

L'economia

Poggipolini dalla Ferrari all'aeronautica e il fatturato vola

Marco Bettazzi

Prevedono di triplicare il fatturato e raddoppiare i dipendenti in cinque anni e in questi mesi sono cresciuti del 10% nonostante l'epidemia. Ma alla Poggipolini hanno tanti progetti di sviluppo. «Siamo ripartiti dopo una crisi profonda di dieci anni fa, cui abbiamo reagito investendo», spiega **Michele Poggipolini**, ad dell'azienda di fa-



Un reparto della Poggipolini

miglia.

Risalita da quell'ormai lontano momento di difficoltà, l'azienda a carattere familiari di San Lazzaro ha risentito meno del Covid. «Il 2019 era stato un anno record, con ricavi a 15 milioni e una crescita del 35%, ma anche nel 2020 siamo riusciti ad assumere nuovi dipendenti». L'azienda ha 70 anni, e per 40 ha lavorato soprattutto per la F.1 con la Ferrari. I regolamenti

cambiati tra 2009 e 2010 hanno poi limitato il numero dei motori e per Poggipolini se n'è andato un 50% dei ricavi. La riconversione ha puntato sull'aeronautica e sulle hyper car. «E questo ci ha consentito di crescere: negli ultimi tre anni abbiamo raddoppiato il fatturato, l'aeronautica oggi vale il 70% dei ricavi, ma lavoriamo anche per Ferrari, Porsche, Bugatti, Aston Martin e Lamborghini».

● a pagina 7

Poggipolini "Il Covid non ci ferma Triplicheremo il fatturato in 5 anni"

di **Marco Bettazzi**

Prevedono di triplicare il fatturato e raddoppiare i dipendenti in cinque anni e in questi mesi sono cresciuti del 10% nonostante l'epidemia. Ma alla Poggipolini hanno tanti progetti di sviluppo. «Siamo ripartiti dopo una crisi profonda di dieci anni fa, cui abbiamo reagito investendo», spiega **Michele Poggipolini**, ad dell'azienda di famiglia.

Come sta andando?

«Il 2019 è stato un anno record, con ricavi a 15 milioni e una crescita del 35%. È il frutto di una strategia nata tempo fa. L'azienda ha 70 anni, io rappresento la terza generazione, e per 40 anni abbiamo lavorato soprattutto per la Formula 1 con Ferrari. Poi tra 2009 e 2010 sono cambiati i regolamenti della Formula 1, hanno limitato il numero dei motori e noi abbiamo perso il 50% dei ricavi. Allora abbiamo deciso di puntare sull'aeronautica e sulle hyper car e questo ci ha consentito di crescere: negli ultimi tre anni abbiamo raddoppiato il fatturato, l'aeronautica oggi vale il 70% dei ricavi ma lavoriamo anche per Ferrari, Porsche, Bugatti, Aston Martin e Lamborghini».

Siete ripartiti da una crisi.

«Esatto, simile a quella che tante aziende vivono oggi. La famiglia poteva decidere di scendere nella

società e invece ha investito tutto. Questo ci ha dato la forza per fare il salto nel campo dell'aeronautica, dove lavoriamo per gli elicotteri, con Leonardo, e anche per gli aerei commerciali per Boeing e Airbus. Grazie a un nuovo processo di produzione che abbiamo iniziato a ideare nel 2015 lo stampaggio a caldo delle viti, riusciamo a essere più rapidi e adattabili alle richieste».

È il vostro ultimo investimento?

«Abbiamo installato la nuova linea nel novembre 2019, all'interno di un nuovo stabilimento costruito a San Lazzaro su un terreno che abbiamo comprato due anni fa, ci sono 3mila metri costruiti ma la capacità arriva fino a 20mila. Dalla crisi del 2010 abbiamo investito 20 milioni e anche quest'anno continueremo a investire: vorremmo fare di questo nuovo stabilimento un centro di eccellenza per la ricerca su aeronautica e hyper car, aperto anche all'esterno e all'Università. La mia ambizione sarebbe portare la grande aeronautica a Bologna. Ma non è il nostro unico investimento: quattro anni fa abbiamo creato una start up, Sensin, per sviluppare viti intelligenti che trasmettono dati sul loro funzionamento».

Ma l'epidemia non vi ha toccato?

«Fino a marzo crescevamo del 30%, poi ovviamente c'è stato il fermo e

sono stati posticipati alcuni progetti, ma noi non ci siamo mai fermati, perché all'interno di una filiera strategica, e abbiamo chiuso la prima semestrale in aumento del 10%. Durante l'epidemia abbiamo lavorato per garantire la sicurezza ai dipendenti, con smart working, turni, distanziamento, bracciale anti-Covid e un robot industriale che alla fine del turno sanifica gli ambienti. Abbiamo già fatto tre giri di test sierologici, ci sono stati due casi positivi ma poi i tamponi sono risultati negativi».

Il Covid ha cambiato i vostri piani?

«Prevedevamo di arrivare a 50 milioni di ricavi in cinque anni. Abbiamo spostato in avanti di sei mesi quell'obiettivo, ma puntiamo a una forte crescita organica».

Cresce anche il personale?

«All'epoca della crisi eravamo in 50, oggi siamo in 85. L'anno scorso abbiamo assunto 14 persone e in pieno Covid altre due. Ma ne cerchiamo ancora, perché stiamo potenziando sia la produzione che l'ingegneria. Prevediamo di arrivare a 160 dipendenti entro cinque anni».

Nel frattempo però la famiglia ha fatto entrare un fondo in società, perché?

«Sì, a giugno, ma non è un fondo di private equity bensì un gruppo, Cherry Bay Capital, che ha una quota di minoranza del 25% ed è formato da imprenditori importanti che credono nel nostro sviluppo, di cui non posso svelare l'identità. Ci avevano avvicinato anche fondi ma abbiamo declinato l'offerta. L'abbiamo fatto per accelerare la nostra crescita ed essere rapidi negli investimenti».

Cosa chiede un'azienda come la vostra alle istituzioni?

«Servono veri incentivi per sostenere chi sta investendo, con meccanismi premianti e defiscalizzazione. Non si tratta di assistenzialismo, anche perché è facile verificare chi investe davvero. Anche Industria 4.0 va potenziato, magari con un Bonus 4.0 simile all'Eco-bonus per l'edilizia, un incentivo immediato. E poi bisogna lavorare sugli sconti fiscali per le assunzioni e a livello locale sull'attrattività del territorio».

Che clima c'è tra gli imprenditori?

«Molto preoccupante, è molto complicato gestire cali di ricavi che mediamente vanno dal 15 all'80%. Però bisogna guardare avanti, come abbiamo fatto noi dieci anni fa, cercando di entrare in nuovi mercati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I clienti

L'azienda ha collaborato a lungo con la Ferrari. Oggi è fornitrice anche di Porsche, Aston Martin Bugatti, Lambo



La scheda

Viti al titanio per aerei e supercar

Fondata a Bologna nel 1950 da Calisto Poggipolini, la Poggipolini è un'azienda familiare di San Lazzaro specializzata in progettazioni meccaniche ad alta precisione. Ha 85 dipendenti e produce viti critiche e sistemi di fissaggio in titanio per aerei e supercar



▲ **Michele Poggipolini**
Ad dell'azienda di famiglia

