

Venerdì
3 Giugno 2016

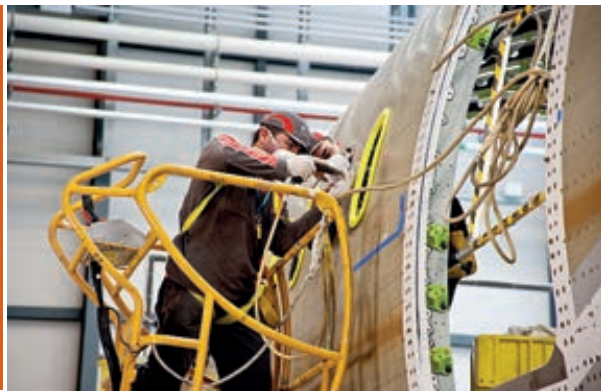
IL GIORNALE DELL'ECONOMIA REALE

www.ilsola24ore.com
@24ImpresaTerr



ENERGIA ELETTRICA Nuove tariffe per i contatori

Laura Serafini ► pagina 8



VIAGGIO NELL'ITALIA CHE INNOVA/PUGLIA L'aerospazio in mezzo agli ulivi

Mariano Maugeri ► pagina 9

INTERVISTA | Ondra Otradovec | Responsabile M&A di ArcelorMittal

«L'Ilva è strategica ma va risanata»

«Partecipiamo all'asta perché siamo convinti di arrivare al pareggio in due-tre anni»

Paolo Bricco

Matteo Meneghello
MILANO

«Il lavoro a Taranto sarà duro. Ci vorranno due o tre anni per riportare l'Ilva al break even. Ma siamo convinti di riuscirci perché abbiamo una forte esperienza nel turnaround delle aziende. Per questa ragione partecipiamo con convinzione all'asta organizzata dal Governo italiano. L'Ilva, per noi, è strategica, ma anche noi, come grande gruppo internazionale in grado di valorizzare ogni nostra controllata, possiamo essere strategici per l'azienda. L'Ilva va risanata e va riposizionata, trasformando il suo acciaio da commodity a prodotto con più valore aggiunto. Questo è quello che permetterà un futuro sostenibile all'azienda e solo ArcelorMittal ha il know how per raggiungere questo traguardo».

In questo colloquio con Il Sole 24 Ore Ondra Otradovec, responsabile dell'area fusioni e acquisizioni di ArcelorMittal, espone per la prima volta i piani della multinazionale sull'Ilva. La scelta di Palazzo Chigi sul miglior offerente era attesa per il 30 giugno. La sera di martedì il Consiglio dei ministri ha aggiunto altri quattro mesi per una nuova analisi degli investimenti ambientali, allungando così i tempi alla fine dell'anno: «Seguiamo il processo di vendita così come strutturato dal Governo. Data la situazione estremamente complicata, un processo di vendita rapido sarebbe negli interessi della società e degli stakeholders, così da potere iniziare a lavorare per stabilizzare l'assetto e garantire un futuro sostenibile».

Per l'Ilva, avete stretto una alleanza con Marcegaglia. È stato detto che nella joint venture voi avrete l'85% e l'impresa italiana il 15%. Sono proporzioni corrette?

Sì, sono corrette. Gli ordini di grandezza sono quelli. Anche se stiamo continuando il dialogo con la Cassa Depositi e Prestiti. Qualora la Cdp aderisse al nostro progetto, le quote azionarie cambierebbero. Siamo molto contenti dell'alleanza con Marcegaglia, che consideriamo un partner strategico. Non soltanto perché è una impresa italiana con una solida reputazione e un management stabile. Ma anche perché ha una specializzazione, di trasformazione e non di produzione, complementare a quella dell'Ilva, di cui è peraltro la prima cliente. Ci farebbe piacere anche una presenza nell'azionariato di Cdp, in quanto espressione del Governo e come socio finanziario.

Quali sono gli elementi principali del vostro piano industriale?

