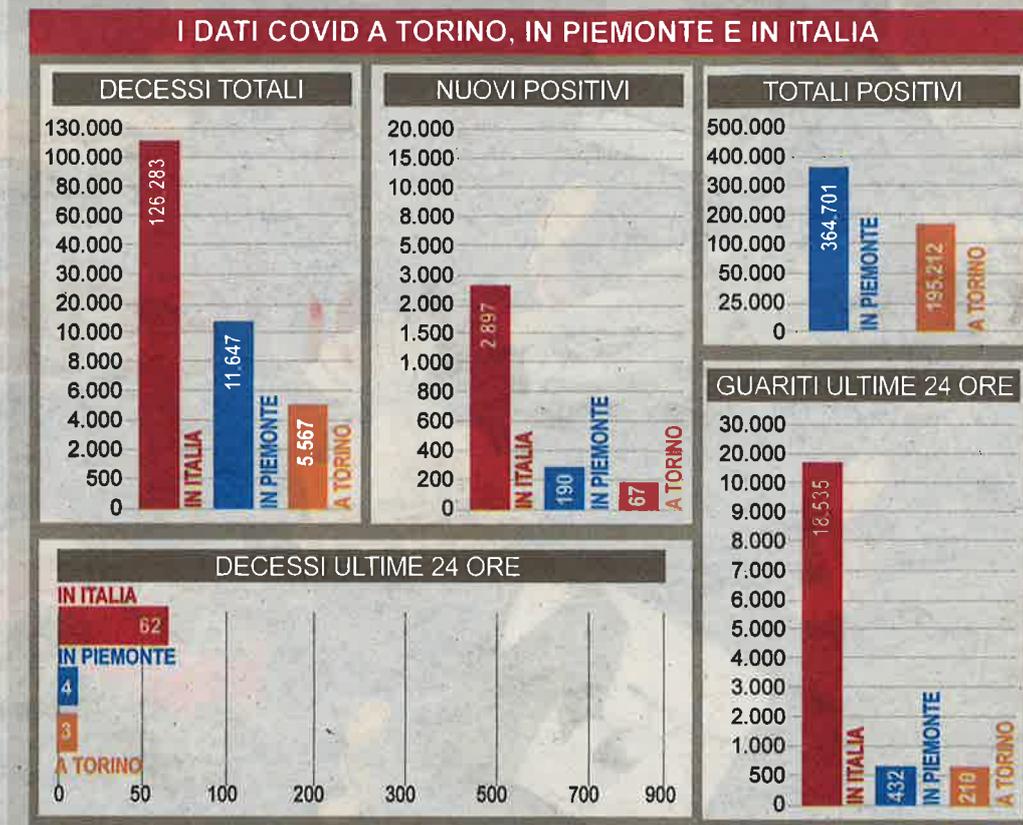


COVID, FACCIAMO IL PUNTO

IL FATTO L'Asl lancia il progetto "Cambiare si può" per modificare la data dell'iniezione

Torino vaccina tutti i più fragili Il Valentino è subito "sold out"

Una manciata di minuti. Tanto è durata la corsa al cosiddetto "open day" al Valentino con 6mila posti disponibili a partire dai 18 anni, programmati sull'intero fine settimana, alla vigilia dell'apertura delle prenotazioni a tutte le fasce d'età. La campagna, insomma, entra nel vivo anche con l'inizio delle inoculazioni in oltre 700 aziende, che partiranno da oggi e la prima "notte bianca" prevista sabato all'hub della Reale Mutua. Solo uno dei primi eventi con cui la Regione vuol dare abbrivio alle vaccinazioni dei più giovani, le cui prenotazioni dai 16 anni partiranno oggi per circa 561mila fino ai 29 anni, ma sembrano non aver bisogno di grandi solleciti a partire dai trentenni le cui adesioni continuano a essere in crescita, come quelle per le altre fasce d'età, al punto da essere state sospese fino a questa mattina per un'impenata di richieste in poche ore. Torino, invece, conferma la copertura di tutti i fragili e non trasportabili ultraottantenni raggiunti a casa dalla Asl. Sono state, infatti, 5.720 le persone vaccinate a domicilio, di cui 3826 con Johnson & Johnson e 1.894 con Pfizer. «Sono ancora da vaccinare alcuni pazienti, il cui stato di salute al momento non è idoneo a ricevere la dose, oltre ad altri che si sono aggiunti nei giorni scorsi e che saranno vaccinati in settimana» specifica il direttore Carlo Picco, soddisfatto delle prestazioni dell'Asl che ha contattato quasi 11mila cittadini che i medici avevano dichiarato non trasportabili, impiegando nelle operazioni 20 squadre vaccinali dedicate, 70



