



ECCELLENZE LE RICETTE ANTIRECESSIONE NELLA MECCANICA HI-TECH E NELLA «VALLE DEL PACKAGING»

Il nuovo modello Emilia

Da locale a globale

I venti di crisi soffiano anche lungo la Via Emilia. Ma la voglia di reagire è tanta, e il «saper fare» che ha fatto diventare grande il modello emiliano si rivela un vantaggio decisivo. Basta vedere quel che accade nelle filiere della meccanica hi-tech (motori, meccatronica, macchine automatiche) per capire che «l'Emilia rimane terra d'impresе vincenti», come ama ripetere il neo presidente di Confindustria Emilia-Romagna, Gaetano Maccaferri. Il pensiero corre alla Ferrari di Maranello, ma gli esempi non mancano. L'ultimo in ordine di tempo: la storica Lombardini Motori, che dal 2007 è parte del gruppo americano Kohler, poteva entrare tra i poli produttivi in via di dismissione. Herbert Kohler invece ha scelto di investire nella regione pur avendo stabilimenti in tutto il mondo per il nuovo piccolo diesel super green. Il motore è stato interamente progettato a Reggio Emilia e sarà presentato il 25 ottobre.

Sia chiaro, «la prosperità, al contrario dei diamanti della pubblicità, non è "per sempre": va coltivata con cura, pazienza, lungimiranza», chiarisce Franco Mosconi, docente di Economia e politica industriale all'università di Par-

ma e al Collegio europeo della città. «Oggi più di ieri l'investimento in r&s è fondamentale. Per un Paese come il nostro (la seconda manifattura d'Europa) e, a maggior ragione, per una regione come la nostra (fra le 18 a maggiore vocazione manifatturiera della Ue) c'è un'unica direzione verso cui guardare: al di là delle Alpi, verso la Germania e la straordinaria esperienza dei Fraunhofer Institutes dediti alla ricerca applicata».

Si dovrebbero insomma incentivare i quattro atenei dell'Emilia-Romagna a cooperare maggiormente, iniziando dall'offerta post-laurea. «Lasciarsi alle spalle lo status quo è difficile, ma alle classi dirigenti regionali è richiesto, almeno, di non ragionare più come se ci fossero ancora i Ducati in Emilia e lo Stato Pontificio in Romagna. Abbiamo una stazza che è fra la metà e un terzo rispetto a quella dei Länder tedeschi che sono il benchmark. Pensiamo di competere essendo divisi al nostro interno?». Qualche segnale positivo c'è. Dai distretti produttivi si passerà, anche grazie al decollo della rete dei Tecnopoli, ai distretti «della conoscenza», veri laboratori dove il know-how dei centri ricerca viene trasferito alle imprese. Mosconi, autore di *La rondine e la piuma - Scegliere la traiettoria nel governo dell'economia* (MUP ed.), è anche responsabile del progetto di ricerca finanziato dalla Fondazione Cariparma sulla *Metamorfosi del modello emiliano*, avviato nel 2009. Durante la conferenza conclusiva, prevista a Parma per fine novembre, le sorprese non mancheranno, perché naturalmente l'andamento dell'economia a livello globale sta influenzando anche il modello emiliano. Non solo in negativo. «La nostra regione vanta un rapporto export/pil nell'intorno del 30%, un dato di assoluto rilievo», continua Mosconi. «Dopo la Lombardia (che è saldamente prima), contende al Veneto la piazza d'onore fra le maggiori regioni esportatrici del Paese con quote del 12,5-13%, e da anni realizza consistenti surplus commerciali, sempre superiori ai 10 miliardi di euro. Tutto questo, in piena globalizzazione e senza più la possibilità di svalutazioni competitive della moneta, vuol dire saper offrire prodotti competitivi e di qualità, che sono apprezzati sui mercati esteri, o per le caratteristiche tecnologiche (pensiamo alla meccatronica) o per il design (il sistema moda) o per una combinazione delle due

La regione contende al Veneto il secondo posto nel ranking italiano dei grandi esportatori



