

CINA-USA, IL MONDO IN PALIO

SI APRE IL FRONTE AFRICANO

SPECIALE
TRAVEL
IL PATTO
DEL TURISMO

SWAROVSKI, LUSSO PER TUTTI

IL VOLTO NASCOSTO DI BELEN

DICEMBRE, 2022

Forbes

Italia 4,90 euro - CH CT 11,30 Chf - Côte d'Azur 9,00 euro - Anno 6 - N° 62 - dicembre 2022 - Periodicità: mensile - Prima immissione: 10/12/2022
Mensile - Poste Italiane Spa - Spedizione in abbonamento postale D. L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 LO/MI

COVER STORY

I NODI DEL FUTURO

LE AZIENDE TRADIZIONALI
FANNO LA RIVOLUZIONE

ALESSANDRO MARINELLA
BRAND AMBASSADOR E.MARINELLA

Classifiche

100 top manager
di successo
in marketing
e comunicazione

ISSN 2532958-8



9 772532 958005



94 | Domani pasta
Fabiola Fiorentino

96 | Trasformare la salute
Elisa Serafini

98 | Birra d'Italia
Federico Silvio Bellanca

100 | La forza dell'identità
Daniele Rubatti

GOOD STORIES

103 | Il ponte tra due mondi
Matia Venini

106 | Un prezioso alleato
Andrea Celesti

108 | Rigenerare gli spazi
Attilio Nucetti

110 | L'aggregazione fa la forza
Raffaella Galamini

112 | La terza via
Giacomo Spotti

114 | L'arte di osare
Elisa Serafini

116 | Sovrani della tecnologia
Roberto Pianta

118 | Accompagnare alla rivoluzione
Matteo Borgogno

120 | Voglia di equilibrio
Luigi Dell'Olio

121 | L'importanza di programmare
Francesca Vercesi

122 | La coppia d'assi del risparmio
Matteo Chiamenti

124 | Partner di vita
Danilo D'Aleo

126 | Dove vanno i pagamenti
Danilo D'Aleo

127 | Semplificare la vita
Attilio Nucetti

128 | Benessere da bere
Danilo d'Aleo

132 | Un altro tassello
Vittorio Mantovani

SMALL GIANTS

A cura di Piera Anna Franini

135 | Nel tempio dei motori

138 | I colori della velocità

BRANDVOICE con Vedrai

139 | La soluzione intelligente
al caro energia

SPECIALE TRAVEL

141 | Il patto del turismo
Antonio Leggieri

144 | Artigiani del viaggio
Antonio Leggieri

146 | L'isola dai mille volti
Antonio Leggieri

148 | La montagna in un clic
Andrea Celesti

149 | Appartamenti con vista
Penelope Vaglini



DESIGN

A cura di Valentina Lonati

155 | I signori del legno

158 | Le due facce della bellezza

SPECIALE OROLOGI

A cura di Mara Cella

161 | L'importanza di rinnovarsi

164 | Passione per tutte le ore



FORBES LIFE

167 | Home sweet home
Alessia Bellan

171 | Sorsi di luce
Federico Silvio Bellanca

BRANDVOICE con T'a Milano

172 | Arte del ricevere

LIVING

175 | Milano Alessia Bellan

176 | Roma Mara Cella

177 | New York Aka Sarabeth

178 | Pensieri e parole Tracotanza

A cura di **Piera Anna Franini**

Nel tempio dei **MOTORI**

135

Il quartier generale della
Pagani a San Cesario sul Panaro,
in provincia di Modena.



LE MACCHINE PIÙ BELLE E PIÙ VELOCI DEL MONDO SI COSTRUISCONO LUNGO LA VIA EMILIA. REGGIO, MODENA E BOLOGNA OSPITANO 16.500 AZIENDE, TRA CUI FERRARI, DUCATI, LAMBORGHINI, MASERATI, DALLARA E PAGANI. GLI ADDETTI SONO PIÙ DI 90MILA, IL VALORE DI PRODUZIONE ANNUO È DI 16 MILIARDI. NELLA MOTOR VALLEY SI FORMANO ANCHE GLI INGEGNERI DI DOMANI. E I MUSEI DEDICATI ALLE AUTO GENERANO UN INDOTTO DI CENTINAIA DI MILIONI ➔

In Italia c'è una terra dove si cresce a pane e motori, in un brulicare di imprenditori illuminati, tecnici e operai altamente specializzati, ingegneri, centri di formazione dedicati, autodromi, decine di club e scuderie, marchi e personaggi mitici. Tutto questo è la Motor Valley, lembo di terra lungo la via Emilia, fra Reggio Emilia, Modena e Bologna. In tutto il mondo si producono auto e moto, ma le più belle, performanti e sportive, sculture su quattro e due ruote, nascono qui. La mente va alle Dallara, Ducati, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani, Toro Rosso: la punta di un iceberg costituito da 16.500 aziende di settore con oltre 90mila addetti, per un valore di produzione annuo di 16 miliardi e un export di sette miliardi.

Cosa c'è alla radice del fenomeno? Perché si verifica proprio qui? Riprendiamo le parole di Enzo Ferrari, nome chiave di questo successo: "Solo chi aveva conosciuto la fatica estenuante del lavoro nei campi aveva la sensibilità per comprendere in anticipo la portata rivoluzionaria del motore, della meccanica, della macchina". E di fatto il rigoglio si ebbe dal secondo dopoguerra, nei tre decenni in cui l'Italia contadina diventava una potenza industriale nella rosa del G7 e le mani avvezze a riparare gli attrezzi agricoli via via entravano nelle aziende nascenti. Mani prodigiose, sparse lungo la penisola, ma che qui furono al servizio della visione di personaggi straordinari, a tratti donchisciotteschi, dai temperamenti di fuoco. "I primi a credere nella tecnologia, nel divertimento, nella competizione", aggiunge

**"SOLO CHI AVEVA
CONOSCIUTO LA FATICA
ESTENUANTE DEL LAVORO NEI
CAMPI AVEVA LA SENSIBILITÀ
PER COMPRENDERE IN
ANTICIPO LA PORTATA
RIVOLUZIONARIA DEL
MOTORE, DELLA MECCANICA,
DELLA MACCHINA"**

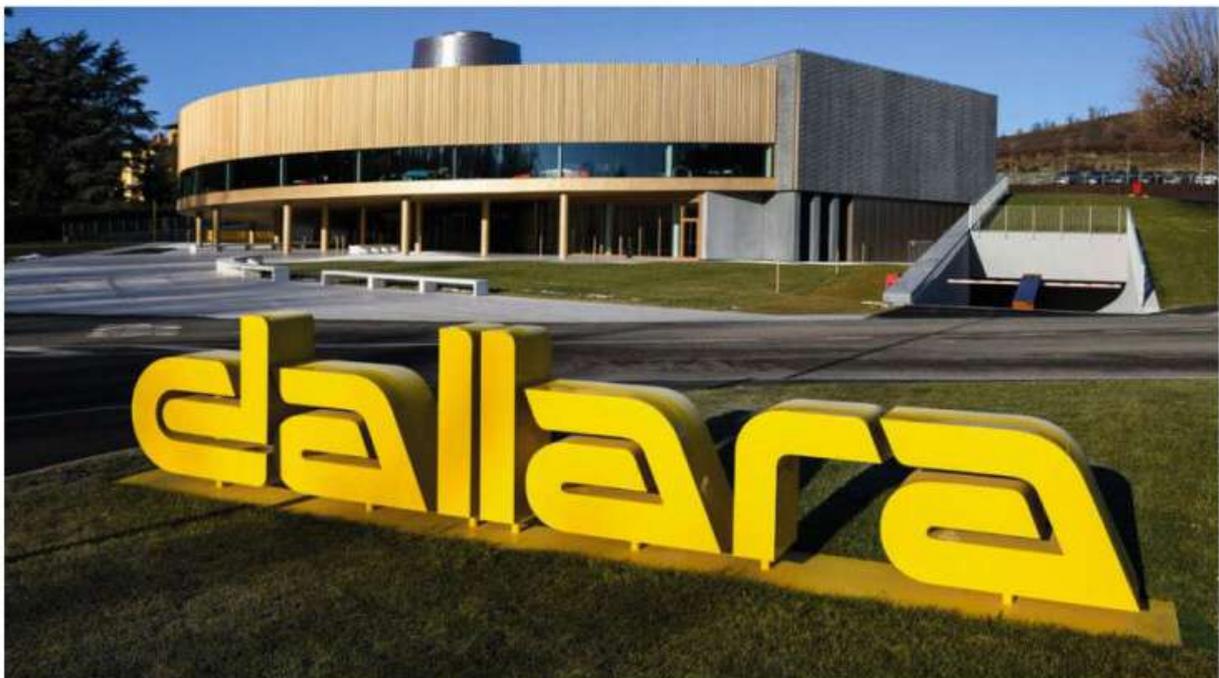
Stefano Domenicali, a lungo ai vertici della Ferrari e oggi a capo di Formula One Group, osservazione tratta dal libro *Motor Valley* di Stefano Ferrari e Miria Burani, pubblicato in novembre da Minerva.