IL BOLLETTINO

Quattro morti e diminuisce la pressione ospedaliera

Con solo quattro decessi in 24 ore e 190 nuovi contagi il Piemonte continua a migliorare nei numeri della pandemia, con un'altro segnale di rallentamento nella corsa del Covid. L'ultimo bollettino diramato dall'Unità di Crisi ha comunicato ieri soltanto un 1,4% di tamponi positivi a fronte di 13.346 esami diagnostici condotti di cui 7.731 antigenici. Gli asintomatici sono 84 pari al 44,2% del totale. In calo anche la pressione sugli ospedali. I ricoverati in terapia intensiva sono 79 (-2

rispetto a martedì). I ricoverati non in terapia intensiva sono 542 (-15 rispetto a martedì). Le persone in isolamento domiciliare sono 3.942. I pazienti guariti sono complessivamente 348.491 in crescita di 432 dal giorno precedente: 27.585 Alessandria, 16.550 Asti, 10.767 Biella, 50.512 Cuneo, 26.772 Novara, 187.204 Torino, 12.882 Vercelli, 12.406 Verbania-Cusio-Ossola, oltre a 1.412 registrati fuori dal Piemonte e altri 2.401 in fase di definizione.

medici, 6 infermieri, 54 operatori sociosanitari, un operatore tecnico e 9 amministrativi. La stessa Asl ha anche lanciato il progetto "Cambiare si può" per modificare la data dell'ap-

puntamento. Da martedì 15mila persone tra 40 e 59 anni con appuntamento fissato dal 10 al 30 giugno per la prima dose hanno ricevuto una mail contenente un link, che per-

mette di selezionare, entro le 48 ore dalla ricezione, una data alternativa o, in caso di particolari esigenze, annullare l'appuntamento.

[EN.ROM.]

214

Chilometri
La lunghezza
totale delle
piste ciclabili
a Torino

12

Mila
I transiti
in bicicletta
registrati
dal Comune

C'è traffico sulle ciclabili torinesi, il 50% in più rispetto al maggio scorso. Oggi si celebra la «Giornata mondiale della bicicletta», istituita dall'Onu tre anni fa, e a Torino si festeggia con il costante aumento dei cittadini su due ruote.

L'andamento dei flussi ciclistici misurati dalla Centrale della mobilità gestita da 5T per conto della Città di Torino ha già congegnato dall'inizio dell'anno 1 milione e 74 mila passaggi totali. Martedì 25 maggio, si è registrato il picco giornaliero da gennaio con un totale di 12.682 transiti sulle piste monitorate di Lungo Dora Siena, Corso Francia Nord e Sud, Corso Castelfidardo, Via Bertola e Via Nizza. Rispetto al maggio 2020, quando si è ricominciato a uscire dopo il lockdown, 5T segnala una crescita del 50%.

«Questi dati confermano la percezione di un aumento delle biciclette che chiunque può notare andando in giro, numeri a cui si devono ag-

Torino si mette in sella Il traffico in bicicletta a maggio sale del 50%

Bike Pride: «Potenziare la viabilità secondaria»

giungere i tanti che pedalano in altre strade molto frequentate, come via Ormea o via San Massimo, dove non ci sono i «conta bici», fa notare Elisa Gallo, presidente di Bike Pride Fiab Torino che per il 3 giugno invita a postare foto sui social con l'hashtag #bikepride2021. «Spesso capita di fare la coda lungo ciclabili giudicate all'inizio «eccessive» come via Bertola, corso Matteotti o via Nizza, e che invece si stanno

dimostrando quasi sottodimensionate».

