

QUATTRO & DUE RUOTE | LA RISCOSSA CORRE DA MODENA A REGGIO EMILIA

# «MOTOR VALLEY» CHE IMPENNATA!

Nei primi dieci mesi del 2006 le vendite di moto sono aumentate del 27%, quelle delle auto di lusso del 20%. Perfino i go-kart vanno veloci: più 5%. Così migliaia di aziende accelerano. Anche all'estero.

di GIANLUCA FERRARIS

**L**e insegne sui capannoni che corrono lungo la via Emilia sono luccicanti e non proprio anonime: **Ducati, Ferrari, Italjet, Lamborghini, Malaguti, Maserati, Minarelli, Morini...** Raccontano il passato glorioso e il presente ricco di sfide di quel lembo di terra a cavallo tra le province di Modena, Bologna e Reggio: poche centinaia di chilometri quadrati che da un secolo sono sinonimo di automobili, moto e go-kart di alta qualità.

Ancora oggi, a cent'anni esatti dalla nascita di **Fiat Trattori** (l'odierna **Cnh**, che diede il via all'industrializzazione della Bassa Padana) il distretto motoristico emiliano rappresenta uno degli episodi più positivi e affascinanti dell'imprenditoria italiana di medie dimensioni: non esiste altra zona al mondo che presenti altrettanti marchi al top nelle due e nelle quattro ruote. Marchi che nei

primi 10 mesi del 2006 hanno visto balzare le performance grazie agli ottimi risultati delle immatricolazioni (+27,2% le moto, +19,9% le auto di lusso, +5% i kart) e che dal 7 dicembre le celebreranno al Motorshow di Bologna.

Ma la vera anima del territorio restano le migliaia di aziende che lavorano dietro le quinte: dai motori alle scocche, dalla meccanica alla componentistica, l'indotto locale è un insieme di eccellenze e di competenze. Non a caso da queste parti, oltre ai produttori di bolidi e a quelli di macchine agricole (altro comparto fondamentale), fanno abitualmente shopping anche «normali» clienti come **General Motors** e **Volkswagen**.

Nel complesso all'interno della «Motor Valley» emiliana agiscono 5 mila imprese e 41 mila addetti che, secondo le stime delle associazioni territoriali, dovrebbero chiudere il 2006 con un fattu-



DANIELE DAINELLI/CONTRASTO

rato di circa 15 miliardi (+11,7% rispetto al 2005), dei quali poco meno di 8 destinati alle esportazioni (+13,6%): in Europa e negli Stati Uniti, ma anche in Cina, in Australia e nel Golfo Persico.

**NUOVA COMPETITIVITÀ.** Di queste realtà molto «glocal», l'Istat ha censito con dovizia la ripartizione territoriale: vince la provincia di Modena, con una quota del 40,33% sull'occupazione specializzata e del 37,2% sui ricavi complessivi. «Per noi quello meccanico-motoristico è un settore chiave» conferma Mauro Valerio Guerzoni, direttore generale della Confindustria Modena. «Se il biennio 2003-2004 è stato inferiore alle attese, negli ultimi due anni abbiamo assistito a una rinnovata competitività di tutta la filiera. Segreti? Non credo che ce ne siano: semplicemente qui si è realizzato quel giusto mix tra investimenti, ricerca e aggregazioni di imprese che tutti invocano come soluzione del problema distrettuale».

Sarà anche per questo che le aziende della «Motor Valley» risultano, rispetto alla media italiana, molto meno orientate alla delocalizzazione e all'outsourcing produttivo. Altri primati in ordine sparso: questo è il primo distretto non alimentare a essersi dotato di un marchio di qualità e primo centro a trasformare

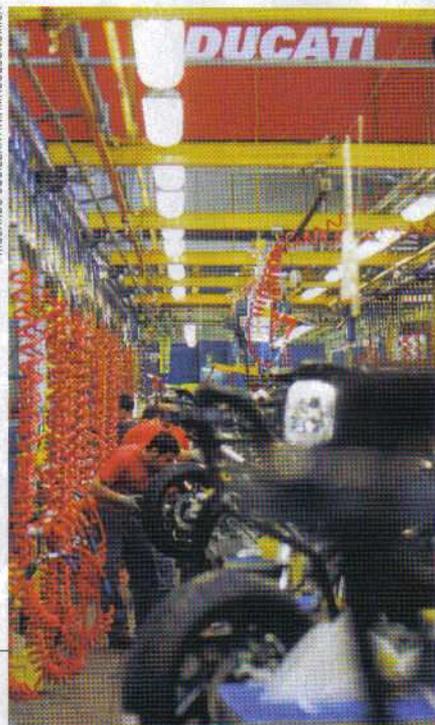
## IL TRIANGOLO DELLE RUOTE HA SMESSO DI SBANDARE

