

Piemonte

Industria

SULLA STRADA DEL RILANCIO

Meccanica in formato europeo

In Francia e Germania non solo per vendere: ora le Pmi cercano cooperazioni hi-tech

Clara Attene

■ Vicini di casa, oggi in pole position tra i mercati di destinazione dell'export piemontese, domani - sperabilmente partner per l'innovazione. È questa la parabola evolutiva che si sta delineando per i rapporti tra Piemonte, Francia e Germania, per lo meno nell'ambito della meccanica avanzata.

Nei primi sei mesi di quest'anno, dalla regione subalpina tra prodotti metalmeccanici e della meccanica avanzata sono partite per la Francia merci per un valore complessivo di 1,56 miliardi, mentre le esportazioni di questo settore dirette in Germania hanno raggiunto quota 1,7. Quote prioritarie se si pensa che l'export complessivo della manifattura piemontese verso i due Paesi europei è stato nello stesso periodo rispettivamente di 2,76 miliardi verso i mercati francesi e di 2,77 verso quelli tedeschi.

È in questo scenario che alcune settimane fa sono state gettate le basi del nuovo progetto di collaborazione transfrontaliera che darà vita al primo meta-cluster europeo della meccanica, chiamato *Mechatronics european intercluster project framework* - lancio ufficiale previsto per l'inizio del 2012 - legando il Mesap piemontese (Polo della meccatronica e dei sistemi di produzione avanzati), Thésame, rete francese di Pmi del settore che ha sede nell'Alta Savoia, e i tedeschi del cluster Kompetenznetzwerk BW di Göppingen, nel Baden-Württemberg.

Un passo - preceduto dalla scorsa primavera da un accor-

do di collaborazione con Viaméca, polo di competitività francese della meccanica con sede a Saint-Étienne - che concretizza l'obiettivo di fare sistema con due dei principali partner dell'economia regionale, trasformandoli da punti di arrivo in punti di partenza. «Ai prossimi bandi europei, previsti per l'estate del prossimo anno - spiega Mauro Zangola, responsabile di programma del team che si occupa della gestione del polo promosso dall'Unione industriale torine-

se -, contiamo di partecipare assieme a questi partner con una serie di progetti articolati sui tre Paesi».

Ma non basta. Il Mesap, per preparare in maniera strutturata le basi per la cooperazione, ha chiesto anche a **Icm Advisors**, società che si occupa della valutazione degli asset immateriali, in particolare nel campo dell'innovazione e del trasferimento tecnologico, una valutazione delle proprie potenzialità.

Su questo studio, quindi, si baserà lo sviluppo di ulteriori azioni di cooperazione, in base all'unione di caratteristiche complementari dei vari poli.

Potenziali partner, una costellazione di gruppi di imprese d'eccellenza - 14 poli di competitività francesi e 21 cluster tedeschi, per un totale rispettivamente di 1.300 e 1.700 imprese -, che comprende, oltre ai nomi già citati, altri poli operanti come Mesap nei settori della meccatronica e dei sistemi avanzati di produzione. Ma non solo: i comparti interessati sono numerosi e spaziano in ambiti differenti, come la mobilità aerea, ferroviaria, stradale e navale, l'aerospazio, l'energia, la chimica l'agroalimentare, il tessile, l'automotive, il laser, le nanotecnologie e l'Ict. Contatti che sono stati elaborati e resi disponibili dagli uffici di gestione del Mesap in un database a uso delle imprese, per fornire loro una prima base su cui costruire, mettendo il più possibile al bando qualsiasi tipo di improvvisazione, nuove forme di collaborazione, anche a livello di singole aziende.

Uno stimolo ulteriore per società già presenti sui mercati europei e asiatici, come la Mect di Alpiagnano, specializzata nella produzione di dispositivi elettronici di controllo. «La partecipazione al Mesap è stata uno sviluppo naturale della nostra impostazione basata sull'innovazione - afferma Giuseppe Miretti, fondatore dell'azienda -. Una scelta che non possiamo che confermare, alla luce delle caratteristiche attuali dei mercati internazionali, dove per ambire a ricoprire un ruolo di rilievo non possiamo giocare sul fattore prezzo, ma sulla ricerca e sulla qualità».

Qualità che, secondo Stefano Chmielewski, presidente di Renault Trucks e originario di Torino, che a Lione dirige la divisione del gruppo Volvo per la produzione di veicoli pesanti, deve essere proposta in maniera corretta. «Bisogna lavorare sul posizionamento dei prodotti meccanici piemontesi e italiani acquistando maggiore credibilità sotto il profilo dell'ingegneria e della tecnica, oltre che del design - dichiara -. Per fare un esempio, se un pezzo prodotto in Germania si rompe, difficilmente qualcuno penserà che era difettoso fin dall'origine, mentre lo stereotipo sul componente italiano è che è bello, ma si rompe. E poi è importante la capacità di innovare e di integrarsi con il sistema francese, creando per esempio delle società di diritto locale, in modo da presentarsi come partner e non solo come concorrenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'iniziativa. Le aziende del Polo della meccatronica (Mesap) hanno stretto accordi con 35 cluster transalpini e tedeschi

Con la Cina si comincia a fare sul serio

► Continua dalla prima pagina

Non solo. Dal 2008 il Piemonte ha coinvolto nel progetto 20 case costruttrici cinesi e aperto desk a Hefei, a Pechino e, un mese fa, a Changchun.

