

STORIE  
ITALIA ALLO SPECCHIONord. Timidi segnali per cantieristica e componenti idraulici  
Sud. Un consorzio nell'automotive per affrancarsi dal Lingotto

# Un robot salva la meccanica

## In Emilia la ricerca spinge la ripresa, l'Irpinia aspetta le decisioni Fiat

di **Marco Alfieri**

**C**lub della meccatronica a Reggio Emilia, Comitato automotive ad Avellino. Lepre la prima, tra le più importanti province manifatturiere d'Italia, emergente la seconda, con una densità industriale in risalita che vale il 25% dell'intero Pil. Più robusta la reggiana, in attesa che riparta la domanda internazionale per mettere le ali a un territorio a tutto export, più gracile e appesa alle ubbie di Sergio Marchionne e del piano di rilancio Fiat l'Irpinia. Entrambi fiaccate da una crisi che non molla l'osso, ma intenzionate a investire in ricerca e sviluppo per non farsi trovare spiazzate quando torneranno i primi refoli di ripresa.

Misurare la febbre della meccanica italiana da queste province simbolo può dire molto della difficile ripartenza italiana. Forse non piacerà ai puristi, ma senza le macchine non si produce nulla dei consumi di massa: dal latte alle medicine, dalle piastrelle alle scarpe. Non s'impacchetta e non si vende uno spillo. Non si costruiscono case né si coltivano prodotti, mica solo auto, moto ed elettrodomestici. «A fine 2007, nella stagione pre-tsunami, il settore meccanico ha registrato un surplus di 57 miliardi, quasi raddoppiato rispetto al 2000», spiega Franco Mosconi, docente di Economia industriale all'Università di Parma e già uomo di staff del reggiano Romano Prodi. Di questa manna molto viene prodotto e testato tra la via Emilia e il West, «tra Bologna (macchine per imballaggio e moto), Reggio Emilia (macchine agricole e componenti oleodinamiche), Parma (macchine per il food) e Modena (auto, trattori e tetrapak)» in un intreccio di specializzazioni che ha fatto di queste zone le terre più ricche d'Europa.

È difficile paragonare oltre queste due province per storia e sapienza industriale. La reggiana del compromesso emiliano, capitale e sindacato, Ferrari a lato strada e ragazze in bicicletta al secondo posto in Europa (dopo Stoccarda) per densità meccanica (Fonte Eurostat) e l'Irpinia dello sviluppo dall'alto, gemmato dai ministeri romani e dalla Cassa. Siderurgia, aeronautica, cantieristica e automobili.

Fili rossi però non mancano, incarnati plasticamente da Giuseppe Zaolino che nel 1976, fresco di diploma, fa il Mimì metallurgico e sale con la sua valigia a Reggio, dove lavora da operaio alla Lombardini motori. L'anno dopo torna in Irpinia, stanno aprendo fabbriche su fabbriche, per un po' brillano fuochi promettenti. Oggi Zaolino ha 57 anni, gioca a tennis due volte la settimana, cascade il mondo, ed è il vulcanico segretario della Fim Cisl di Avellino. «Per un tratto - s'immalinconisce - l'Irpi-

nia fu considerata la Svizzera del Sud. Qui abbiamo sperimentato protocolli sindacali innovativi. Nel '92 abbiamo fatto nascere Melfi e Pratola Serra, cioè Fma, duemila addetti che producono per Fiat oltre 600 mila motori l'an-

### LA VIA D'USCITA

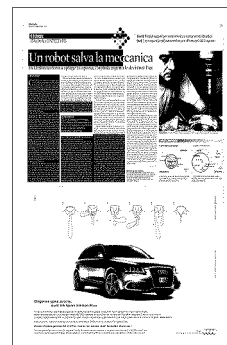
**Il 3,2% del fatturato destinato allo sviluppo della meccatronica con cui si progettano macchinari che lavorano in completa autonomia e sicurezza**

no». Produttività e flessibilità non mancano, i parametri industriali nemmeno.

La crisi non fa sconti. Fma vive una crisi lunga ormai 18 mesi, avvolta nell'incertezza di una cassa che non finisce mai. «Dipende tutto da Fiat», spiega Zaolino. «Se deciderà che il rilancio di Chrysler verrà sostenuto con tecnologia italiana, cioè motori a bassa emissione e cambi, allora ci salveremo, altrimenti...». Se ne capirà di più il 30 marzo a Roma, al tavolo con il ministro Scajola e i vertici Fiat. In attesa del giorno clou, il 21 aprile, quando verrà annunciato il piano di rilancio Fiat. Intorno al conglomerato di Pratola Serra a soffrire c'è anche la Iris, la divisione autobus della Iveco, arancioni gli urbani, blu gli extraurbani e carenati i gran turismo, come l'ultimo pullman della Juve, considerato la Ferrari del ramo. La Almec, pressofonderia che fa parti di motori anche per Piaggio, e poi la Denso (ex Magneti Marelli) gruppo Toyota: fanno i climatizzatori per la Punto di Melfi e i Ducato della Sevel. Un cuore metalmeccanico montato con le grandi cattedrali degli anni 70, Fiat o ex Fiat, che alimenta a sua volta un nugolo di Pmi diffuse, componentistica e indotto. Pomigliano è a 25 chilometri, Melfi a 40. Un triangolo in cui lavorano e gravitano 12 mila addetti meccanici di cui 7 mila legati al carro dell'automotive. «Il 55% dell'industria irpina è metalmeccanica», spiega Giacinto Maioli, direttore degli industriali di Avellino.

