

**L'intervento****Abbiamo il Dna
ma servono anche
altre garanzie****di Paolo Damilano***

Partiamo dai dati. Quello dell'automobile è un settore fondamentale. In Europa il fatturato dell'auto rappresenta il 7 per cento del Pil e l'11,5 per cento degli occupati manifatturieri.

● a pagina 5

L'intervento**Torino ha il Dna automobilistico
Ma a Stellantis diamo altre garanzie****di Paolo Damilano***

→ segue dalla prima di cronaca

L'Italia ha perso terreno negli anni, ma nonostante questo a Torino ha continuato a battere un cuore manifatturiero e di ricerca e sviluppo sulla mobilità, centrato non solo su Stellantis, ma sulla costellazione di imprese della filiera, ricca di 61 mila addetti (Piemonte), quasi tutti appassionati specialisti. Oggi il mondo dell'auto è diventato estremamente concorrenziale. Proprio la sostenibilità sta accelerando il tasso di cambiamento o di innovazione. Come sempre accade nelle rivoluzioni tecnologiche le opportunità si manifestano e filano via veloci e, pertanto, essere o non essere, tra dieci anni, in un

settore che sarà più vitale e importante di oggi, dipenderà dalle scelte realizzate oggi, purché siano fatte. La scelta della localizzazione della gigafactory sulle batterie di Stellantis può essere una di queste e senza dubbio noi rispettiamo che avvenga nelle logiche di convenienza di una grande

multinazionale. Tuttavia, sappiamo anche che queste decisioni sono ampiamente influenzate da condizioni per così dire sistemiche. La gigafactory di Tesla in Germania è in ritardo di altri sei mesi, e molti ritardi sono stati determinati dalle relazioni con il territorio. La politica, in altri termini, deve fare un passo in più e l'insediamento, più che ragionevole della gigafactory, non dovrebbe essere ispirato





semplicemente invocando la assodata storicità automobilistica di Torino. Questo conta. Tesla ha fatto nascere la sua prima fabbrica a Fremont, in California, su un sito che costruiva

automobili dal 1962. In altri termini, l'innovazione automobilistica riesce meglio dove c'è un Dna automobilistico, e questo a Torino c'è. Ma non basta. Un grande stabilimento nasce dove c'è una logistica di primordine, pertanto occorre dare all'investitore Stellantis (come se non fosse l'erede di Fca) garanzia di tempi certi di completamento delle infrastrutture critiche, come la Tav Il Comune, oltre che generalmente auspicare l'insediamento della factory, come è corretto, dovrebbe dire in anticipo in quante settimane sarà in grado di rilasciare tutti gli esiti

degli iter autorizzativi. Anche il sistema finanziario locale dovrebbe apparire al tavolo, perché qualsiasi grande investimento richiede finanziamenti di filiera, concreti e veloci, per fare sì che le attività di costruzione dell'investimento non tardino neanche di un minuto e perché poi l'indotto, in sofferenza negli ultimi 24 mesi, sia coinvolgibile in qualche parte del grande progetto. Infine, vorrei lanciare un po' più di un auspicio, ma un'idea. Quello di fare di Torino un gigaHub dell'auto a impatto zero, l'auto moderna del nostro futuro. La gigafactory sarebbe un po' come il

riconoscimento che il territorio ha i numeri per correre nel circuito globale della concorrenza tra i grandi costruttori, e questo vuol dire tanto. Ma insieme alla gigafactory e intorno ad essa abbiamo i numeri e il dovere di cercare di attrarre le piattaforme di ricerca e sviluppo, in primo

luogo proprio sulle batterie. Le vogliamo progettare e non solo assemblare. Vogliamo metterci dentro l'intelligenza artificiale. Con un progresso alla volta conquisteremo il mondo dell'auto globale, composto da Stellantis ma anche da altri, che qui possono nascere modelli da dare filo da torcere perfino alla Tesla, rinnovando l'emozione mai spenta di marchi torinesi, come Lancia, che hanno vinto più di qualsiasi altro, e dei quali Torino porta non solo la memoria, ma l'eredità di competenze, l'amore per l'auto, la passione per la sua industria, per l'innovazione e per il progresso dei lavoratori.

**candidato sindaco del centrodestra*