Franco Mosconi o, a destra, Renato Brevini

ONE EXPRESS

Autotrasporto nella rete

Settanta autotrasportatori specializzati nel trasporto espresso su pallet, distribuiti in tutta Italia, cinque hub (Bologna, Milano, Nola, Catania, Roma), 72 terminal con più di 600 operatori impegnati al giorno, 800 mezzi in movimento quotidianamente. Oltre 3.500 pallet movimentati ogni notte (800 mila all'anno) per un fatturato intorno ai 300 milioni di euro. Sono i numeri di One Express, network nato nel 2008

per creare un servizio di corriere affidabile. Che, cifre alla mano, convince il mercato: nel 2010 è cresciuto di oltre 20 punti percentuali e nel 2011, fino a oggi, del 24%. Quest'estate poi One Express ha compiuto un ulteriore passo avanti diventando una spa e puntando decisamente al traffico europeo su pallet, per aprire agli affiliati i mercati esteri e rendere il network accessibile a operatori di altri Paesi. **L.C.**



Un gruppo di dipendenti di Ima durante le celebrazioni per i 50 anni dalla fondazione dell'azienda

(tutta la filiera delle piastrelle e le automobili di lusso)». In buona sostanza, dati alla mano, l'Emilia corre più della crisi. Determinante a questo fine il traino di case history eccellenti come quella della bolognese Ima, che grazie all'impegno di Marco Vacchi (che ha appena passato il testimone al figlio Alberto), cresce da 50 anni, ha raggiunto quota 3.400 dipendenti di cui 1.600 all'estero e ora con le macchine automatiche per il packaging destinate all'industria farmaceutica e del che conquista la Cina, sostenuta dall'ingresso tra i principali azio-

nisti del fondo Mandarin Capital. In occasione dei festeggiamenti per il mezzo secolo è stata inaugurata la nuova facciata della sede aziendale, a Ozzano, lungo la Via Emilia, e l'azienda (quotata in Borsa a Milano dal 1995, pronta allo sbarco a Hong Kong e capace di fatturare oltre 500 milioni di euro, derivanti per il 91% dall'export) ha perfezionato nuove acquisizioni e alleanze in ambito alimentare ampliando ulteriormente l'expertise nel settore. Del gruppo è entrato a far parte il settore dairy & convenience food del gruppo Sympak Corazza, mentre accordi nel settore del packaging per il cioccolato sono stati stretti con la Sacmi di Imola. Parallelamente, è stata completata la riorganizzazione funzionale cominciata a partire dal 2008, dando vita a due grossi poli di interesse: Ima Pharma, legata al settore farmaceutico, affiancata a Ima Industries, rivolta all'alimentare, alla cosmetica e, più in generale, a tutti i prodotti non farmaceutici. La chiave, e non è un caso, sono gli investimenti in r&s, che hanno portato Ima a superare i mille brevetti.

La ricetta antirecessione di tanti imprenditori emiliani è fatta di capitali, flussi di denaro ingenti e costanti. Come quelli che Renato Brevini sta investendo per creare un nuovo polo produttivo per la trasmissione di potenza avanzata a Reggio Emilia. Il quartier generale rimane nel capoluogo, ma il presidente del gruppo Brevini affronta, insieme alla sfida dell'innovazione, anche quella dell'internazionalizzazione, investendo negli Usa e in Germania con la Brevini Wind (sistemi per i generatori eolici) e raddoppiando il polo cinese (Brevini power transmission Yancheng) per i riduttori epicicloidali che fanno muovere navi, miniere, zuccherifici, cementifici e molto altro ancora.

Locali e globali, insomma. Questo, nonostante la crisi, sono e rimarranno ancora per molti anni le più avanzate imprese emiliano-romagnole.

Paola Ferrari

AUTO DA COMPETIZIONE

Dallara, forever young

La nuova Dallara IR12, che dalla prossima stagione sarà protagonista del campionato Indycar, ha appena iniziato i test di sviluppo fuori dalla factory hi-tech creata da Gian Paolo Dallara sulle colline parmensi. Si tratta di una delle storie di successo della motor valley emiliana. Il progettista della Lamborghini Miura oggi è affiancato da Andrea Pontremoli (ex presidente di Ibm Italia), che ha portato la piccola società a nuovi livelli di efficacia gestionale e allo sbarco con un'unità produttiva in terra americana. Il segreto, a un passo dai 40 anni

dalla fondazione dell'azienda? «Cervelli giovani». Negli ultimi quattro esercizi l'azienda ha fatturato in media 40 milioni di euro, di cui il 15-20% viene dedicato a investimenti in r&s. Il team? Ingegneri, quasi tutti italiani, età media 27 anni. P.F.

