

Il vertice di Mirafiori

# Stellantis porta a Torino il centro ingegneristico per l'auto elettrica

di Diego Longhin

di Diego Longhin

Non solo non ci può essere Stellantis senza Torino, ma Mirafiori sarà centrale nella rete delle fabbriche del gruppo. E non solo a livello produttivo: qui si progetterà e studierà l'auto elettrica del gruppo automobilistico nato dalla fusione tra Fca e Psa. Non solo. Nel confronto di ieri tra i vertici del gruppo, il presidente John Elkann, che causa Covid, ormai in remissione, ha partecipato all'incontro collegandosi da remoto, l'ad Carlos Tavares, il presidente della Regione, Alberto Cirio, e il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, sono emersi altri pilastri. Stellantis investirà su elettrico e software 30 miliardi nei prossimi anni. E a Torino ci sarà un polo dedicato alla digitalizzazione della quattro ruote, campo su cui si gioca la sfida. E poi la logistica, intesa come economia circolare dell'auto, non solo riciclo delle batterie, ma di tutti i componenti. E Torino è al centro dell'Europa, crocevia delle linee ad alta velocità, tra la Lisbona-Kiev e la Genova-Rotterdam, come ha ricordato il governatore Cirio. «Piemonte e Torino sono indissociabili da Stellantis e il futuro della mobilità che stiamo costruendo», dice il presidente del

nostro futuro», dice il governatore. Al centro del dibattito anche una discussione sulle aree libere dalla produzione e sul loro riutilizzo, un nodo dal quale il Comune non si sottrae. Ci sono 1,5 milioni di metri cubi liberi: «La conferma della centralità del Piemonte e di Torino in questo scenario di grandi investimenti e lo sviluppo del distretto manifatturiero torinese sono elementi estremamente positivi che ci permettono di guardare al futuro con ottimismo e fiducia», dice Lo Russo. E aggiunge: «La Città vuole essere protagonista di questa strategia di crescita che può vedere anche nella riconfigurazione degli attuali spazi fisici, a partire da Mirafiori, una straordinaria opportunità. Svilupperemo una pianificazione territoriale e urbanistica condivisa che rafforzi il piano di sviluppo industriale. Il Comune farà la sua parte». Nascerà un tavolo tecnico che nel giro di pochi mesi metterà a punto progetti e dossier. «Si tratta solo del primo incontro - dicono Cirio e Lo Russo -, a settembre ci vedremo per un nuovo incontro». È dal 2006, dall'avvio della produzione della Grande Punto a Mirafiori, che i due massimi vertici locali, presidente di Regione e sindaco insieme, non incontravano i vertici della casa automobilistica



JOHN ELKANN  
PRESIDENTE  
DI STELLANTIS

*La città e il Piemonte sono indissociabili dal futuro che stiamo costruendo*



CARLOS TAVARES  
CEO DI  
STELLANTIS

*Continueremo il dialogo costruttivo con le organizzazioni sindacali*

in un confronto aperto sul futuro. Da quando, insomma, non si è realizzata l'operazione Torino Nuova Economia con l'acquisto di parte delle aree dismesse di Mirafiori da parte del pubblico in cambio di volumi di produzione. Ora le intenzioni sembrano diverse, si tratta di uno sviluppo congiunto e di progetti di trasformazione da portare avanti insieme, pubblico e privato.

Soddisfatto Giorgio Marsiaj, presidente dell'Unione Industriali: «Non abbiamo ricevuto solo conferme produttive da Stellantis, ma anche dal punto di vista ingegneristico. Torino sarà il centro di competenza globale per l'elettrificazione, suddiviso in vari poli. Una missione fondamentale, che assegna alla nostra città un ruolo di primo piano nella transizione tecnologica e ambientale verso la mobilità sostenibile».

E i sindacati? La Fiom è soddisfatta a metà: «Prendiamo atto positivamente dell'intenzione del gruppo di occupare Torino in una posizione centrale sul design dei marchi italiani e dargli un ruolo di centro di competenza ingegneristico sull'elettrificazione - dice il segretario Edi Lazzi - rimane però un problema di volumi e produzioni ancora insufficienti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



*Il presidente Cirio: "Viaggiamo insieme con grande sintonia" Il sindaco Lo Russo: "Guardiamo avanti con ottimismo e fiducia"*

gruppo John Elkann, che è anche numero uno di Gedi, editore di Repubblica. Nel confronto durato circa un'ora al Centro Stile di Mirafiori si è parlato degli obiettivi e delle sfide che - ha detto Elkann - «vogliamo fare insieme ai nostri partner locali e alle parti interessate per essere più forti e raggiungere il nostro scopo in Italia e nel mondo».

