

LA LETTERA

Torino rilanci la sfida dell'auto

PAOLO DAMILANO

Caro direttore, la decisione di Stellantis di insediare la gigafactory delle batterie a Termoli mi ha molto sorpreso. Ho perfettamente compreso che sono stati salvaguardati 2.400 addetti dello stabilimento che produceva motori termici, cosa sempre doverosa, ma in Piemonte lavorano nell'auto 60 mila persone il cui futuro dipende da una cosa sola: agganciare la rivoluzione della mobilità sostenibile, il cui cuore sono i sistemi delle batterie e il software. Noi dobbiamo pensare a quei 60 mila, alle loro famiglie e ai loro figli. L'auto è il maggiore settore industriale d'Europa e Torino il principale cluster italiano sull'autoveicolo. Se non ci sarà Torino nella rivoluzione sulla mobilità non ci sarà l'Italia.

CONTINUA A PAGINA 40

LA LETTERA

PAOLO DAMILANO

Torino ora rilanci per non perdere la sfida dell'auto del futuro

SEGUE DA PAGINA 39

E questo non possiamo permettercelo.

La politica europea sull'innovazione si basa sul costruire e rafforzare i cluster: con questa decisione Stellantis e il governo sono andati proprio nella direzione opposta. È singolare che non si sia considerato che le batterie di oggi sono costose, pesanti e poco capaci. Il luogo migliore per farle evolvere è dove il territorio è in grado di produrre innovazione di filiera. Fare innovazione da tempo non è più una missione solo delle aziende: il modello che funziona è quello dell'open innovation, nel quale Torino ha un vantaggio competitivo, non fosse altro per le sue università e il loro asse con l'industria del territorio.

Il giudizio cambia poco se si considera il metodo della decisione, che ha completamente saltato il livello politico locale e

regionale. Ma il Piemonte e la città, d'accordo con il governo, stanno investendo sulla competenza della mobilità sostenibile, quindi aggiungere o sottrarre un componente della futura filiera autoveicolare qui fa la differenza. La seconda ragione è che il Piemonte da sempre produce un residuo fiscale positivo, il Pil e il gettito che lo Stato usa per offrire i suoi servizi a tutti e anche per pareggiare i divari regionali. È inaccettabile allora essere esclusi da decisioni di politiche industriali che per il loro impatto regionale per noi sono come una tassa in più.

Una scelta di questo genere doveva infine rispondere ai parametri europei del Next Generation, ossia produrre di più e meglio; invece si è scelto di rioccupare maestranze. Obiettivo necessario, ma l'Europa si aspetta altro. Nel passato abbiamo fatto scelte così, e ci è andata male. Le nuove scelte dovrebbero essere guidate dall'ambi-

zione e dal merito.

Torino di certo non può però perdere tempo o sprecare questi anni del rinnovamento economico, ambientale e tecnologico. Per questo è necessario valutare razionalmente tutte le opportunità. Nei decenni le competenze sull'auto sono state sempre riferite a un solo capo filiera, ma è una singolarità. Le città dell'auto nel mondo sono più spesso caratterizzate da più grandi investitori. È urgente compiere questo passo. Il valore delle risorse pubbliche e private che sono concentrate qui è un unico nel mondo e occorre al più presto trovare l'interesse di altri produttori. Ci sono 298 stabilimenti produttivi in Europa, la Cina ha 31 produttori di auto elettriche e l'epoca dell'elettrificazione rimescolerà le carte.

Invece di aspettare la prossima decisione, Torino deve cercare più riferimenti nel mondo perché è uno dei pochi po-

sti al mondo dove progettare e costruire un'auto innovativa è possibile e veloce. —

**Candidato sindaco del
Centrodestra**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANSA