

Autostorie

Torino si conferma capitale mondiale dello stile

www.ecostampa.it

Dopo l'avvio, oltre un secolo fa, di un percorso che ha visto nascere l'industria automobilistica italiana, in Piemonte e soprattutto nell'area torinese è cresciuto un particolare distretto produttivo. Tra i pochi al mondo in grado di offrire, grazie a una consolidata serie di conoscenze, le migliori opportunità per lo sviluppo dell'intero ciclo dell'automobile: dall'impostazione stilistica e progettuale alla realizzazione dei prototipi e sino alla costruzione in serie. Con attività localizzate in un contesto territoriale ben definito, i cui punti di forza vanno dal design all'innovazione di processo e dalla produzione di componenti alla qualità della forza lavoro; esprimendo la genialità, tutta italiana e torinese, di saper armonizzare bellezza e funzionalità dell'automobile.

La fama che ha sempre confortato le varie aziende operanti nel distretto piemontese, ha così permesso ai talenti del *car design* di diventare punto di riferimento anche per numerosi committenti stranieri e ha mantenuto in stretta relazione tra loro un vasto sistema di imprese. Ecco perché, dopo la profonda crisi strutturale del 2009, le istituzioni locali e la Regione Piemonte sono intervenute «per il rilancio a Torino di quella capacità produttiva centrata in particolare sull'*automotive* sostenibile». Assunto posto alla base di una ricerca, che Giuseppe Calabrese - docente di Economia Manageriale presso il Politecnico di Torino - ha curato per l'Assessorato all'Industria della Regione Piemonte allo scopo, dopo le difficoltà incontrate da alcuni grandi carrozzieri, di raccogliere una serie di conoscenze sull'insieme delle impre-

se collegabili alla filiera dello stile dell'auto.

Compito svolto in un lavoro dal complesso titolo (*La filiera dello stile e le politiche industriali per l'automotive in Piemonte e in Europa*, Franco Angeli editore, 220 pagine, 19,00 euro), ma di non difficile lettura, che porta a verificare come «i rapporti di fornitura nella filiera dell'auto si sono modificati nel tempo, fondandosi su una divisione del lavoro più complessa di quella basata sulla semplice separazione tra i costruttori, in qualità di specialisti del telaio e del motore, e il carrozziere nella veste di specialista dello stile. In questo contesto in continua trasformazione, l'avvento delle tecniche digitali ha comportato una maggiore parcellizzazione del processo produttivo e si è andata consolidando negli anni la presenza di una pluralità di imprese, con elevate specializzazioni lungo la catena del valore». Ma la particolare concentrazione di simili tipologie nell'area metropolitana torinese rappresenta un fatto unico non solo in Italia ma anche in Europa, dove queste sono scomparse per la crisi del comparto o sono state incorporate dai grandi gruppi automobilistici.

Invece, la fama di cui continuano a godere i designer torinesi rafforza una loro vocazione internazionale, partita ancora negli anni Trenta per i principali costruttori europei e statunitensi. Dalla fine degli anni Cinquanta, l'orizzonte si è allargato, prima al Giappone poi alla Corea, sino a comprendere oggi Cina e India: tanto da poter concludere che «quando un Paese si affaccia alla motorizzazione di massa e sviluppa un'industria autosufficiente, i designer torinesi sono sempre fondamentali».

Una ricerca sulla filiera dell'automotive dimostra il ruolo decisivo dei designer torinesi

di Paolo Malagodi