Secondo l'ultima indagine «Clean Cities» di Legambiente, con 214 chilometri di piste ciclabili Torino è al 4° posto in Italia dopo Bologna, Roma e Milano. «Ma non sempre è necessaria una separazione del traffico — sostiene Gallo —. Ora è importante insistere sulle strade secondarie, i contriviali zona 20, le corsie ciclabili come quelle tanto criticate

in corso Vittorio e le «case avanzate» ai semafori, perché la città intera diventi accessibile e sicura».

Per attenuare la percezione di scarsa sicurezza, Legambiente Piemonte e Val d'Aosta ha lanciato il progetto Pedalé, un monitoraggio attivo della rete ciclabile torinese, sul quale è stata attivata una campagna di crowdfunding. Dall'inizio dell'anno anche Google Maps, oltre a Moovit, pre-

vede l'opzione del percorso in bici. Sotto ai 5 km, le due ruote risultano il mezzo più veloce in città: nelle ore di punta in auto si viaggia in media a 8 km/h, mentre con la bici intorno ai 14 km/h. A emissioni zero. La convivenza tra chi va in auto, bici, monopattino e a piedi non è facile. Ma una città sostenibile non ha alternative. Tanto più intorno alle scuole, dove per paradosso l'inquinamento dell'aria risulta peggiore che nel resto della città.

In vista della Giornata mondiale della bicicletta di oggi, venerdì scorso si è svolto il secondo «Bike to School» della stagione. Hanno partecipato oltre 500 bambini di 20 scuole di Torino e provincia accompagnati in gruppo dai genitori nel tragitto casa scuola. In piazza Marmolada sono passati 150 alunni dell'Ic Salgari. Un «traffico bellissimo», lo ha definito Bike Pride, per una città sempre più «a misura di persona».

Chiara Sandrucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA



On line

Leggi tutte le notizie, guarda i video e segui tutti gli aggiornamenti sul sito internet del Corriere torino.corriere.it

6
TO

CRONACA DI TORINO

Giovedì 3 Giugno 2021 Corriere della Sera

di Andrea Rinaldi

Le richieste di Stellantis al governo per la gigafactory e le asimmetrie italo-francesi

I silenzi di Giorgetti e le clausole sul prestito da 6,3 miliardi

«Non è stata una visita diplomatica, né uno scambio di biglietti da visita». Chi si è fatto raccontare l'incontro romano del 24 maggio tra John Elkann, Carlos Tavares e Giancarlo Giorgetti lo racconta così. Al centro il futuro delle fabbriche italiane di Stellantis e la collocazione della terza gigafactory di batterie del gruppo che verrà annunciata entro la fine dell'anno, forse addirittura all'Electrification day dell'8 luglio. Il primo a darne la notizia è stato Bloomberg.

Secondo i bene informati, i vertici di Stellantis, parlando della fabbrica di accumulatori, avrebbero avanzato richieste ben precise al governo: ecoincentivi per l'acquisto di auto elettriche, infrastrutture quali colonnine di ricarica e fondi statali. Insomma creare le condizioni per aumentare la domanda di veicoli a propulsione green in grado di giustificare la costruzione di una superfabbrica su suolo italiano. Anche perché, come aveva ricordato il ceo Tavares all'assemblea degli azionisti di Stellantis il 14 aprile, il gruppo darà ulteriore sviluppo alla costruzione di batterie a causa della «criticità sulla fornitura» che sta minando la produzione delle vetture di ultima generazione (vedi la 500e).

Nell'incontro si sarebbe fatto riferimento ai sostegni forniti dal governo francese al sistema dell'automotive, misure difficilmente paragonabili a quelle italiane: 8 miliardi dall'Eliseo divisi tra ecobonus (20%) e incentivi alla ricerca e alla produzione in cambio di reshoring contro un miliardo di Roma inserito nel Pnrr per rafforzare l'industria nazionale delle batterie, del solare e dell'eolico. Qualche esempio da Oltralpe: fondi per favorire l'aggregazione della fonderia nella filiera ed ecoincentivi per veicoli ibridi e full electric fino a 8mila euro resi strutturali per 4 anni. Da noi invece, secondo Anfia, gli ecoincentivi stanziati per queste auto