Ovvio che l'occupazione ne risenta. A metà 2009, finito il primo anno di cassa ordinaria, molte aziende sono passate allo scalino della straordinaria, magari in deroga per un secondo anno, ma poi? Nel 2009 hanno già chiuso la Exedra, la Cablauto, la Piacenza rimorchi, la Stamperia irpina e la Tecostampi. Alla Fma fino a novembre 2010 si lavora una settimana su quattro. Si vive con 800 euro al mese in una provincia piagata da 80 mila disoccupati su 460 mila abitanti. Tutto sembra sospeso in attesa di Fiat.

Anche a Reggio si soffre: le imprese del distretto usano una subfornitura fortemente specializzata nel 65% dei casi locale. Si ferma la locomotiva si ferma tutto. Nel 2009 l'export



■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

metalmecanico ha registrato un calo del 36,2 per cento. La produzione del 14,5%, il fatturato del 12,2. «Nell'automotive va un po' meglio in questo avvio di anno, gli ordini sono ripartiti grazie agli incentivi», spiega il presidente del Club meccatronica, Aimone Storchi. Il comparto macchine agricole nel mondo è piantato (su tutti la Russia): «I prezzi riconosciuti ai produttori sono troppo bassi, quindi non s'investe più in macchinari». Anche il 2010 sarà tremendo. Sulla cantieristica e i componenti idraulici qualcosa potrebbe muoversi «ma solo dal secondo semestre», continua Storchi.

Come uscirne? Con la meccatronica, ti dicono tutti a Reggio, che è un po' la Champions League della meccanica. In agricoltura con i suoi sensori si può memorizzare il profilo di un campo su una macchina irrigatrice ottimizzando la distribuzione di acqua e dribblando eventuali ostacoli. Nel movimento terra si può lavorare a distanza dall'attrezzo in completa sicurezza, autogru e mini-escavatori senza conducente. Già oggi, il 32,4% degli occupati reggiani di settore lavora in aziende meccatroniche per un fatturato di distretto di oltre 3 miliardi. Con una spesa in ricerca e sviluppo sui ricavi che vale il 3,2% (superiore alla quota fissata dall'accordo di Lisbona). Nel frattempo, prosegue Storchi, «si sfrutta la crisi per girare il mondo a raccogliere idee sui nuovi paradigmi destinati a cambiare l'elettronica dell'automotive». È necessario anche «seguire le imprese capofila internazionali (John Deere, Caterpillar, Bobcat, Cnh e Komatsu) che spostano alcune produzioni reggiane nei loro mercati strategici di riferimento (Cina, India e Brasile)», ammonisce Mosconi. Sarebbe un forte incentivo «all'internazionalizzazione delle imprese locali e, con esse, alla ricollocazione delle loro produzioni».

La differenza con Reggio Emilia è la fuga dei cervelli, notano dalla Camera di commercio di Avellino. «Ingegneri neolaureati e periti industriali che ogni anno se ne vanno perché non c'è lavoro». Negli anni post-terremoto ci fu un grande sviluppo industriale, molti immigrati tornarono a casa ripopolando l'Alta Irpinia. Negli anni 90 c'è stata l'intuizione Fiat di Melfi e dei motori targati Fma. «In questo decennio è mancato un progetto per lo sviluppo della provincia», si è vissuto inzialmente la coda di un Sud che si aggrappa ai torinesi con la testa negli Usa e alle ultime piazzaforti ex Iri. «Però a metà 2008 abbiamo avviato un consorzio dell'automotive», indica una via d'uscita Silvio Sarno, presidente degli industriali irpini. La scommessa è affrancarsi dalle mosse globali del Lingotto «puntando su ricerca e innovazione e un accesso condiviso ai fondi europei». Al consorzio aderiscono 22 imprese meccaniche locali. È un primo passo, «servirà a evitare l'impasse, quando tornerà la ripresa».

**Quarta di una serie di puntate**

La prima (sulle filiere dell'aerospaziale di Varese e Brindisi) è stata pubblicata il 9 marzo; la seconda (sulle scelte strategiche dei distretti del mobile del Livorno e di Matera) è stata pubblicata il 12 marzo; la terza (sui distretti tessili di Como e Perugia) il 16 marzo.

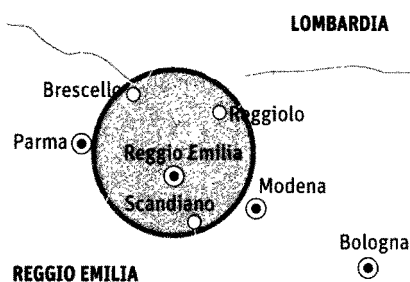


**Occupazione.** A metà 2009, in Irpinia, si è passati dalla cassa ordinaria a quella straordinaria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

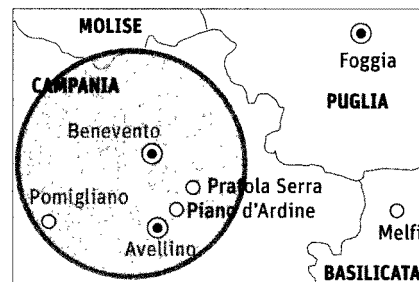
**AREA CONFRONTO**

**IL DISTRETTO EMILIANO...**



\* Nel 2009 l'export del distretto ha registrato un calo del 36,2%, il fatturato del 12,2%, la produzione del 14,5 per cento.

**... E QUELLO CAMPANO**



~ Il 55% dell'industria irpina è meccanica: nell'area lavorano 12mila addetti, di cui 7mila legati all'automotive.