«In questi giorni - aggiunge Barberis - ospitiamo i responsabili acquisti delle importanti imprese automobilistiche cinesi: Changhe, FAW Car, Great Wall Motors, Jac, ZX Auto, nonché Sokon, a Torino a partire da oggi per individuare nuovi potenziali fornitori tra le aziende di From Concepto Car».

Le eccellenze del Piemonte saranno in prima fila anche questa volta. «Noi fin dal 2004 abbiamo portato avanti un'attività di dialogo costante e capillare con la Cina, con l'obiettivo principale di promuovere le imprese del settore stile e ingegneria, dove la distanza tra Paesi è meno rilevante - precisa il presidente della Camera di commercio -, nonché le imprese di componentistica che hanno avviato stabilimenti in Cina questa strategia, affiancata alla competenza delle nostre aziende, ci ha permesso di raggiungere risultati importanti».

In breve, il Piemonte s'è guadagnato la fiducia di interlocutori di spicco, come quelli arrivati già ad esempio il colosso cinese Beijing Automotive Group (Baic) e quelli in arrivo, come di Sokon, un altro importante costruttore privato.

Non meno importante la delegazione piemontese di piccole e medie imprese (tra cui Bisiach & Carru, Pola&Massa, Paolo Astori, Prima Industrie) e grandi industrie (Microtecnica e Avio) del settore aerospaziale.

C'è infatti un altro versante cinese di grande rilevanza, quello dedicato all'aerospazio e la missione coordinata da Torino Piemonte Aerospace è stata alla China Helicopter Exposition, la prima esposizione in Cina dedicata al settore elicotteristico, a Tianjin lo scorso mese di settembre, e alla Aviation Expo Beijing, altro evento biennale dell'industria aeronautica.

Al China Helicopter Exposition hanno partecipato 2 mila visitatori, 100 espositori cinesi e altrettanti stranieri, tra cui Agusta Westland e Eurocopter, e all'Aviation Expo Beijing, in pratica l'occasione ideale per presentare i propri componenti e servizi ad una committenza altamente qualificata, per i 6 espositori saranno organizzati incontri bilaterali con i principali player cinesi ed europei insediati in Cina. L'agenda di appuntamenti includeva anche un programma di visite ai principali siti produttivi di società cinesi ed europee.

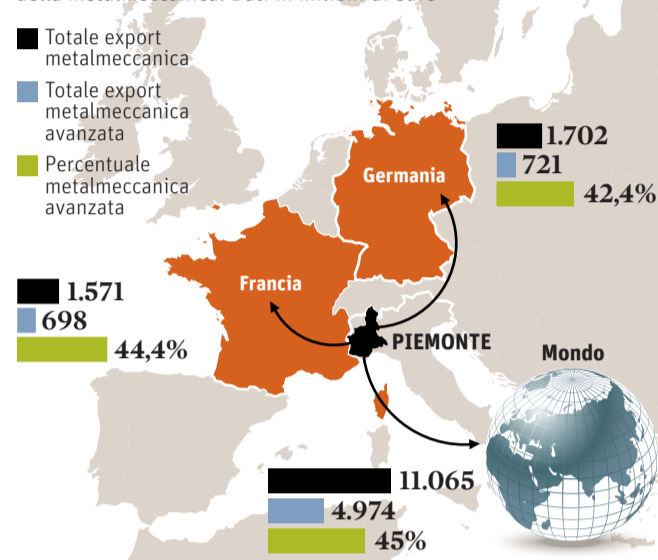
È questo il metodo Piemonte che, come si è visto, ha già portato ottimi frutti nel settore dell'automotive.

R.Fa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le destinazioni

Export del Piemonte nel I semestre 2011 verso Francia, Germania, mondo e percentuale della metalmeccanica avanzata sul totale della metalmeccanica. Dati in milioni di euro



Il peso della metalmeccanica

Piemonte, export primo semestre 2011, in euro, dati cumulati

	Francia	Germania	Mondo
Totale export manifattura			
Prodotti attività manif.	2.767.717.172	2.779.771.979	18.796.398.775
Totale export metalmeccanica			
Mezzi di trasporto	514.252.011	613.702.495	4.257.989.439
Metalli di base*	359.341.703	367.186.996	1.833.095.940
Totale export metalmeccanica avanzata			
Macchinari e appar. Nca	508.293.148	549.785.432	3.725.091.930
Computer, apparecchi elettronici e ottici	71.914.810	65.104.524	522.582.594
Apparecchi elettrici	117.910.298	106.428.681	726.752.577

(*) Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti

Grandi opere. La Tav è stata confermata tra le infrastrutture prioritarie della Ue