Fabbrica Le linee di assemblaggio della 500e a Mirafiori, cuore della propulsione elettrica dell'intero gruppo Stellantis

durerebbero a malapena fino a ottobre. Insomma da parte del Lingotto la volontà di investire in Italia ci sarebbe e la città candidata a ospitare l'impianto non potrebbe che essere Torino: Mirafiori oltre al battery hub, accoglie già un laboratorio di ricerca sugli accumulatori, c'è anche il megaimpianto con pannelli solari vehicle-to-the-grid per la ricarica delle utilitari. «C'è stato

uno scambio sul principio della copertura delle esigenze di batterie di Stellantis e, dato che il gruppo produce numerosi veicoli in Italia, ci sarebbe un interesse comune nel discutere le condizioni di una gigafactory in Italia», ha confermato una fonte a Reuters a proposito del colloquio romano. I contatti tra governo e il Lingotto sulla gigafactory starebbero in realtà andando avanti da tempo e sottotraccia.

Inoltre a inizio anno Stellantis, con Bmw e Tesla si è aggiudicata l'ok al finanziamento di un Ipcei (Importanti progetti di comune interesse europeo) per «lo studio, lo sviluppo e l'ingegneria di una fabbrica prototipale di sistemi a batteria». Il Mise avrebbe

avallato il progetto e contribuirebbe con la metà dei finanziamenti, il resto verrebbe da Bruxelles; in totale si parla di 2,9 miliardi di euro. Secondo alcuni la fabbrica prototipale potrebbe costituire il nucleo di partenza della gigafactory italiana di Stellantis, che andrebbe ad affiancarsi ai due impianti previsti già in Francia (a Douvrin, entrata in funzione prevista a fine 2023) e in Germania (a Kaiserslautern, a fine 2025), realizzati con joint venture con Total Energies.

Prima della fine dell'incontro però il ministro Giorgetti avrebbe messo l'accento sul prestito da 6,3 miliardi garantito da Sace, somma vincolata a investimenti sulla filiera italiana e al mantenimento dell'occupazione tra Grugliasco, Mirafiori, Modena, Cassino, Atessa, Melfi e Pomigliano. Più un monito che un ricordo, ora che l'Italia ha bisogno di agganciare la ripresa su cui il governo Draghi si sta giocando il futuro del Paese.

La parola

STELLANTIS

Nata dalla fusione tra i gruppi PSA e Fiat Chrysler Automobiles, la società Stellantis ha sede legale ad Amsterdam e controlla quattordici marchi automobilistici: Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, FIAT, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram Trucks e Vauxhall. È il quarto gruppo automobilistico mondiale con stabilimenti in ventinove paesi del mondo e più di cinquanta impianti.

Nucleo produttivo
A inizio anno Stellantis si è aggiudicata le risorse Ipcei per una fabbrica prototipale

Il murales in via Nizza «The wall of inclusion», l'opera degli olandesi Karski e Beyond parla di multiculturalità in oratorio

Si intitola *The wall of inclusion* il gigantesco murales realizzato dagli artisti olandesi Karski e Beyond su uno dei muri interni della parrocchia Sacro Cuore di Gesù, in via Nizza. L'iniziativa è stata realizzata da Noisgc Torino, l'associazione che riunisce i centri parrocchiali italiani, con il contributo dell'ambasciata olandese. Insieme al murales, si inaugura anche una mostra sul *work in progress* relativo all'opera, in collaborazione con gli studenti dell'Accademia

delle Belle Arti. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di riaprire le porte dell'oratorio e di attrarre sempre più giovani. A questo scopo, l'associazione guidata da Paola Maretto e Marco Genero (rispettivamente presidente e vice presidente) vorrebbe anche rilevare il vecchio cinema di via Nizza per farne una sorta di teatro a disposizione del quartiere, per concerti, spettacoli, iniziative di vario genere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Militante