Qualche curiosità per comprendere l'atmosfera di questi luoghi d'allegria e forti passioni, dunque frizioni. Ferrari è nata a Modena lungo il viale Trento-Trieste e la Maserati a due chilometri di distanza, in viale Ciro Menotti. Un dipendente della Maserati ricorda che in Ferrari si parlava del Tridente con l'espressione *qui là in fanda*, quelli là in fondo: neanche il nome veniva loro riconosciuto. Ferruccio Lamborghini affiancò alla produzione di trattori quella dei bolidi fiammanti dopo un contrasto con Enzo Ferrari, che, a fronte di un'osservazione del collega sul malfunzionamento della frizione, lo aveva accusato di non saper guidare le supercar. Lamborghini rispose, a parole e poi con i fatti, che da quel momento le auto se le sarebbe fatte da solo.

Sgambetti, sfide, rivalse hanno contribuito a un successo che ha un ingrediente indispensabile: "Qui c'è la passione per tutto quello che si fa, perché la gente ama lavorare", osserva Piero Ferrari, figlio di Enzo, vicepresidente e amministratore non esecutivo dell'azienda. Si lavora a testa bassa e, quando possibile, ci si mette in proprio. Le migliaia di piccole e medie imprese disseminate sul territorio spesso sono nate per gemmazione dalle grandi, coprendo i vari segmenti dell'automotive. Alcune hanno

mantenuto piccole dimensioni, altre hanno spiccato voli ambiziosi. È il caso di Pagani, maison di auto di Horacio Pagani che dall'Argentina approdava in Lamborghini come operaio di terzo livello. "Faticavo però ad adattarmi ai ritmi imposti dai sindacati, che per esempio non consentivano di lavorare dopo le cinque di sera", racconta. "Così mi misi in proprio come artigiano, lavorando in azienda, ma con partita Iva. Volevo lavorare con materiali compositi, ma in quella fase Lamborghini non credeva molto in questa tecnologia. Quindi comprai l'autoclave, che tra l'altro abbiamo ancora in officina". Il resto è storia nota.

Gianpaolo Dallara, fresco di laurea in ingegneria, fu assunto da Enzo Ferrari in persona. Dopo tre anni era in Maserati, poi in Lamborghini (è il padre



della Miura), quindi in De Tomaso. Nel 1972, a 35 anni, nel garage di casa - in anticipo su Steve Jobs - fondava l'omonima azienda, da subito supertecnologica. Presto si dotava della galleria del vento, ulteriormente evoluta nel 2008. Galleria, simulatore di guida, un centro ricerche sul carbonio oggi a disposizione degli studenti della Muner, la Motorvehicle University of Emilia-Romagna, che nella Dallara Academy ha un polo di spicco. Nel frattempo l'ingegner Dallara, a 86 anni, guarda allo spazio, avendo già lavorato a SpaceX. Alla Muner convergono talenti di tutto il mondo con la passione per l'innovazione delle due e quattro ruote, si forgiavano gli ingegneri dell'automotive. Un progetto unico al mondo, scaturito dalla collaborazione di università, enti di ricerca e case motoristiche: da Lamborghini, a Dallara, Ducati, Ferrari, HaasF1Team, Hpe Coxa, Marelli, Maserati, Pagani, scuderia AlphaTauri (romagnola).

Sempre in tema di saperi e innovazione, nel novembre 2020 a Modena è stato lanciato il Motor Valley Accelerator, primo acceleratore italiano per il settore dell'automotive, un'iniziativa che fa capo a Cdp Venture Capital, Fondazione di Modena, UniCredit, Crit e Plug and Play.

