevano in piccoli incidenti di macchina. In verità erano loro che non camminavano e non le macchine che si erano avariate. E poi quel ritirarsi prima di aver dato fondo a ogni più riposta energia è l'antitesi della divisa che ogni sportivo deve avere. Quando si veste la maglia azzurra si deve sentire tutta la responsabilità che ne deriva: non sentirla significa non possedere nulla di quanto caratterizza l'atleta. Nemmeno Rossi si è salvato dalla disfatta, ma ha però lottato sino allo stremo delle forze. Il professionismo italiano