Torino diventerà così la Casa della 500e e delle auto della piattaforma Folgore della Maserati. «È stato un incontro prezioso e fecondo, con grande sintonia: viaggiamo insieme - ha detto il presidente Cirio -. Abbiamo gettato le basi per un lavoro che porteremo avanti, mettendo a disposizione le risorse del Fondo europeo di sviluppo regionale». «Con i fondi europei, la scienza delle nostre università e la serietà di un nuovo patto istituzionale chiaro tra Regione e Comune di Torino, ci sono le migliori condizioni per lavorare con rinnovata fiducia per il

di Mariachiara Giacosa

«L'impegno di Stellantis a fare di Torino il punto di riferimento dell'elettrico per tutto il gruppo è una buona notizia per la città e un viatico per la filiera. È un buon punto di partenza», dice Giuseppe Giulio Calabrese, dirigente di ricerca dell'Ircres-Cnr di Moncalieri e studioso del settore automotive, commentando l'esito dell'incontro tra i vertici del gruppo Stellantis e le istituzioni locali.

**Cosa rappresenta questo impegno per la città?**

«Mi sembra che sia l'occasione che si aspettava. L'aspetto innovativo non è solo la salvaguardia dei posti di lavoro, legata al numero di veicoli prodotti, ad esempio con i modelli di Maserati, ma soprattutto è positiva l'elevata qualità della ricerca e sviluppo legata al centro ingegneristico per l'elettrico, che può essere un volano per l'intera l'economia piemontese che, in generale, è deficitaria nei servizi ad alto valore aggiunto».

**Operazione compiuta, dunque?**

«È un impegno importante che va concretizzato con l'impegno da

parte dell'azienda e anche delle istituzioni per valorizzare le capacità e competenze di questo territorio. Si deve prendere spunto dall'Emilia Romagna che ha saputo attrarre investimenti e fare massa critica sulle proprie eccellenze».

**Cirio, Lo Russo e Marsiaj nell'incontro con Tavares e Elkann hanno puntato proprio sull'eccellenza di Torino, secondo lei non è sufficiente?**

«La questione parte da lontano. Già nella vicenda dell'accordo con Chrysler c'era stato un depauperamento delle attività locali, ma allora era dovuto a dinamiche interne: il pallino era e restava in mano alla proprietà italiana. Adesso anche la produzione industriale è in mano a un soggetto diverso e finora c'è stato un ruolo vacante da parte delle istituzioni: in questi anni non c'è stato un grande supporto a sostegno del settore. C'è un'altra

L'esperto del settore

*“Non solo si salvano i posti di lavoro dalla ricerca arriva la qualità può essere un volano per l'economia”*



GIULIO CALABRESE  
DIRIGENTE  
DEL CNR

*È un impegno importante che va concretizzato con l'impegno da parte dell'azienda e delle istituzioni per valorizzare le capacità*

questione di cui occorre tenere conto e l'ha spiegata bene Tavares: è vero che in Italia il costo del lavoro è basso, ma è anche vero che tutto il resto è alto. Se l'energia costa cara, non ci sono grandi vantaggi a investire in Italia; se i processi durano anni, lo stesso così come la burocrazia. Non è solo un tema di costi inferiori: sono problemi che conosciamo benissimo, ma che non sono stati risolti».

**Torino punto di riferimento per l'auto elettrica. Ha le carte per farlo?**

«Direi di sì, a partire dal Politecnico che è all'avanguardia in questo settore. Anche la candidatura per Gigafactory nasceva dall'idea che qui c'erano le competenze per realizzare le batterie, poi la politica dell'azienda è stata diversa e ha puntato sullo stabilimento di Termini Imerese che smette di costruire motori a combustione e



LA STRATEGIA

# Batterie, software e cuore logistico per una fabbrica nuova

Si sono gettate le basi per una fabbrica diversa, per uno stabilimento che non sarà "solo" una fabbrica di auto, ma un polo di ingegneria dei veicoli che si ricaricano, un centro per studiare le vetture elettriche e le potenzialità della mobilità alternativa, e un centro di sviluppo del software, termine più volte utilizzato dall'ad Carlos Tavares nell'incontro con il governatore, Alberto Cirio, e il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo. L'auto di domani, infatti, sarà sempre me-

**Cambia il modo di costruire i veicoli con un ruolo chiave e distintivo per il codice: aiuterà la guida e il risparmio energetico Conferme sulla 500e**

lità. E poi il vehicle to grid, infrastruttura attuale vista la situazione energetica: un centro che permette di cedere l'energia immagazzinata nelle batterie di un veicolo elettrico alla rete. Oltre 2 miliardi di euro sono già stati investiti in questi anni su Mirafiori, di questi 700 milioni solo sulla linea della 500 full electric.