Gigafactory, diamo voce al vantaggio competitivo di Torino nell'auto

pagina 9

di Giorgio Marsiaj*

L'Italia nei magnifici sette non c'è da un pezzo, ma non è un Paese irrilevante del panorama mondiale dell'auto. Tutt'altro: la nostra industria ha tre caratteristiche, insieme, uniche: un indotto che produce per tutto il mondo; una manifattura di alto livello, con più marchi di vetture ad alte prestazioni che in qualsiasi altro Paese; una inclinazione allo sviluppo che dall'epoca d'oro dei carrozzieri in avanti ha fatto sì che in Italia il mondo compri design ed ingegneria di processo. Questo patrimonio intellettuale e industriale inoltre non è disperso, ma si concentra in due o tre poli, il principale dei quali è indiscutibilmente Torino. Torino può entrare nella nuova era dell'auto? Può farlo e questo sarebbe positivo per noi e soprattutto per l'Italia. In passato, ci siamo dovuti rammaricare dell'uscita dell'Italia dalla grande informatica, nella quale eravamo ben collocati proprio grazie a un'impresa piemontese. Siamo poi usciti dalla grande chimica e si ci siamo ridotti, nella farmaceutica, ad esercitare un ruolo di quasi puro produttore. Per non trovarci tra qualche anno con il quarto pentimento, è ora di fare reale politica industriale: mettere l'auto tra le priorità nazionali. Stare dentro l'auto globale significa partecipare all'avventura di un settore

innovativo, complesso e competitivo, che investirà 2,5 trilioni di dollari nel mondo. Ci sono da rifare non solo le auto, ma i sistemi di mobilità delle città. L'auto educa alla complessità, chi lavora nell'auto è come se frequentasse una scuola manageriale. Non essere nell'auto nei prossimi dieci anni significa non dare all'Intelligenza Artificiale uno dei terreni di esperienza più promettenti. Significa dover trovare un'alternativa per il 6 per cento dell'occupazione industriale, più o meno 240 mila persone; significa isolare l'Italia da un settore che in dieci anni ha depositato 32000 brevetti nel campo della mobilità, includendo le ricerche delle grandi piattaforme tecnologiche (da Amazon a Google a Uber e Facebook). Rinunciare all'auto significa mettere un piede fuori dagli sviluppi nella robotica e

Qui è il posto giusto per materializzare il sogno europeo della mobilità sostenibile, autonoma, intelligente e integrata

Su Repubblica



arretrare anche come venditori internazionali di tecnologie. Investire a Torino nell'auto è poi vantaggioso per l'Italia, perché una città competente sulle automobili non si improvvisa. Torino per di più ha un vantaggio unico: le grandi case di Detroit negli ultimi anni hanno dovuto aprire un'alleanza con Palo Alto nella Silicon Valley, per fondere le nuove tecnologie nelle auto che verranno. A Torino le nuove tecnologie sono già di casa e questo è un acceleratore per qualsiasi grande investimento da realizzare qui. Per questo è possibile essere ottimisti. La scelta di Stellantis sulla gigafactory ha di sicuro una dimensione privata, ma la politica nazionale e il territorio possono fare molto per fare emergere il vantaggio competitivo di Torino. Possono, per esempio, assicurare i tempi dell'eventuale investimento,

possono investire nella ricerca applicata alla mobilità, facilitare il trasferimento tecnologico dei risultati, fare ponti d'oro alle nuove tecnologie delle auto perché qui abbiano una casa ideale. Certe premesse ci sono, e non si improvvisano. In Piemonte gli investitori esteri si sono sempre trovati bene. E lo dico per esperienza e con orgoglio, dal momento che per oltre 30 anni sono stato azionista e manager di una multinazionale americana. Mille multinazionali estere sono qui e a Torino impiegano 70 mila addetti. La filiera automotive potrebbe essere incentivata a riformarsi e ristrutturarsi con incentivi ad hoc. Non esiste solo il Pnrr, ma c'è il nuovo Por-Fesr del Piemonte in fase di concezione e quello forse sarebbe il luogo ideale per battere un colpo. Infine, preparare questo mosaico non basta. Bisogna comunicarlo, non come se fossimo pressati dalla paura di perdere il treno, ma perché spinti dall'orgoglio di rappresentare per qualunque investitore globale come Stellantis la migliore piattaforma territoriale per materializzare il sogno europeo della mobilità sostenibile, autonoma, intelligente e integrata. Proprio qui, a Torino. **Presidente degli industriali di Torino*

L'Università si fa avanti per una parte di Cavallerizza

Dall'ateneo sì all'asta: nel Corpo delle Guardie incubatori per imprese

LEONARDO DIPACO

L'Università si fa avanti per la Cavallerizza. Dopo la pubblicazione, alla fine di aprile, dell'avviso di vendita per lo storico compendio immobiliare da parte del Comune di Torino l'ateneo, tramite una delibera del Consiglio d'amministrazione, ha confermato la volontà di partecipare al bando per la vendita tramite asta pubblica.