Per iniziare immaginiamo una acciaieria di Taranto che produca 6 milioni di tonnellate all'anno, con tre altoforni. Poi, se le cose dovessero funzionare e se la domanda lo richiederà, potremmo aumentare i livelli produttivi. Naturalmente servirebbero investimenti in tecnologia e interventi di manutenzione che, negli ultimi anni, hanno scaraggiato. Per l'impatto ambientale realizzeremo investimenti in linea con le best practice europee internazionali che renderanno l'impianto di Taranto assimilabile ai migliori standard dell'Ue. Il turnaround di Taranto deve essere allo stesso tempo ambientale, industriale e commerciale. Il successo di Ilva non è garantito solo dalla vendita, ma da un partner solido, capace di fornire know how tecnologico, nuovi prodotti e mercati.

L'ex commissario Enrico Bondi aveva previsto la possibilità di alimentare la produzione con il peridotto, magari



ArcelorMittal. Ondra Otradovec

realizzando un impianto in loco. Cosa ne pensa?

Non siamo convinti possa funzionare. Non ne vediamo la logica: una scelta del genere ha senso solo nei mercati dove lo spread tra il prezzo del rottame e il prodotto finale è maggiore che in Europa e dove c'è un prezzo dell'elettricità inferiore. Condizioni presenti, ad esempio, negli Stati Uniti, ma non in Europa. È un investimento importante e le condizioni non giustificano questa opzione. Sono altre, e numerose, le sfide legate all'impianto di Taranto.

A Taranto c'è molta preoccupazione per l'occupazione.

LA CORDATA
«Il gruppo Marcegaglia avrà il 15% della quota, ma aspettiamo anche Cassa depositi e prestiti»

IL PIANO INDUSTRIALE
«Faremo investimenti in ricerca e ambiente. Occupazione adeguata ai livelli produttivi»

Oggi ci sono 11.500 addetti diretti, che salgono a 16 mila in tutta Italia. Che cosa contiene il vostro piano industriale a questo proposito?

Il livello occupazionale dovrà essere proporzionato ai livelli produttivi che gradualmente realizzeremo sulla base di parametri utilizzati anche dalle altre aziende europee del settore. Ci candidiamo a comparare l'Ilva anche in virtù della complessità e del livello di specializzazione del nostro gruppo multinazionale. Investiamo ogni anno 250 milioni di dollari in R&S. Nei nostri 12 centri di ricerca lavorano 1.300 specialisti. Il 60% della nostra ricerca è concentrato sull'automotive industry. Pensate a quello che possiamo fare per il miglioramento qualitativo dell'acciaio di Taranto destinato agli stabilimenti di FCA, di cui siamo già fornitori, e alle aziende della componentistica italiana che lavorano con le case automobilistiche tedesche. Lo stesso vale per l'ambiente. Abbiamo ridotto dal 2007 le emissioni di CO2 del 45% e quelle di polveri, dal 2010, del 21 per cento. Siamo fiduciosi che l'integrazione di Taranto nel nostro contesto tecnologico e industriale porterà beneficio allo stabilimento e alla città.

Un anno e mezzo fa avete studiato il dossier Ilva. Allora l'operazione non andò in porto. Che cosa è cambiato?

Rispetto ad allora, esiste una maggiore distinzione fra le responsabilità di chi viene accusato di avere inquinato Taranto e le re-

sponsabilità di chi oggi sarà chiamato a gestire il risanamento ambientale e il turnaround industriale. Per noi Ilva è strategica. In un passaggio storico sancito dal consolidamento industriale di molti big player, ArcelorMittal scommette sull'Europa. Fra il 2015 e il 2016 il nostro debito netto è sceso da 16 a 12 miliardi di dollari. Il che indica uno stato patrimoniale sano con un rapporto di 2,2 tra debito netto e Ebitda. Disponiamo di 14 miliardi di dollari di liquidità. Miriamo a poche selezionate acquisizioni. Ilva è una di queste in quanto complementare alle nostre aree di business e perché crediamo di poter fare la differenza positiva per l'azienda e i suoi stakeholders.

In caso di successo dell'operazione Ilva, non rischiate problemi con l'Antitrust comunitaria?