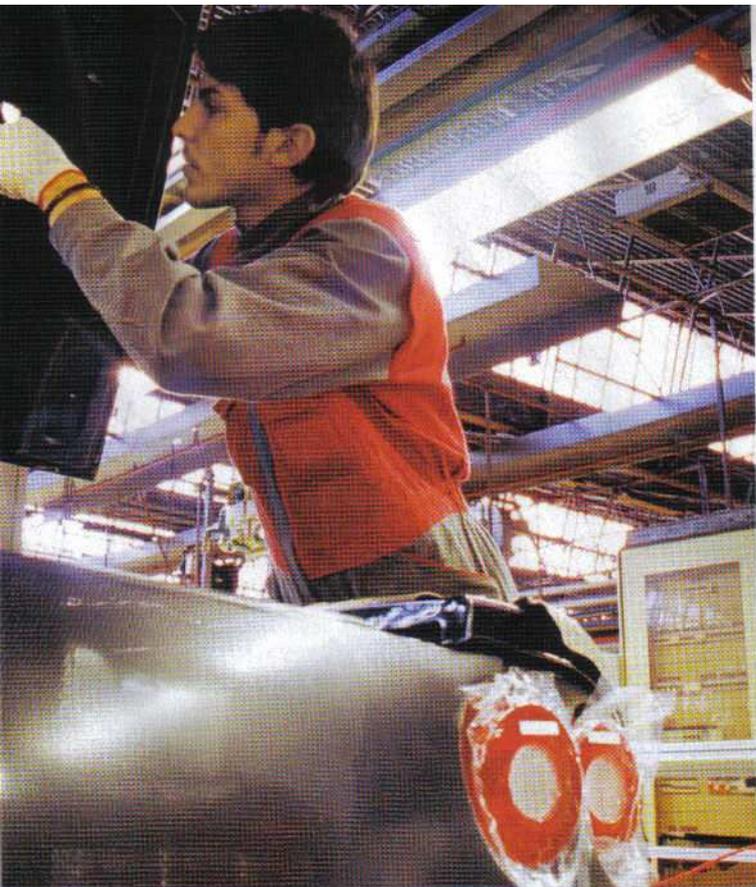
BOLOGNA, MODENA E REGGIO EMILIA



<b>IN MEDIA, 2,6 MILIONI DI EURO</b>	
IMPRESE	5.000
ADDETTI	41.000
FATTURATO	13 MILIARDI
QUOTA EXPORT	55%

RICCARDO SOULLANTINI/MAGECONOMICA





le sue fabbriche in un'attrazione turistica. E ogni anno decine di migliaia di visitatori generano introiti aggiuntivi per le case, visitando il museo Enzo Ferrari di Maranello o la catena di montaggio della Lamborghini a Fano.

Per una volta, insomma, le performance sembrano al riparo da critiche. Ma Andrea Lipparini, ordinario di gestione dell'innovazione all'Università di Bologna ed ex membro del consiglio di Ducati, invita a non abbassare la guardia: «La filiera a prima vista funziona, ma le realtà di piccole e medie dimensioni che soffrono restano parecchie. In molti settori si assiste ancora a una crescita a due velocità».

Secondo Lipparini, a essere penalizzati saranno i piccoli terzisti che lavorano nella subfornitura per le due ruote: «Per questo» prosegue «prima di cantare vittoria, occorrerà incrementare ancora i volumi di vendita e insistere sulla creazione di una vera rete, che coinvolga imprese e territorio».

**CAVALLI RAMPANTI**  
Lavorazioni quasi «artigianali» alla Ferrari di Maranello (Modena). Nell'altra pagina, la Ducati di Bologna.

15 - CONTINUA. Le precedenti puntate della grande inchiesta di *Economy* sui distretti italiani sono state pubblicate sui numeri 22/05 (Manzano), 25/05 (Fermano-Maceratese), 30/05 (Veneto-Clima), 34/05 (Prato), 41/05 (Nocera-Gragnano), 45/05 (Carrara), 4/06 (Biella), 10/06 (Mazara del Vallo), 15/06 (Maniago), 19/06 (i distretti orafi), 25/06 (Castel-Goffredo), 30/06 (Murgia), 37/06 (Dixet) e 44/06 (Brianza).

*Hommage à ALPHONSE Mucha*

**FREY WILLE**  
SINCE 1951

Milano: Piazza Cordusio & Aeroporto Linate (Airside)  
Venezia • Bolzano • info 02-890 11 079 • www.frey-wille.com  
VIENNA • PARIS • LONDON • MOSCOW • DUBAI • TOKYO • LOS ANGELES

DESIGN BY FREY WILLE