

I GRANDI PROGETTISTI

L'INCHIESTA

Yacht, biciclette
e palazzi:
il car design
corre senz'autoYACHT, TRENI E PALAZZI
LA CAR DESIGN VALLEY
SCENDE DALL'AUTO

a pagina 111 Benna



Primo piano

L'INCHIESTA

Il mercato delle quattro ruote è in frenata. E la filiera torinese del design si adegua
I grandi progettisti del territorio puntano a nuovi settori: dall'industriale ai trasporti
I percorsi «fuori pista» di Pininfarina, Italdesign, Giugiaro, Iacona e Torino Design

Yacht, treni, palazzi e biciclette Il car design corre senza auto

fronta nuovi tram in arrivo sui binari di Torino? Li ha disegnati Giugiaro. La più grande fabbrica di batterie elettriche del Regno Unito? È un progetto Pininfarina. Le ebike di Ducati e le carrozze della metro di Mosca? Creatività e tecnica uscite dalle penne di Italdesign. Lo yacht elettrico a forma di pianoforte? Farina del sacco di Iacona Design. I camion Kamaz? Lo stile dei tir nasce a Villa Gualino, nei laboratori di Torino design. Nella stagione più complicata per il mercato delle quattro ruote, tra brusche frenate delle vendite e accelerazione tecnologica (trazione elettrica e guida autonoma), la «car design Valley» di Torino prova a scendere dall'auto. O meglio: le aziende della filiera spingono la corsa anche in altri settori, in particolare modo nella progettazione industriale e negli altri trasporti. Così la lunga tradizione dei carrozzieri torinesi si trasferisce negli ingranaggi di altri comparti, quelli meno colpiti dai venti di recessione: nautica, ferroviario, macchine movimento terra, industria. Ba-

sterà a far sopravvivere una delle eccellenze automotive del territorio?

Da car a mobility valley

Le più belle auto del mondo sono uscite fuori dalle matite dei designer torinesi. Dalle Ferrari alle Lamborghini, Bugatti e Lancia Stratos, fino alle utilitarie più iconiche: Panda e Golf. Dietro a queste vetture c'è sempre stata la firma di qualche designer del territorio. Oggi le case automobilistiche utilizzano perlopiù centri stile interni alle rispettive aziende. Le vetture fuoriserie sono quasi estinte. E la filiera è in difficoltà da tempo. Idea Institute di Moncalieri, fondata da Renzo Piano a Franco Mantegazza, è finita in liquidazione. Tesco Go ha chiuso i battenti. Di Bertone, fallita più volte, è rimasto solo un marchio per l'architettura. De Tomaso, che avrebbe dovuto rinascere a Torino con un cospicuo contributo pubblico, è invece volata negli Usa. E i grandi brand rimasti sono passi in mano straniera. Tuttavia secondo Silvio Angori, ad di Pininfarina, la corsa del car design torinese non è finita. Anche se cambiano le regole del gioco. «Da car valley il territorio può diventare una mobility valley, ovvero un grande centro stile per tutto ciò che riguarda il futuro della mobilità». Per Pininfarina

«l'auto rimane centrale. Anche se dobbiamo rinunciare, come del resto capita a molti nostri competitor, ai progetti di ingegneria chiavi in mano. Ma contiamo di portare al 35% dei ricavi il segmento industriale e transportation». Pininfarina infatti ha diversi cantieri «extra», fuori dalle traiettorie dell'auto. A Cambiano i progettisti stanno lavorando alla giga factory di British Volt; ai treni GoldenPass Express per la società svizzera Mob; l'intera famiglia di yacht di lusso Princess Yachts, complessi residenziali in Giappone, Messico e Brasile. «Il mondo dei trasporti — afferma Angori — è diventato una rete di collegamenti che si muove tra app per prenotare un biglietto del treno e il car sharing, fino ai monopattini. La grande tradizione dei carrozzieri, pur senza rinunciare all'auto, va trasferita in questo riassetto della mobilità». Per riuscirci, secondo Roberto Piatti, ad di Torino Design, le aziende del territorio devono fare massa critica. «Siamo stati molto bravi a fare automobili — spiega l'imprenditore — ma non siamo stati in grado di creare un grande gruppo del Made in Torino. Io credo che questo sia il momento di unire le forze. Per servire il mondo auto e tutto quello dei trasporti».