Certamente l'Antitrust controllerà ogni acquisizione. Genericamente parlando non credo che ci saranno grossi problemi. Nella maggior parte delle linee di prodotto resteremo comunque sotto il 40% del mercato. In alcune linee potremmo superare questa soglia, ma abbiamo studiato a fondo la questione sul piano legale e non abbiamo individuato rischi concreti.

L'altra cordata in lizza è incentrata sui turchi di Erdemir. Se dovesse aggiudicarsi Ilva, ci sarebbero conseguenze per il mercato italiano e per l'operatività di ArcelorMittal nell'Europa del sud? Il vostro interesse per Ilva ha ragioni difensive?

Non facciamo operazioni difensive, fino a poco tempo fa eravamo gli unici in lizza per Ilva, ben prima di Erdemir che è una buona azienda, della quale tra l'altro possediamo una quota residuale del 12,5%. Si tratta comunque di un gruppo molto concentrato sul mercato turco, delle stesse dimensioni di Ilva: è la prima volta che compie un'operazione al di fuori dei confini del Paese. Per questo è difficile giudicare che strategia adotterà, eventualmente, in Italia. La questione Ilva è molto complessa e costituisce un turnaround difficile: per questo crediamo che il suo futuro possa essere sostenuto da un gruppo che produce acciaio, che sia forte e articolato, con una consolidata presenza in Europa che possa integrare Ilva nel suo modello di business, aprendo possibilità per nuovi prodotti e mercati. Non vediamo alcuna altra azienda del settore che possa portare gli stessi vantaggi.

Signor Otradovec, quando è stata l'ultima volta in cui è andato a Taranto?

Io personalmente sono stato a Taranto un anno e mezzo fa, quando abbiamo compiuto una due diligence molto dettagliata. Questa volta abbiamo mandato il team delle operations per fare un aggiornamento dello stato dell'arte dell'acciaieria. L'acciaieria di Taranto deve tornare a vivere. E, perché questo accada, serve un grande gruppo siderurgico presente in tutto il mondo, un management di primo livello che operi da anni nel settore e nuovi mercati di sbocco. Non si può affidare l'impianto a una dirigenza priva di competenze nell'acciaio. Noi abbiamo il tipo di management giusto: specializzato, abituato a gestire turnaround complessi e con una vasta esperienza internazionale. E lo metteremo a disposizione dell'Ilva, dove abbiamo incontrato lavoratori seri e qualificati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I signori dell'acciaio

LE PRIME COMPAGNIE PRODUTTRICI AL MONDO

Anno 2015. Dati in milioni di tonnellate

	ArcelorMittal (Lussemburgo)	97,136
	Hebei Steel Group (Cina)	47,745
	Nippon Steel and Sumitomo Metal Corporation (Giappone)	46,374
	Posco (Corea del Sud)	41,975
	Baosteel Group (Cina)	34,938
	Shagang Group (Cina)	34,214
	Ansteel Group (Cina)	32,502
	JFE Steel Corp. (Giappone)	29,825
	Shougang Group (Cina)	28,553
	Tata Steel Group (India)	26,314
	Wuhan Steel Group (Cina)	25,776
	Shandong Steel Group (Cina)	21,692

Fonte: World Steel Association

LA PRODUZIONE DI ACCIAIO DEI PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI

Gen/apr 2016 e variazione % su 2015. Dati in migliaia di tonnellate

	Cina	261.420	-1,8 ▼
	Giappone	34.347	-2,3 ▼
	India	30.713	+2,3 ▲
	Stati Uniti	26.221	-0,3 ▼
	Russia	23.141	-3,9 ▼
	Corea del Sud	22.125	-2,3 ▼
	Germania	14.338	-2,3 ▼
	Turchia	10.583	+2,8 ▲
	Brasile	9.737	-14,0 ▼
	Ucraina	8.268	+16,8 ▲
	Italia	7.882	+1,1 ▲
	Taiwan	6.945	-10,0 ▼

