

NUOVA MANIFATTURA

Il modello Coventry per la rinascita di Torino

di **Paolo Bricco**

Un Manufacturing Technology Center. Per ridare identità economica ed equilibrio sociale a una Torino che sta cercando di elaborare una nuova linea di sviluppo.

La nuova manifattura/1

RICERCA, SVILUPPO, IMPRESA

Il modello Coventry per il rilancio di Torino

Il Manufacturing Technology Center per progettare il futuro nella città della «chiave a stella»

di **Paolo Bricco**

Una linea di sviluppo che coniughi la sua dimensione storica di capitale delle fabbriche con il presente non semplice - ma soprattutto con un futuro auspicabile - di città della produzione intelligente.

La strategia nasce all'Unione industriale. Ma, dalla rappresentanza, mira a coinvolgere - anzi, sta già coinvolgendo - le istituzioni pubbliche e le imprese private.

Secondo l'ultimo Rapporto Rota del Centro Einaudi, dal 2008 Torino ha avuto un andamento medio del Pil a prezzi correnti negativo per il 3,5%; -1,1% la media nazionale e, per restare sull'asse del Nord, +8,7% Bologna, +4,7% Milano e +4,9% Trieste. Prima della crisi, il tasso di disoccupazione era al 4%, a fronte di un 6% nazionale; adesso è al 10%, contro l'11% italiano. La crisi economica è anche demografica: l'età media è di 46,1 anni, contro i 44,2 anni dell'Italia; se undici italiani su cento hanno oltre 75 anni, a Torino si sale a quattordici su cento.

In uno scenario tanto complesso - in parte lenito da dati congiunturali tendenti al positivo - nasce l'idea del Manufacturing Technology Center. Un progetto che è complementare al Competence

Center, uno dei poli di eccellenza nazionali previsti dal Mise, per cui è in corsa il Politecnico e il cui bando deve ancora uscire. «L'idea del Manufacturing Technology Center - spiega Dario Gallina, presidente di Via Fanti - è ispirata al modello di Coventry. La Gran Bretagna ha vissuto decenni di deindustrializzazione. E, con una iniziativa importante nell'articolazione fra tecnologia e impresa, ha contribuito a ricostruire un tessuto produttivo che era semiscomparso».

Il Manufacturing Technology Center di Coventry - Mtc - è stato aperto nel 2011 da sedici imprese fondatrici. Adesso, le aziende sono diventate un centinaio. Ci sono laboratori di Ricerca & Sviluppo, attività di formazione avanzata e di factory design e il National Centre for Additive Manufacturing. In tutto, vi operano 500 specialisti. Che non lavorano soltanto per le loro imprese di origine, ma che offrono sul mercato soluzioni integrate basate sulla simbiosi fra manifattura e tecnologia per l'automotive e l'aerospazio, l'ingegneria e le costruzioni, l'elettronica e l'informatica, l'Oil & Gas e la robotica.

«In Inghilterra - nota Gallina - la manifattura è stata azzerata dal thatcherismo.

In Italia non è così. E non è così soprattutto a Torino, dove la mecatronica costituisce un filo rosso che attraversa settori più disparati: dall'auto all'aerospazio. Questi settori hanno qui la filiera completa. Dal componentista più elementare al sistemista più sofisticato, fino all'assemblatore del prodotto finale». È vero. L'analisi della composizione di fondo del tessuto produttivo incardinato a Torino è corretta. Ed è una fisiologia di lungo periodo. Che, però, si sta confrontando con tre fenomeni: la caratura maggioritaria americana nella Fca generata dalla ristrutturazione di Fiat e dalla ricomposizione dalle ceneri di Chrysler; l'esaurirsi delle bollicine delle Olimpiadi invernali del 2006; la Grande Crisi iniziata nel 2008.

Il salvataggio di Fiat nel 2004 ad opera di Sergio Marchionne ha evitato il disastro - un fallimento della casa automobilistica avrebbe prodotto danni sistemici violentissimi a Torino e al Paese - e ha comportato una reindustrializzazione degli impianti - oggi Mirafiori produce la Mito dell'Alfa Romeo e il Suv Levante della Maserati, a Grugliasco si realizzano la Quattro Porte e la Ghibli della Maserati - che, inevitabilmente, non hanno la stessa

portata tecnomanfatturiera e il medesimo perimetro occupazionale degli anni Novanta. Le Olimpiadi invernali del 2006 hanno lasciato in eredità una vocazione al turismo e alla cultura che, però, non si è trasformata in vera ricchezza. La recessione del 2008 ha rotto equilibri storici profondi e ha messo sotto pressione il sistema delle imprese. «Inoltre - osserva il presidente della Regione, Sergio Chiamparino - negli ultimi quindici anni Torino ha perso non pochi centri direzionali. Nell'industria e nelle banche». La Fiat assurta a Fca, il Sanpaolo diventato Intesa-Sanpaolo, ma pure Telecom. In questa minore centralità strategica, uno degli elementi strutturali da cui ripartire è la spesa in R&S sul Pil, che a Torino resta pari al 2,3%, contro l'1,7% nazionale.

Nota Gianfranco Carbonato, fondatore di Prima Industrie e uno degli imprenditori coinvolti nei tavoli di lavoro: «Qui abbiamo inventato tutto: dall'automobile all'aeronautica, dall'informatica ai beni strumentali. Abbiamo il Dna dell'innovazione nel nostro codice genetico. Il Manufacturing Technology Center può essere una grande occasione. Naturalmente, perché le imprese decidano poi di partecipare, occorre che tutti, sia nel pubblico che nel privato, facciano la loro parte».

Alcune riunioni si sono già svolte. Vi hanno partecipato la Regione, il Comune, la Fondazione Crt, la Compagnia di San Paolo, la Camera di Commercio, appunto Prima Industrie, Leonardo Finmeccanica, Fca, Thales Alenia, Reply, General Motors, Avio Aero (General Electric). Equiter - società controllata da Compagnia di Sanpaolo, Fondazione Crt e Intesa Sanpaolo - sta compiendo una serie di colloqui con tutti i soggetti, preliminari alla stesura di un piano di fattibilità. Un luogo ipotizzabile è Mirafiori, nell'attuale spazio di **Torino Nuova Economia**. **Torino Nuova Economia**, la società a cui erano andati i terreni e le strutture ceduti per 70 milioni di euro dalla Fiat nel 2005 a Comune, Regione e Provincia di Torino, non è riuscita ad attrarre nuovi investitori. Ora **Torino Nuova Economia** è in concordato preventivo. «Mirafiori ha una grande valenza simbolica. Inoltre, lì ci sono il Politecnico, la metropolitana, Fca», nota Galina. Il quale ipotizza anche una dimensione economica: «Per un progetto all'altezza del modello di Coventry, potrebbero servire una cinquantina di milioni di euro.

Da trovare tutti insieme».

L'attuale passaggio italiano è caratterizzato dalla crisi delle finanze pubbliche nazionali e locali. L'indebitamento netto del Comune, a fine 2006, era pari a 2,8 miliardi di euro. La nuova amministrazione grillina e le vecchie giunte di sinistra si rinfacciano responsabilità gestionali e di mancata comunicazione. La Procura ha indagato la sindaca Chiara Appendino, l'allora capo di gabinetto Paolo Giordana e l'assessore al bilancio Sergio Rolando per falso ideologico in atto pubblico, per la collocazione dentro o fuori al bilancio della città di un debito da 5 milioni di euro relativo a un'area dismessa. Ma non basta. Sono stati notificati gli avvisi di garanzia agli amministratori e manager di Gtt, la municipalizzata degli autobus e dei tram, accusati dalla Procura di falso in bilancio. Gtt, secondo Kpmg, al 31 dicembre dello scorso anno aveva debiti per 542,8 milioni di euro. Giordana, capo di gabinetto della sindaca, si è dovuto dimettere dopo la pubblicazione di una intercettazione telefonica in cui chiedeva all'amministratore delegato di Gtt, Walter Ceresa, di annullare una multa presa sull'autobus da un amico.

Al di là della complessità del passaggio politico, è soprattutto a fronte di simili finanze pubbliche che - per qualunque tipo di progetto - lo sguardo non può che essere rivolto ai fondi europei, gestiti dalla Regione. «Il Comune - dice la sindaca Appendino - non ha fondi specifici, ma può mettere a disposizione del personale. Io conosco la mia città e le sue attuali condizioni». Nonostante le condizioni di contesto siano tutt'altro che semplici, la ricerca di un nuovo baricentro strategico va, comunque, realizzata con gradualità e decisione. Nota Appendino: «Abbiamo in cantiere programmi di valorizzazione della dimensione turistica e culturale, per esempio ponendo in correlazione Torino e le Langhe o facendo entrare la nostra città nei circuiti privilegiati del turismo internazionale LGBT. Un circuito colto, sofisticato e con alta capacità di spesa. Ma so anche che la cultura industriale è fondamentale per il presente, il passato e il futuro della nostra città. Non possiamo andare su tutto, ma questo progetto merita».

Naturalmente occorre che lo sforzo sia corale. «È importante che le imprese cisciano e che contribuiscano - osserva Chiamparino - poi di sicuro si potrà attingere».

gere ai fondi europei per il trasferimento tecnologico e la formazione. Serve la riaffermazione di una identità. E l'additive manufacturing può essere essenziale».

Il passaggio tecnico e culturale della costruzione di una nuova manifattura, fra identità e internazionalizzazione delle imprese: la sfida di Torino e Milano

L'INIZIATIVA

L'Unione Industriale lavora a una struttura simile a quella inglese, dove ci sono laboratori, formazione avanzata, design di eccellenza e 500 specialisti

In percentuale. Uno degli elementi strutturali da cui ripartire è la spesa in ricerca e sviluppo sul Pil, che a Torino resta pari al 2,3%, contro l'1,7% nazionale

2,3

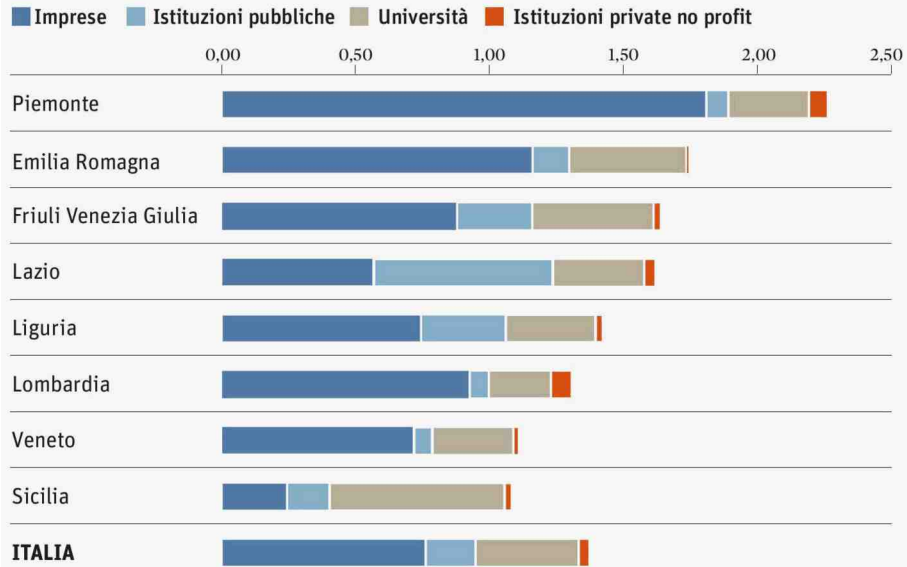
Il piano. Si potrà attingere a fondi Ue per il trasferimento tecnologico
 Possibile sede a Mirafiori, nello spazio di **Torino Nuova Economia**



A Coventry. Il Manufacturing Technology Center di Coventry – Mtc – è stato aperto nel 2011 da sedici imprese fondatrici. Adesso, le aziende sono diventate un centinaio

Le risorse

Spesa in R&S in rapporto al Pil nelle regioni italiane. **Dati in percentuale**



Fonte: Centro Einaudi, Diciottesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino, 2017