

IL MERIDIONE CHE FUNZIONA

In Giappone i chip pugliesi

di Gian Antonio Stella

Perduto un euro e 50 cent a tressette coi vecchi amici di papà, Vito Pertosa conta di rifarsi, dopo Parigi e Londra e Tokyo, dove gli hanno affidato il controllo dei «treni proiettile» e dove Renzi l'ha citato a esempio dell'Italia che va, anche a San Francisco.

continua a pagina 8

La ricerca

MerMec investe il 12% del fatturato in ricerca e sviluppo. La spesa italiana è l'1,3% del Pil

La fiducia

Pertosa ha creduto in due ingegnosi ventenni che si erano sentiti dire «no» da 42 banche

La Puglia hi tech sui supertreni di Tokyo

La MerMec di Monopoli ha firmato un accordo con le ferrovie giapponesi: tecnologia italiana per gli «Shinkansen», l'alta velocità nipponica
Il patron Vito Pertosa: «C'è un Sud che funziona»

di Gian Antonio Stella

SEGUE DALLA PRIMA

La stessa metropoli californiana, nonostante l'asse di ferro tra un'impresa americana e una tedesca, pare decisa ad affidare la propria rete *underground* a lui, lo spilungone di Monopoli padrone della MerMec. Che già si è guadagnato la fiducia di decine di metropolitane del pianeta, comprese appunto la più antica (Londra: 1863) e la più estesa (Seul: 537 chilometri). «E il bello è che avevamo presentato l'offerta più alta».

Come mai tanta buona sorte? È l'unico al mondo, dice, in grado di costruire «automotrici diagnostiche» capaci di monitorare le condizioni di una linea ferroviaria o metropolitana ad altissima velocità: «Fino a qualche anno fa i controlli dei binari o dello spessore della «catenaria», il cavo elettrico che alimenta il treno dall'alto, andavano fatti manualmente. Ogni tot metri gli operai sul carrellino si fermavano ed esaminavano le rotaie o salivano sulle autoscale per misurare lo spessore del cavo col calibro. Costi e tempi abnormi. Noi siamo riusciti via via a mettere a punto locomotive che viaggiando, come è successo in Cina, a 382 chilometri l'ora, riescono a scoprire sui binari mi-

cro-fratture di mezzo millimetro o a misurare i cavi elettrici con una approssimazione di un decimo di millimetro».

Prova provata che anche nel Sud e perfino in questi anni nerissimi e segnati da grida d'allarme come quello lanciata l'altro giorno da Svimez, c'è chi investendo su innovazione, giovani, ricerca, non solo ha tenuto botta ma anzi è cresciuto. Conquistando uno sull'altro nuovi paesi. Saliti ormai a 54. Al punto che dal 2008, anno d'inizio della crisi, il fatturato è andato su, su, su. Tagliando e delocalizzando e sfruttando disperati rastrellati dai caporali? No. Investendo sui cervelli.

In un Paese come il nostro, che spende nella ricerca (non militare) solo l'1,3% del Pil cioè la metà della media Ocse (2,4%) e un terzo di quanto impiegano Israele, Corea o Finlandia, la MerMec investe nella «R&S» (ricerche e sviluppo) il 12% del fatturato. E su un migliaio di dipendenti complessivi quattro su cinque sono laureati, con un affollamento di ingegneri. Seicento: «Per star due anni davanti agli altri». Età media appena sopra la trentina.

«E pensare che una volta il più giovane ero io...», ammicca Pertosa. Alto alto, magro magro e con una risata alla Ferdinand, voleva fare il medico missionario sulle orme di Schweitzer. Bene, disse papà

Angelo, «ma l'estate in fabbrica». Cominciò alle superiori: «Primo anno magazziniere, secondo anno saldatore, terzo anno tornitore... Dovesse andarmi male un mestiere ce l'ho».

Costretto a lasciar perdere l'università («un felice infortunio: fidanzamento, matrimonio e battesimo del primo figlio in tre mesi»), Vito partì con il padre da una macchina che coglieva l'uva dalle vigne: Bacco. Finché, vinta una gara d'appalto delle ferrovie pugliesi, si ingegnarono a costruire piccole gru per spostare casse. «Andava bene. Il problema era farsi pagare. Qui al Sud, soprattutto. A me toccava andare a recuperare, con i carabinieri, i macchinari non pagati...»

Imboccata la strada «dell'applicazione dell'elettronica, dell'optoelettronica e della sensoristica ai sistemi di monitoraggio», la prima commessa grossa arrivò dalla Norvegia. «Bisognava sottoporre i materiali ad un delta termico molto elevato. Qui a Monopoli la neve non sappiamo manco cosa sia!», raccontò in un'intervista, «Ci chiedevano dove avevamo la sede e noi: «near the sea, in front of Albania!». Vicino al mare, di fronte all'Albania. Immaginatevi i norvegesi. Sbarcarono a Bari e si accorsero che la linea ferroviaria aveva un binario unico. L'avventura poteva finire lì, se le tecnologie MerMec

«non fossero state davvero le migliori».

Poco più di due decenni dopo Vito Pertosa, subentrato al padre quando aveva solo 28 anni, è a capo di un piccolo colosso centrato sull'innovazione. Dopo i macchinari capaci di monitorare a velocità altissime le condizioni dei binari, l'imprenditore a cui Renzi aveva anche pensato («ma per carità!») come governatore dopo Vendola, ha preso il volo. In senso letterale. Prima ha fortissimamente creduto in due ragazzi poco più che ventenni, Luciano Belviso e Angelo Petrosillo, che volevano metter su un'impresa che facesse «gli aerei ultraleggeri più avveniristici del mondo» ed erano stati sbeffeggiati («Quanti anni avete? Gli aerei? Per favore!») da 42 banche. Scommessa vinta: due anni e la Blackshape era già leader mondiale nei velivoli biposto in fibra di carbonio. Poi si è spostato sullo spazio: «Siamo già presenti in venti missioni spaziali. E l'anno prossimo mandiamo su i primi satelliti nostri. I primi totalmente italiani. Satelliti anche dieci volte più piccoli dei soliti. Google vuole lanciarne mille, di questi mini-satelliti e vorrebbe i nostri motori elettrici ad alimentazione solare. Li facciamo in due, al mondo. Ma i nostri...» Non lo dica: sono meglio. Ride: «Bravo. È proprio così».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nella foto
piccola Vito
Pertosa a capo
di MerMec (a
sinistra) e
Angelo
Petrosillo,
fondatore di
Blackshape.
Nella foto
grande il treno
«Shinkansen»