Lo stabilimento. A luglio scadenze per quattordicesima e premio di produzione

A Taranto rischio liquidità

Domenico Palmiotti
TARANTO

«È la liquidità dell'Ilva, e quindi la sua capacità di fronteggiare nei prossimi mesi i diversi pagamenti, il problema che più preoccupa dopo la decisione del Governo di differire, con decreto legge, i termini della cessione dell'azienda inizialmente fissati al 30 giugno. Non ci sono allarmi al momento, magari a luglio l'Ilva dovrà affrontare nei confronti dei 16 mila dipendenti del gruppo, di cui 11 mila a Taranto, un esborso non da poco. Oltre allo stipendio, infatti, bisognerà pagare la quattordicesima e la rata trimestrale in scadenza del premio di produzione, que-

st'ultima variabile in relazione alle ore di lavoro e all'attività del reparto. Da gennaio scorso ad oggi l'Ilva ha potuto contare per la gestione corrente su un prestito di 300 milioni dello Stato. Risorse assegnate per «traghetture» l'azienda dai commissari ai nuovi gestori, con l'obbligo per quest'ultimi - previsto dalla legge 13

LA SITUAZIONE

Il prestito dello Stato da 300 milioni rischia di non bastare, con i tempi lunghi si aprono spiragli per creditori e indotto

di febbraio - di restituire allo Stato con gli interessati non appena preso possesso della società. E ciò nonostante, comunque, la Commissione Europea sul punto ha aperto anche un'indagine perché sospetta che possa trattarsi di aiuti di Stato. È evidente che i 300 milioni adesso non basteranno a coprire i mesi dopo giugno nei quali l'Ilva resterà affidata ai commissari, per cui è da vedere come si affronterà quest'aspetto delicato. Anche perché non sono in ballo solo gli stipendi, ma anche manutenzioni, ricambi e pagamento di fornitori e indotto che vengono già da un periodo difficile: quello relativo ai mesi

precedenti. L'amministrazione straordinaria (gennaio 2015) nei quali non sono stati pagati, tant'è che i creditori si sono iscritti nello stato passivo dell'Ilva e le imprese di Taranto, attraverso una società consortile chiamata «Indotto Ilva», ora vogliono provare a trasformare i loro crediti in capitale della nuova azienda. Una «conversione» che sino a qualche settimana fa i commissari avevano escluso per il fatto che, con l'Ilva in cessione a fine giugno, non sarebbe stato possibile accertare la veridicità dei crediti rivendicati. Ora la disponibilità di più tempo potrebbe dare chance alla richiesta dell'indotto: è imminente da parte dei commissari l'avvio dell'esame delle singole posizioni creditorie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALL'INTERNO

Industria

GRANDE DISTRIBUZIONE

Auchan investe
200 milioni

Emanuele Scarci ► pagina 8

TRASPORTI

Alla Lombardia
servono 200 treni

Marco Morino ► pagina 8

CARTA

Lucart cresce
in Ungheria

Silvia Pieraccini ► pagina 8

FIERE

Rimini sbarca
sul mercato cinese

► pagina 8

NUOVE IMPRESE

I big di Parma
aiutano le start-up

Ilaria Vesentini ► pagina 9

Turismo

DUE GIUGNO

Ponte positivo
nonostante il meteo

Vincenzo Chierchia ► pagina 10

Lavoro

ISTRUZIONE

L'anno all'estero
lo paga l'azienda

Francesco Prisco ► pagina 10

Mondo & Mercati

OBIETTIVO PAESE

Singapore attrae
imprese globali

Gianluca Di Donfrancesco ► pagina 11

SU INTERNET

Fiere

BOLOGNA

Il 2015 si chiude
con un buco
di 9 milioni di euro



Assicurazioni

ASSICURAZIONI

Zurich rilancia
lo smart working

Viaggio nell'Italia che innova I TERRITORI



Cervelli e materiali

In un grande capannone 635 tra tecnici e ingegneri lavorano il carbonio per i pezzi superleggeri degli aerei

Aerospazio nel cuore degli ulivi

A Grottaglie, nella fabbrica hi-tech per le fusoliere dei Boeing



Mariano Maugeri

GROTTAGLIE. Dal nostro inviato

L'innovazione e Domenico Modugno sono due nozioni apparentemente inconciliabili, ma il Mimmo nazionale avrebbe allargato le braccia e rivolto lo sguardo al cielo se qualcuno gli avesse detto che a Grottaglie, 80 chilometri dalla sua Polignano a Mare, il blu si sarebbe dipinto ancor più di blu e volare oltre che un verbo e il refrain di una canzonetta sarebbe diventata una profezia che si autoavvera, con pezzi di fusoliera del Boeing 787 Dreamliner avvolti nella fibra di carbonio da 635 operai e ingegneri - età media 32 anni - tutti pugliesi purosangue.