Sui modelli arriva una conferma: la produzione della 500 si concentrerà tutta a Mirafiori, dove partirà anche la piattaforma Fol-

inizia a fare batterie. Però il disegno e l'ambizione erano corretti».

**In che cosa consiste il modello Emilia Romagna?**

«In una serie di azioni che favoriscono l'attrazione di investimenti. Loro l'hanno fatto e hanno portato ad esempio Lamborghini, l'estensione e il posizionamento della Motor Valley. Hanno fatto un'operazione di elevamento del brand che ha funzionato».

**Lavoratori e imprenditori temono che il passaggio all'elettrico finisca per marginalizzare gli stabilimenti nostrani. È d'accordo?**

«Ci sono stati anni in cui si veniva qui a sviluppare il design, e non solo per ragioni economiche, ma perché c'erano competenze e talenti e si era alimentato un meccanismo di attrazione. È successo anche per la tecnologia dei motori diesel: General Motors era arrivata a Torino ed era rimasta anche dopo che si era chiuso l'accordo con Fca, perché c'erano le competenze. Sull'elettrico bisogna fare un'operazione analoga di promozione e valorizzazione delle capacità di questo territorio».

## Gli investimenti In numeri

**20** mila

I lavoratori del comprensorio tra addetti di produzione e attività collegate di ingegneria e design, vendite, servizi finanziari e ricambi

**2** miliardi di euro

L'investimento di Stellantis per rendere Mirafiori un polo a vocazione elettrica

**80** mila

La capacità produttiva della 500 elettrica a Mirafiori



### ▲ In linea

L'hub di Mirafiori è stato riconvertito. La scelta del centro ingegneristico richiede la presenza di decine di professionalità

no una questione di meccanica, anche se una quota di componenti rimarrà, ma la competizione si giocherà, oltre che sulle batterie, sui software che aiuteranno la guida, il risparmio energetico, i nuovi servizi.

Parole e concetti che devono aver fatto venire il sorriso a Giorgio Marsiaj, presidente di Unione Industriali di Torino, al tavolo del confronto al Centro Stile di Mirafiori. Avere l'ingegnerizzazione delle auto elettriche a Torino vuol dire avere il cuore del futuro sotto la Mole, dando una prospettiva agli Enti Centrali, dove già oggi lavorano 13 mila addetti, di cui 8 mila tra tecnici e impiegati, sui circa 20 mila del comprensorio di Mirafiori.

L'ad Tavares ieri ha confermato che i "vecchi" Enti Centrali rimarranno fondamentali nell'ingegneria e nell'innovazione, cogliendo nuove opportunità sulla ricerca e sviluppo negli ambiti della transizione energetica, elettrificazione, connettività, infotainment e la guida autonoma. Questo significa che Torino avrà un ruolo strategico di prodotto per gestire i progetti di Alfa Romeo, Maserati, 500e, veicoli commerciali, Fiat e Jeep. Attività che si basano su elementi e infrastrutture sperimentali come il battery hub, polo di impacchettamento delle batterie, il battery lab, il laboratorio di progettazione, sviluppo, testing e affidabi-

gore per la Maserati con i nuovi modelli GranTurismo e GranCabrio, oltre alla Quattroporte e alla Levante. Oggi si produce anche la Ghibli che non avrà una versione full electric. Tutti elementi che confermano la centralità del polo di Torino anche per quanto riguarda le Carrozzerie, dove lavorano poco meno di 4 mila persone dopo lo spostamento degli operai dal polo di Grugliasco. La 500 ha d'altronde permesso, secondo i dati della Fim, il raddoppio dei volumi tra il 2021 e il 2020 (+110,5%): 77.267 veicoli lo scorso anno rispetto ai 36.702 del 2020. E nei prossimi mesi, microchip permettendo, complice anche gli incenti-

vi annunciati dal governo, si dovrebbe assistere ad una salita produttiva importante. 80 mila è la capacità produttiva dichiarata all'anno quando è stata inaugurata la linea. Altro pezzo importante è tutto da sviluppare è quello della logistica, che per il presidente della Regione Cirio rappresenta una chiave importante. Tavares sa che Torino è al centro dell'Europa, luogo che quindi può diventare centro di smistamento e di raccolta non solo delle batterie esauste - come chiedevano i sindacati - ma di tutti le parti di vetture che in futuro si potranno riciclare. Polo nevralgico di un'economia circolare a quattro ruote. - **d.lon.**