

il caso

ALESSANDRO MONDO

La competitività di un sistema territoriale non è legata solo ai salari ma anche alle infrastrutture». Una strategia sulla quale la Provincia, con la Regione e i comuni di Torino, Grugliasco e Collegno, scommette da tempo e che oggi sarà portata da Antonio Saitta al tavolo convocato dal ministro Sacconi con Fiat e i sindacati.

Se il futuro di Mirafiori non può prescindere da una vera politica industriale in linea con quella varata da altri paesi europei, ha premesso Saitta durante il Consiglio provinciale sul caso Fiat (nell'occasione sono state approvate mozioni bipartisan sulla tutela dello stabilimento), gli enti locali - la Provincia in particolare - si impegna ad accelerare la realizzazione delle principali infrastrutture. A partire dal progetto di corso Marche, il grande asse di scorrimento autostradale e ferroviario che - collegando Stupinigi a Venaria - assomma in sé obiettivi diversi: recupero e riordino del territorio, certo; decongestionamento del traffico sulla tangenziale. Ma anche un'occasione irri-

NIENTE SOLDI

«Ma l'ultimo sforzo del 2005 ci dà diritto di sedere al tavolo»

petibile per consentire a una serie di realtà produttive, in primis Mirafiori, di diventare una delle aree più attrezzate dal punto di vista infrastrutturale d'Europa: uno dei modi in cui si declina la competitività di un'azienda.

Perché Mirafiori? Perché la prospettiva di riutilizzo del fronte Ovest dello stabilimento per nuove funzioni urbane - ricerca e sviluppo, Università, Centro del design -, si integrerà con la testata di corso Marche, e con il nuovo ingresso in città dell'autostrada sotterranea, presupponendo nuove opportunità di sviluppo per Fiat. La futura piazza Mirafiori, dotata di un parcheggio sotterraneo di interscambio con la seconda linea del metrò, è il segno - anche fisico - del coinvolgimento dell'azienda che vi si affaccia su un lato. Le altre realtà produt-

La Mirafiori del futuro



“Progetti più veloci”  
La Provincia gioca  
il jolly corso Marche

Lo sviluppo del quartiere chiave per convincere Fiat



La competitività di un territorio si basa pure sulle infrastrutture Pronti ad accelerare tutti gli interventi

Antonio Saitta presidente della Provincia

tive che si proiettano sull'asse di corso Marche, da Alenia Aerospazio a Pininfarina, passando per il polo scientifico universitario di Grugliasco e le aree di Tne sulle quali convergeranno nuove imprese - prefigurano un concentrato di ricerca, produttività e innovazione nel quale dovrebbe riassumersi il modello della «Grande Torino».

Questo il tasto sul quale batterà il presidente della Provincia, consapevole che - sotto il profilo economico - gli enti locali possono fare ben poco. «L'ultimo sforzo - ricorda Saitta - data al 2005 e si tradusse nell'acquisto delle aree dismesse di Mirafiori». Un esborso da 67 milioni, 7 dei quali messi dalla Provincia. Senza quell'investimento, «oggi Fiat, come la conosciamo, non esisterebbe».

Ma dall'operazione di Tne, foriera di obiettivi ancora confinati nelle planimetrie di Augu-

sto Cagnardi, partì la scommessa di corso Marche, che ora entra nel vivo: il progetto preliminare dell'autostrada, da realizzare con il pedaggiamento, è pronto; entro fine anno la Regione potrà avviare la gara. Soprattutto, l'inserimento di corso Marche nel Piano territoriale di coordinamento appena approvato dalla giunta provinciale blindò le aree intersecate dal futuro asse di scorrimento impedendo ai comuni di disporre varianti ai rispettivi piani regolatori per scopi diversi. «Un altro passo concreto», spiega Saitta.

Va da sé che un eventuale ridimensionamento delle produzioni nello stabilimento torinese proietterebbe ombre lunghe anche su un piano di riqualificazione urbana che oggi, e in futuro, non può prescindere da Mirafiori. Motivo in più, secondo la Provincia, per chiedere all'azienda un'assunzione di responsabilità.