Cambiare marcia

«Mio padre è stato tra i primi negli anni ottanta ad appiacciare il design industriale. Ma all'epoca i lavori extra si prendevano tra una commessa di fuoriserie e l'altra. Il core business dell'auto, oggi non basta più». A parlare è Fabrizio Giugiaro, alla guida di Gfg Style, figlio di Giorgetto, il «car designer del secolo». In Gfg Style ci sono tre divisioni, ognuna con una dozzina di addetti. «Una dedicata all'auto, e lavoriamo prevalentemente per clienti orientati — racconta Giugiaro — un'altra per l'architettura, abbiamo appena realizzato il design della sede di Torino di Italgas; e una industriale, dove abbiamo dato le forme ai tram Hitachi che circoleranno anche a Torino». Per Fabrizio Giugiaro il valore aggiunto che produce il progetto di un'automobile è insostituibile per il territorio. Ma le regole del car design sono cambiate. E bisogna adattarsi. «Le grandi case automobilistiche hanno in casa centri stile, E si servono sempre meno di aziende esterne. Gli anni delle fuori serie sopravvivono nei segmenti di nicchia, come le one off, vetture a serie limitate. Per portare avanti la cultura del car design bisogna guardare oltre il parabrezza dell'auto. E così fa Iacona, la società nata dell'unione di Cecomp e

Tecnocad. Spiega Gianluca Forneris, azionista della joint venture: «Restiamo una società di car design, ma la nostra espansione segue i canali dell'architettura e del design industriale». Nei prossimi giorni Iacona, quartier generale a Los Angeles e Torino, inaugura una nuova sede a Dubai «qui lavoreremo nel ramo industriale e nell'interior design. Le competenze dell'auto sono uniche al mondo e possono essere applicate a tantissimi progetti: dalla nautica al residenziale».

Sui binari

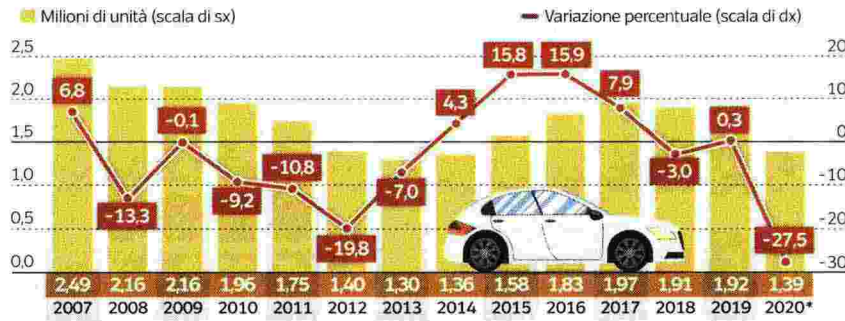
Italdesign, fondata da Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani, mille dipendenti a Moncalieri, è da dieci anni una società parte del gruppo Volkswagen. Ma le commesse che arrivano da clienti esterni, e dalla divisione Industrial Design, crescono sempre di più. E non solo nell'auto. «La nostra mission rimane fornire, se richiesto, un servizio chiavi in mano ai nostri clienti automotive — afferma Giorgio Gamberini a capo del business development — negli ultimi vent'anni abbiamo rafforzato la nostra presenza nel mercato delle rolling stock quindi treni a bassa e alta velocità, si pensi al Frecciarossa e a Italia. Per il mercato russo dove stiamo lavorando alle carrozze per la metro di Mosca».

