

In aula romba un motore made in GM

DI MAURIZIO MAGGI

I diesel della General Motors hanno l'accento piemontese. Come Pierpaolo Antonioli, il boss del Centro Ingegneria e Sviluppo della GM Powertrain, che ha sede nella Cittadella Politecnica di Torino. È qui che nascono tutti i motori a gasolio del più grande gruppo automobilistico al mondo. Una scommessa su cui gli yankee hanno già puntato oltre 50 milioni di euro e che ha contribuito a fare della Cittadella il primo esempio, a livello europeo, di collaborazione spinta tra imprese e università. «Abbiamo fatto scuola, ora dentro il Politecnico ci sono i laboratori di nove aziende», sottolinea il rettore, Marco Gilli. L'effetto-traino è stato fondamentale. Sic come l'impatto, anche occupazionale, della scelta maturata nel 2005, dopo la rottura dell'alleanza con la Fiat, quando non era affatto scontato che il gigante di Detroit - proprietario anche dell'europea Opel - puntasse forte su Torino. «Siamo partiti in 60 e a fine 2013 eravamo in 562, per il 90 per cento ingegneri», spiega Antonioli. Che sottolinea quanto sia stata importante la velocità delle istituzioni nel dare il via-libera all'insediamento hi-tech del gruppo statunitense. «C'erano offerte interessanti e pressanti anche da Austria e Germania ma per fortuna Sergio Chiamparino e Francesco Profumo, il sindaco e il rettore dell'epoca, sono stati rapidi ed efficienti». Dopo aver piazzato il quartier generale, nei primi giorni, in un albergo di corso Regina Margherita, nel

2005, GM ha firmato l'intesa con il Poli nel marzo 2006 e già nel 2008 il Centro era attivo nella nuova struttura all'interno della cittadella universitaria. Ricercatori e studenti partecipano a diversi progetti di ricerca. La partnership va al galoppo: il colosso a stelle e strisce mette a disposizione macchinari costosi e sofisticati (ci sono strumenti di simulazione che valgono milioni di euro), e il 70 per cento degli assunti dal centro ricerche arriva proprio dal Politecnico. Tutti i motori a gasolio GM - a parte quelli per camion e grossi pick-up e suv - sono studiati e sviluppati a Torino, dove si lavora 24 ore su 24, su tre turni, per dialogare sempre anche con Cina e India, e la lingua ufficiale è l'inglese. Parecchi anche gli

stranieri: americani, tedeschi, polacchi, francesi, rumeni, indiani, cinesi. Non si vedono ragazzi in bermuda e niente tavoli da ping-pong ma il clima è molto "Silicon Valley". Qui è stato creato il primo diesel per una vettura Chevrolet, la Cruze (venduta anche negli States). Nelle 15 sale prova - che saliranno a 19 -, nei 12 laboratori, sul banco rulli e nell'officina, l'esercito di ingegneri è all'opera su sei famiglie di motori, da 1.300 a 2.800 di cilindrata. E siccome il gruppo si è "riportato in casa" l'elettronica, prima affidata a fornitori esterni, Torino è diventata la capitale globale GM per la progettazione di software e sistemi di controllo dei motori a gasolio. Il diesel, anche grazie ai limiti sempre più restrittivi

sulle emissioni, è destinato a crescere. E sotto la Mole si fregano le mani. Dice Antonioli: «La presenza del Centro contribuisce, direttamente e non, a far fatturare 150 milioni a una vasta serie di fornitori. E il volume d'affari sarebbe più alto se le aziende italiane dell'indotto avessero la forza economica di impiantare attività produttive laddove GM costruisce i motori che inventiamo qua».

IL CENTRO RICERCHE GM ALLA CITTADELLA POLITECNICA DI TORINO