Ora, al posto di una distesa infinita di ulivi, molti dei quali ripiantati sulla Brindisi-Taranto, si rincorrono una serie di enormi hangar. A colpire è l'immensità di questi luoghi, l'aria rarefatta

(umidità e temperature controllate per non deteriorare il carbonio) e il silenzio quasi impensabile, come se chiudendo gli occhi ci si trovasse ancora in una foresta di ulivi.

A troneggiare enormi pezzi di carlinga, tre volte a settimana caricati su un Boeing 747 cargo

LA GESTIONE

De Palma (capo del progetto): dal 2007, finito il periodo di addestramento, la direzione delle operazioni è totalmente italiana

simile a una balena volante che fa la spola tra la pista di Grottaglie e il South Carolina. A Charleston i singoli componenti costruiti in 11 stabilimenti (Giappone con tre fabbriche, Corea del Sud, Italia con due, Grottaglie e Foggia, e cinque negli States) vengono assemblati.

Un'alleanza planetaria con

l'obiettivo di spalmare e frazionare i costi sui diversi partner. Le bobine di carbonio, materia prima fondamentale nella costruzione dell'aereo, arrivano dagli Usa nei porti di Taranto e Bari. Una catena tracciata come i radar con gli aerei in volo: il carbonio viaggia in container frigorifero a temperatura controllata. È sufficiente un'alterazione della temperatura per spedirlo al macero. La leggerezza dell'aereo, con conseguente risparmio di carburante e raggio d'azione più lungo, non è l'unica caratteristica del 787. Lacarlinga, a differenza del passato, non ha né fori né chiodi, con ovvi risparmi nella manutenzione.

Dice Angelo De Palma, l'ingegnere foggiano responsabile della produzione: «Nel 2007, a cinque anni dall'accensione della fabbrica, c'è stata l'investimento a U tra tecnici stranieri e italiani: finito il periodo di addestramento, la cloche di comando è passata a noi».

Molti esperti di aeronautica credevano che l'investimento

fosse votato all'insuccesso. Far lavorare in sincronia 11 stabilimenti produttivi sparsi in tre Continenti comporta uno sforzo logistico non indifferente. Ci sono stati momenti critici. Per tenere i picchi di produzione richiesti da Boeing (12 coppie di fusoliere al mese), l'anno scorso l'azienda ha ingaggiato dei lavoratori interinali rumeni, poi rimpiazzati da operai specializzati italiani. Ora è tutto tornato alla normalità, con ritmi di produttività su tre turni, notte compresa, e conseguente abolizione del lavoro nel fine settimana.

Le storie di questi ragazzi hanno traiettorie simili, sempre in bilico tra l'attaccamento alla propria terra e la ricerca di lavoro al nord o all'estero. Emanuela De Giuseppe, 35enne di Lecce sposata con un dipendente di una ditta esterna, dopo la laurea è uno stage alla Procter & Gamble era pronta a emigrare. «Poi - racconta - è arrivata la chiamata in Alenia come tecnologo alla linea di montaggio. Il ricordo più bello? I tre mesi di

formazione a Charleston».

Tra i paesani di Grottaglie quella che una volta si chiamava Alenia Aermacchi (ora è Leonardo-Finmeccanica) è come una persona di famiglia. Francesco Galiani, 32 anni e da dieci anni in fabbrica, ha trovato moglie avvolgendo pellicole di carbonio. Appena si fa vedere in uno dei caffè del paese, Francesco è sommerso di domande. «Ma li vendete questi aerei?», lo prendono in giro gli anziani. «Eccome se li vendiamo» rassicura il direttore dello stabilimento Fernando de Maria, un napoletano in blazer blu che lavorava a Grottaglie all'alba del 2002, quando le ruspe sbancavano i primi alberi. Per lui questi hangar sospesi tra gli ulivi sono il «laboratorio dell'aerospazio» in terra pugliese, qualcosa di più di una bandierina nella catena di valore mondiale di uno dei giganti dei cieli. Sarà per questo che sembrano tutti più o meno «felici - come cantava Modugno - di stare quaggiù».