L'alta velocità Torino-Lione cambia la geografia economica

Maria Chiara Voci

■ Il corridoio europeo di riferimento non è più il famoso «corridoio 5», che da Lisbona correva verso Kiev, ma oggi è l'asse 3 del Mediterraneo, che si sviluppa fra la città spagnola di Algeciras e il confine orientale dell'Ungheria. Una versione ristretta all'interno della quale, tuttavia, la Torino-Lione è comunque confermata fra le infrastrutture considerate prioritarie dalla Commissione europea, che lo scorso 19 ottobre ha presentato il piano di investimenti *Connecting Europe*, per la realizzazione entro il 2030 dei dieci corridoi prioritari necessari a completare la rete di trasporto essenziale («rete centrale» o «core network»).

Una scommessa per eliminare strozzature e snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto passeggeri e merci, che nel caso specifico della Torino-Lione accorcerà le distanze innanzitutto fra Italia e Francia, contribuendo a disegnare una nuova geografia economica tra i due Paesi e con il resto del continente.

Grazie all'intenso lavoro intergovernativo la linea veloce fra il capoluogo piemontese e la regione transalpina del Rhône-Alpes ha scongiurato la minaccia del taglio drastico ai fondi già stanziati dall'Europa fino al 2013 (così come era stato ventilato lo scorso anno a Bruxelles).

Ci sono voluti alcuni mesi di tempo, ma alla fine per l'infrastruttura sono state rispettate tutte le precondizioni imposte dall'Ue. Il progetto preliminare della parte comune è stato approvato dalla Conferenza intergovernativa e ha ricevuto in Italia il via libera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (la pubblicazione in «Gazzetta Ufficiale» risale ad appena pochi giorni fa).

Per quanto riguarda i can-



Alta velocità. Mentre il movimento No Tav continua a opporsi alla costruzione della linea ad alta velocità fra Torino e Lione, a Chiomonte (Torino) in Val di Susa sono aperti i cantieri per la costruzione del primo tunnel esplorativo del nuovo collegamento ferroviario

tieri, in alta Val Susa a Chiomonte sono partiti i lavori per la realizzazione della discesa italiana della Maddalena, propedeutica a sondare il terreno per il tunnel di base:

LA REALIZZAZIONE

A Chiomonte in Val Susa prosegue a tappe forzate il cantiere dei lavori preliminari del tunnel tra le proteste degli abitanti

anche se in realtà, fino a oggi, il cantiere si estende solo su una parte delle aree di scavo previste, mentre non sono ancora partite le lettere di occupazione temporanea dei terreni a ridosso dell'imbocco della galleria, di proprietà del movimento No Tav, che resta sulle barricate, come peraltro confermano le manifestazioni della settimana scorsa.

Sul piano della diplomazia, è, invece, stato raggiunto fra i ministri delle Infrastrutture (anche se non ancora formalmente siglato dai governi) l'accordo per la nuova ripartizione dei costi fra Italia e Francia: Roma si farà carico del 57,9% delle spese della parte comune e Parigi del restante 42,1, con un riequilibrio rispetto alla vecchia versione.

Altro risultato raggiunto nel corso del 2011 è che l'infrastruttura sarà realizzata per fasi successive, sia sul versante italiano che su quello transalpino. Si parte dal tunnel transfrontaliero e dalle stazioni internazionali di St-Jean de Maurienne e Susa, per un importo complessivo di circa 8 miliardi, coperti al 30% dall'Unione europea e per il resto suddivisi fra i due Stati (secondo il carico sopracitato).

Nel frattempo, mentre è in

partenza la fase di progettazione definitiva dell'opera, ripartono anche i ragionamenti sui carichi di traffico della linea. A metà ottobre è stato presentato il progetto Interpalpes Trasporto Intermodale Transalpino, cofinanziato dal programma Alcotra 2007-2013 e promosso dalla Conferenza delle Alpi franco-italiane per definire nuove soluzioni operative per lo sviluppo dell'intermodalità sul territorio franco-italiano.

La vera scommessa, secondo il Certet, il centro di Economia regionale dei trasporti e turismo della Bocconi, potrebbe comunque arrivare dal traffico passeggeri. Non a caso Ltf, la società mista italo-francese che coordina i lavori, ha avviato uno studio sulle potenzialità della Tav come linea per il trasporto delle persone: i risultati saranno noti a metà del 2012.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGRID:
OGNI ENERGIA È DEDICATA A TE.

Fornire energia alle aziende è il nostro mestiere. Dare qualcosa in più è la nostra passione.

Energrid è un partner pieno di attenzioni, che ti è vicino in modo concreto e costante. Con passione, e con tante soluzioni innovative, come **ContaCorrente**: il rilevatore che segnala il consumo di energia in tempo reale. Perché è la tua fiducia che ci dà energia.

Chiamaci e il tuo sorriso si illuminerà: 800.234.110 • www.energrid.it



EnerGrid
L'energia che stai cercando

Energrid è una società del Gruppo Gavio