In questo distretto emiliano si disegna il futuro e si rinvigoriscono le radici, con ben 18 collezioni private e 13 musei aziendali: dal Museo Enzo Ferrari di Modena e di Maranello al Mudetec, al Ferruccio Lamborghini, Ducati di Borgo Panigale, l'Horacio Pagani, la Dallara Academy e il Museo Ducati di Bologna. Nel frattempo per uno sguardo al passato si è mobilitata anche Hollywood: da mesi sono in corso le riprese del film su Enzo Ferrari. Il regista quattro volte candidato all'Oscar, Michael Mann, e un cast stellare (da Penelope



La mostra Ferrari Forever, al museo Ferrari di Modena, ha celebrato i 75 anni della casa di Maranello. Nell'altra pagina, la sede della Dallara a Varano de' Melegari, in provincia di Parma.

Cruz ad Adam Driver) promettono bene, sperando si evitino le letture melodrammatiche care agli americani, come nel caso di *House of Gucci*. Tra le collezioni private, merita una menzione speciale la Umberto Panini dedicata a Maserati. Brilla perché il patrimonio di 19 Maserati leggendarie oggi in collezione era finito all'asta, ma Panini, padre dell'omonima azienda di figurine, acquistò l'intero pacchetto a sue spese, evitandone la dispersione. In Emilia si riesce a fare rete mettendo a fattor comune i talenti, diversi e complementari, del territorio. Che è fatto di cucina superlativa, con zenit nello chef Massimo Bottura, firma - tra l'altro - del ristorante Il Cavallino di Maranello, tra le mura originarie della prima mensa aziendale istituita nel 1950. Nel museo Ferrari di Modena si ascoltano pezzi di Giuseppe Verdi (parmense) cantati da Luciano Pavarotti (modenese), mentre gli occhi si riempiono della bellezza del rosso più italiano che ci sia. È questo un ulteriore circuito nei circuiti della Motor Valley, che in fase pre-Covid totalizzò 1,8 milioni di visitatori totali, di cui il 44% italiani e il 56% stranieri (oltre 1,2 milioni di pernottamenti) e più di 300 milioni di euro di impatto economico. **F**

I colori della VELOCITÀ

• Imperiale Group

Opera da 40 anni nel settore della verniciatura in campo automotive, utilizzando tecnologie all'avanguardia. Ha sede a Mirandola, è punto di riferimento per la realizzazione di progetti di alto design automobilistico (show car, concept car) per Lamborghini, vanta una capacità produttiva di circa 1.200 Aventador e 800 Huracan annue, realizza progetti *one off, few off* e prototipi con le case automobilistiche più

prestigiose. Tutte le lavorazioni sono completamente manuali. La gamma colori ha superato le 300 variabili e ogni anno aumenta di almeno 30 unità.

• Motorparts

Progetta e distribuisce parti speciali, ricambi e accessori per ciclomotori e moto. Nata nel 1965 da una costola di Motori Minarelli, azienda storica del motociclismo italiano, è entrata nel mondo delle gare su scooter con il marchio Top Performances. Nel frattempo è nato un apposito reparto ricerca e sviluppo per progettare, testare

e sviluppare una vasta gamma di prodotti racing, mirati a incrementare le performance, la sicurezza e il comfort dei veicoli. È a Lippo di Calderara di Reno, in provincia di Bologna.

• **Symach**

Dal 2001 Symach progetta, produce e installa attrezzature all'avanguardia per le carrozzerie, collabora con i carrozzieri di tutto il mondo per supportarli nella transizione da un processo di riparazione convenzionale a un processo innovativo, con l'esito che i tempi di permanenza dell'auto nella carrozzeria vengono ridotti del 40% e si contrae il costo della manodopera per ciascuna riparazione. Le cabine di verniciatura, le lampade Uv, l'illuminazione Led delle zone di lavoro, i robot per l'essiccazione delle vernici, la cabina di miscelazione e preparazione delle vernici e la FixLine sono progettate e sviluppate dagli ingegneri del reparto ricerca e sviluppo nello stabilimento di Calderara di Reno, nel bolognese.

• **Duerre Tubi Style Group**

È nata 30 anni fa come piccolo laboratorio artigianale, ora è una delle principali imprese nel campo dei tubi di scarico. La storia di Tubi Style è iniziata nel 1987, quando, sulla scorta dell'esperienza nel motorsport maturata dalla DueErre di Enrico Ruini, fu lanciata un'azienda capace di rispondere alle esigenze più racing di chi possiede una supercar, in termini di sound e di prestazioni. Avventura cominciata in un laboratorio artigianale di Spezzano di Fiorano, a un soffio dalla pista, laddove si realizzano componenti uniche per l'intera linea di scarico, dal collettore al terminale.