Christian Benna

Il mercato

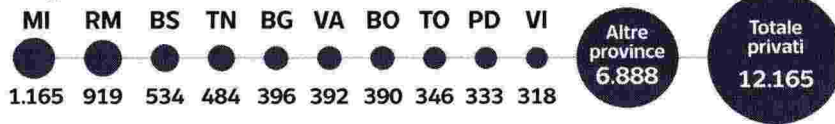
Immatricolazioni di automobili, trend annuale, milioni di unità e variazioni % annuali

*La stima del mercato per il 2020 è stata rivista a 1.38/1.40 milioni di autovetture



Nuove vetture elettriche e ibride plug-in

Dati gennaio - ottobre 2020



Fonte: Anfia

Immatricolazioni per regione

L'Ego - Hub

Regione	GEN-OTT 2020	PERCENTUALE	VAR % 2020/19
Valle d'Aosta	39.308	3,5	-36,5
Piemonte	88.643	7,9	-31,0
Lombardia	188.861	16,8	-32,2
Liguria	22.225	2,0	-23,4
ITALIA NORD-OVEST	339.037	30,2	-31,9
Friuli - Venezia Giulia	20.288	1,8	-28,8
Trentino - Alto Adige	164.114	14,6	-37,4
Veneto	87.432	7,8	-31,4
Emilia - Romagna	88.605	7,9	-29,3
ITALIA NORD-EST	360.439	32,1	-33,6
Toscana	113.101	10,1	-24,1
Umbria	15.182	1,4	-27,3
Marche	24.514	2,2	-27,1
Lazio	90.360	8,0	-30,5
ITALIA CENTRO	243.157	21,6	-27,1
Abruzzo	17.617	1,6	-27,9
Basilicata	5.321	0,5	-26,6
Campania	42.722	3,8	-24,8
Molise	2.295	0,2	-28,9
Puglia	34.795	3,1	-29,5
Calabria	18.394	1,6	-24,7
Sicilia	42.089	3,7	-27,0
Sardegna	17.603	1,6	-3,1
ITALIA SUD-IOLE	180.836	16,1	-28,0
TOTALE ITALIA	1.123.469	100	-30,9



Silvio Angori
ad **Pininfarina**

Porteremo i lavori extra auto fino al 35% dei ricavi. Il business delle vetture rimarrà comunque centrale



Giorgio Gamberini
ad **Italdesign**

La nostra divisione industrial design sta lavorando ai progetti della nuova metro di Mosca



Fabrizio Giugiaro
ad **GFG Style**

Abbiamo sviluppato le linee dei nuovi tram Hitachi di Torino e il quartier generale di Italgas



Gianluca Forneris
ad **Cecomp/ Icona**

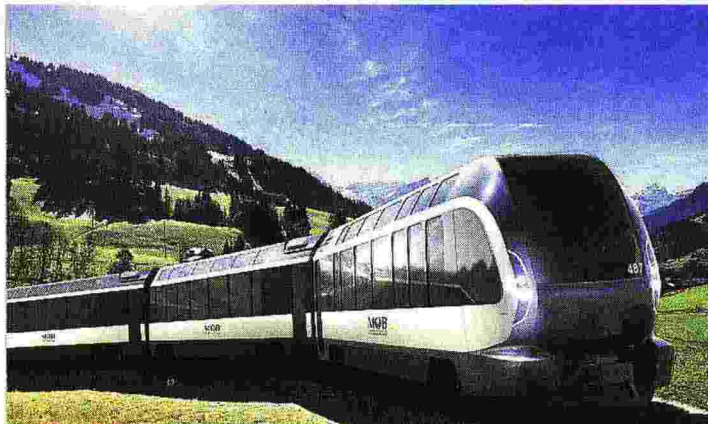
Le quattro ruote sono in crisi. Apriamo una sede a Dubai per trovare commesse anche nella nautica e nel mercato immobiliare residenziale



Roberto Piatti
ad **Torino Design**

Per tornare a crescere le imprese del nostro settore devono unire le forze e creare un polo del design Made in Torino

In carrozza
Il Goldenpass Express, che circolerà dal dicembre 2022, è un treno firmato Pininfarina. Collegherà tre principali attrazioni turistiche della Svizzera: Montreux, Gstaad e Interlaken



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.