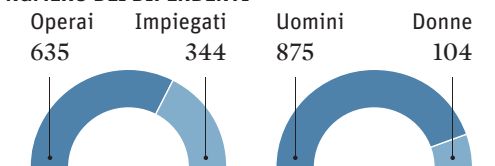
La mappa degli stabilimenti

DIVISIONE AEROSTRUTTURE

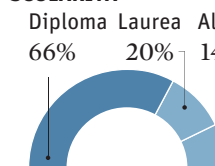


- 1 Pomigliano**
Produzione rame e shear tiers
- 2 Nola**
Produzione parti macchinate
- 3 Foggia**
Produzione stabilizzatore orizzontale
- 4 Grottaglie**
Produzione sezione 44 e 46

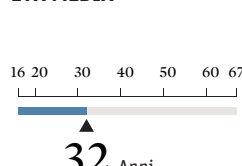
NUMERO DEI DIPENDENTI



SCOLARITÀ



ETÀ MEDIA



Fonte: dati societari

Il caso. Il percorso professionale dell'ingegnere partito dall'Ilva di Taranto

Dagli altoforni dell'acciaieria all'area rarefatta dei laboratori

GROTTAGLIE. Dal nostro inviato

«Papà ora fa gli aerei» ripete la figlia di Alessandro Cantore per scacciare un brutto ricordo ogni volta che in automobile percorre il perimetro infinito dell'acciaieria più grande d'Europa, l'Ilva di Taranto: suo padre Alessandro è stato inghiottito per dieci anni nell'Altoforno 1, fiotti di ghisa a 1500 gradi e operai che offrono il torace alla colata continua, un po' come avere la scrivania nelle viscere di un vulcano in perenne ebollizione.

Alessandro è un ragazzo tarantino devoto della Madonna della Salute che dopo la maturità si iscrive alla facoltà di Ingegneria. Arriva la chiamata all'Ilva, ai primi anni del 2000 saldamente in mano ai Riva, e scopre che gli altoforni sono come le mogli gelose: bruciano tutto quello che sta intorno a loro, compreso il sogno di conciliare lo studio con il lavoro e strappare una laurea in Ingegneria, il passaporto per un mestiere normale.

Gli altoforni sono luoghi letterari per chi li racconta e

infernali per chi ci lavora. L'identificazione è l'unica via di salvezza, così come il legame con i compagni di colata: se uno sbaglia una mossa, si trascina dietro gli altri. Sono dieci anni da incubo, ma Alessandro ama il suo lavoro e il premio non tarda ad arrivare: caposquadra supervisore di tutti gli altoforni dell'Ilva.

LEADER

Alessandro Cantore coordina un gruppo di giovanissimi: «Che fortuna lavorare con le meraviglie dell'ingegno umano!»

In una pausa caffè con un amico ingegnere apprende che una società di Roma seleziona la stessa figura per una fabbrica del settore aeronautico basata in Puglia. «Prova» suggerisce l'ingegnere. Alessandro ci prova e il risultato, che lui chiama «il miracolo», è una risalita dagli inferi verso le stelle: caposquadra all'Alenia di Grottaglie,

poche decine di chilometri da Taranto, la fabbrica in cui si costruiscono pezzi di fusoliera del Boeing 787.

Dai 50 gradi dell'altoforno a un reparto «clean» a temperatura e umidità controllate. È raro nella storia lavorativa di chiunque vivere in due ambienti così estremi, da un intrico di tubi e di ruggine a un hangar né caldo né freddo dove finalmente Alessandro si è riconciliato con i colori.

All'Alenia coordina un gruppo di almeno 25 ragazzi e ragazze, molti dei quali ingegneri e suoi coetanei, che non si sono mai calati in un altoforno. È naturale che qualcuno si lamenti dei 21 turni a settimana e del lavoro notturno. Alessandro non li critica, né tantomeno racconta di quel giorno e quella notte in cui fu costretto a rimanere di turno per sedici ore di fila. Lui cambia discorso, incita i suoi colleghi a guardarsi intorno e descrive le meraviglie dell'ingegno umano: «Boeing 787 compreso».

M. Mau.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alimentare. Il progetto per diventare hub universitario mondiale del food

La sfida di Parma per crescere con formazione e innovazione

Ilaria Vesentini

PARMA

Mettere assieme cervelli e passioni della comunità e incanalarli in pochi progetti concreti: il rilancio del territorio di Parma, partendo dagli asset strategici della città, da poco riconosciuta capitale creativa Unesco della gastronomia. A questo mira l'iniziativa annunciata l'8 marzo al Teatro Regio dai tre big industriali e internazionali del territorio, Barilla, Chiesi e Dallara (supportati dalla Fondazione Cariparma). Iniziativa che adesso, sempre dal luogo simbolo della lirica italiana, è partita operativamente lanciando datee organizzazione dei quattro laboratori tematici - cibo, cultura, turismo e formazione/innovazione - da cui dovrebbero uscire proposte di progresso economico e sociale della città. A partire dall'idea di fare dell'Università di Parma l'hub mondiale della formazione sul food.

Dietro al progetto «Parma, io ci sto!» c'è la volontà di coinvolgere i soggetti pubblici e privati, nessuno escluso, per tornare a essere protagonisti. «Questo non è un

progetto di tre industriali, ma un progetto sostenibile di tutta la città di cui noi ci facciamo ambasciatori, perché dobbiamo lavorare assieme se vogliamo essere numeri uno al mondo. Si parte da ciò che si ha per valorizzarlo e metterlo a fattor comune», sottolinea Paolo Barilla, seduto nel Ridotto del Regio

L'INIZIATIVA

Barilla, Chiesi e Dallara lanciano operativamente il progetto «Parma io ci sto» Dal 13 giugno il via ai laboratori di idee

assieme ad Alessandro Chiesi, Andrea Pontremoli, Paolo Andrei (presidente Fondazione Cariparma) e al presidente degli Industriali Alberto Figna.

L'università diventa l'ingrediente fondamentale di questa ricetta che ha già incassato la partecipazione di 45 aziende e 150 firme di adesione ideale, con l'ambizione di creare un dipartimento Agroalimentare dentro l'ateneo

che diventi riferimento mondiale e faccia da volano a uno sviluppo sinergico nel territorio tra cibo, conoscenza e turismo. Filone su cui Parma parte con un vantaggio competitivo enorme, perché ha un'identità alimentare che vale oltre 8 miliardi di euro tra le Dop del prosciutto, del parmigiano, la stessa Barilla, l'Efsa.

Si parte il 13 giugno, con il primo laboratorio sul food all'Accademia Barilla, per proseguire il 14 al Regio sul tema cultura, il 16 alla Dallara sul turismo e il 20 giugno al campus universitario per discutere di formazione e innovazione. Un centinaio di partecipanti a ogni laboratorio e la precedenza andrà ai primi iscritti alla piattaforma www.parmaiocisto.com. «Nei mesi scorsi abbiamo raccolto le adesioni di oltre 400 cittadini pronti a diventare parte attiva dei progetti» conclude Chiesi - ora si tratta di dar forma alle idee e selezionare proposte condivise e realizzabili. I finanziamenti si trovano, il problema è partire».

www.parmaiocisto.com

La piattaforma per iscriversi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PER LEI, CARIBE, BRACCIALE E CASSA IN ACCIAIO PLACCATO ORO ROSA, INDICI CON DIAMANTI, VETRO ZAFFIRO ANTIRIFLESSO, WR 100 MT. SWISS MADE.

PER LUI, GRAND ARCHIVE 1940, CASSA PLACCATA ORO ROSA, SCALA ASMOMETRICA, WR 30 MT. SWISS MADE.



PHILIP WATCH

SWISS MADE SINCE 1858