• **Hpe Coxa**

Offre soluzioni ingegneristiche, progetti e testing nei settori automotive e in altri ambiti specialistici. Fondata da Piero Ferrari nel 1998, Hpe è nata come azienda di progettazione e simulazione. Coxa, di 15 anni più anziana, era invece un'impresa manifatturiera nel settore automotive, motorsport, biomedico e della difesa. Nel 2010 la fusione di Hpe e Coxa, che oggi conta 300 dipendenti, di cui il 75% ingegneri, con un'età media di 30 anni e un'apertura al mercato dell'elettrificazione e dell'intelligenza artificiale con la nuova business unit, Evo.

• **VSystem**

A Fiorano Modenese dal 2013, VSystem realizza sistemi di scarico, collettori, parti strutturali

e altri componenti per i settori automobilistico e aerospaziale. Si distingue per l'abilità nella lavorazione delle leghe speciali, curvatura, idroformatura e saldatura Tig. Forte della catena di fornitura integrata del gruppo, VSystem offre un servizio flessibile, che spazia dal co-design alla realizzazione di attrezzature, dai controlli non distruttivi al collaudo dimensionale finale.

• **Energica Motor Company**

È il primo costruttore di moto elettriche supersportive made in Italy. È nato nel 2014 dall'esperienza del gruppo Crp, tra i player mondiali della Formula 1 e dell'industria aerospaziale. Il gruppo, dopo gli anni di scouting tecnologico nel mondo delle corse, alla fine del 2010 ha deciso di declinare l'innovazione portata in pista con la eCrp - la prima moto italiana a emissioni zero per il campionato mondiale Ttxgp - anche su strada. È nata così Energica, il primo prototipo italiano di moto elettrica da strada. Il gruppo Crp ha accompagnato la crescita di Energica fino a quando, nel 2014, questa è diventata un'azienda indipendente. Nel 2018, la casa è stata scelta da Dorna come costruttore unico per la Fim Enel MotoE World Cup fino al 2022.

• **Danisi Engineering**

Fondata da Giacomo Danisi, dal 1995 realizza prototipi di auto, componenti meccanici e sistemi di autotelaio. Grazie alla tecnologia Avd (Advanced Vehicle Dynamics), e in particolare ai simulatori di guida, Danisi Engineering è in grado di prevedere e valutare il comportamento finale del veicolo, sfruttando inoltre la possibilità di integrare nel loop di simulazione specifici hardware e software per valutarne la futura funzionalità in vettura. Tutto questo con largo anticipo rispetto alle prime fasi di prototipazione fisica del veicolo stesso, consentendo alle case costruttrici di ridurre costi e tempi. Supporta inoltre i costruttori nello sviluppo di nuove architetture legate ai veicoli elettrici e nella definizione di pacchi batteria sempre più efficienti e funzionali. Il gruppo impiega poco più di 100 persone, per il 70% laureate e per il 12% con un PhD in ingegneria.

• **Tazzari**

È un gruppo di aziende fondato nel 1963 da Giorgio Tazzari. Con Erik Tazzari (presidente del gruppo) nel 2006 ha preso vita il Progetto Zero per creare un'auto elettrica da città con caratteristiche tecniche uniche, tra cui una tecnologia telaistica ultraleggera che utilizza fusioni di alluminio assemblate con colle strutturali aerospaziali e la più evoluta tecnologia per la gestione delle batterie al litio. Attraverso la divisione Tazzari Ev Technologies, il gruppo collabora anche allo sviluppo di veicoli e auto elettriche per altri brand.

• **Ngv Powertrain**

È una startup innovativa che sviluppa e vende motori a carburanti alternativi. Produce power system a gas naturale, bio-fuel, e-fuel, idrogeno e ibridi-elettrici, per macchine e veicoli nuovi o per l'aftermarket. Creata nel 2019 da Luca Iori e David Caponi, guarda al futuro attingendo ai 25 anni di esperienza dei fondatori, maturata in un'officina meccanica per la manutenzione di ogni tipo di motore. 