In particolare, l'interesse dell'ateneo è rivolto alla porzione chiamata "Corpo delle Guardie", cioè quella che si affaccia su via Verdi, di fronte al palazzo del rettorato: un'area che si estende per 4.423 metri quadrati esclusi interrati, portici e spazi pubblici al piano terra. «La partecipazione dell'ateneo all'asta - puntualizzano dal rettorato di via Po - è tuttavia subordinata al completamento dell'istruttoria, amministrativa, tecnica e contabile, finalizzata a valutare il rispetto dei vincoli ed obblighi normativi cui è tenuta l'Università in



Il complesso della Cavallerizza è tutelato dall'Unesco

quanto pubblica amministrazione». In parole povere serve l'autorizzazione preventiva del ministero delle Finanze e dell'agenzia del Demanio: soltanto una prassi burocratica.

Inoltre, per l'acquisizione e riqualificazione della Cavallerizza bisogna anche formaliz-

zare l'accordo fra Cdp Immobiliare Sgr Spa, la stessa Università di Torino, Compagnia di San Paolo, il conservatorio Giuseppe Verdi e l'Accademia Albertina. Anche in questo caso il consiglio d'amministrazione dell'ateneo ha dato il via libera, ora si attende soltanto la

firma. Il bando pubblicato dall'amministrazione comunale, dopo anni di traversie - dai tempi della giunta Fassino - culminati con una lunga occupazione del complesso - prevede cinque diversi lotti per un importo complessivo di oltre 26,3 milioni, l'ultimo

1

La prima fase
Progettata nel 1740, veniva utilizzata per l'esecuzione di esercitazioni equestri. Poi è stata patrimonio culturale (tutelata nel 1997 dall'Unesco) fino al 2007 quando il Demanio la cede alla Città

2

L'occupazione
Nel 2010 il Comune prova a vendere il complesso ma l'asta va deserta. Il 23 maggio 2014 il complesso viene occupato da gruppi che si oppongono alla sua vendita e privatizzazione

3

La riqualificazione
Dopo una lunga trattativa nel 2019 l'occupazione finisce e a febbraio 2021 il Comune approva il piano di riqualificazione: un grande polo culturale per la produzione e fruizione artistica

dei quali è il compendio patrimonio dell'Unesco. Si parte da una base d'asta già fissata in 11 milioni e 280 mila euro. Il termine di gara, anche per gli altri lotti, è il 9 settembre con aggiudicazione il giorno successivo. L'Università non ha mai fatto mistero di voler fare da traino in questa operazione, anche candidandosi a ricoprire il ruolo di regia pubblica dell'intero progetto.

Come ha più volte rimarcato il rettore Stefano Geuna, l'Università «intende avere un ruolo di primo piano nella costituzione del nuovo distretto culturale, che potrà offrire molte opportunità di sviluppo al mondo culturale, scientifico e artistico di Torino». All'interno della rinata Cavallerizza Reale gli spazi dell'ateneo saranno dedicati esclusivamente alla cosiddetta terza missione, ovvero la volontà dell'ateneo di rafforzare le relazioni tra il mondo della ricerca, la comunità, la scuola, le istituzioni e le imprese. Ma cosa ci sarà dentro? «Incubatori per le imprese, spazi per co-working e per manifestazioni culturali» aveva detto il rettore ad un recente incontro sul bilancio di ateneo. «L'Università è soggetto privilegiato per dare forma a un'idea di valorizzazione di un polo unico e dalle enormi potenzialità per l'impatto sociale e culturale. Auspichiamo che l'operazione possa avviarsi nel più breve tempo possibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA