



Cisita «Innovation Garage of Garages»: fra le realtà locali, coinvolta l'azienda Bercella

Auto e progetti «green», studenti in prima linea



Cisita Serena Gerboni è referente per i Progetti internazionali di Cisita Parma.



Imprenditore Franco Bercella, presidente della Bercella di Varano Melegari.

Si è concluso nei mesi scorsi il progetto internazionale «Innovation Garage of Garages», sviluppato nell'arco di 30 mesi grazie a una partnership di alto livello coordinata da Cisita Parma. L'iniziativa, sostenuta dall'Unione Europea nell'ambito del programma Erasmus+, ha avuto l'obiettivo di formare studenti di istituti superiori in competenze green per il settore automotive, ottenendo di recente la «Label Good Practice» a livello europeo. Serena Gerboni, referente per i Progetti internazionali di Cisita Parma, spiega questo riconoscimento. «Nel panorama dei progetti Erasmus+, l'etichetta di «Good Practice» attribuisce un marchio di qualità all'idea progettuale, al partenariato, alla sua attuazione e ai risultati prodotti dal team. Si tratta di un riconoscimento permanente, rintracciabile nel tempo attraverso una semplice chiave di ricerca sulla Piattaforma di Valorizzazione e Disseminazione dei progetti Erasmus+ gestita dalla Commissione Europea. Il marchio di «buona prassi» attesta che il partenariato ha lavorato secondo standard accreditati di project management, ma soprattutto assicura la rilevanza e la trasferibilità a livello europeo, per l'intero settore dell'istruzione e formazione professionale in ambito automotive, dei programmi formativi sulla mobilità elettrica e sulle risorse digitali messe a disposizione sul Canale YouTube «Innovation Garage of Garages». Per Cisita Parma, si tratta di un importante riconoscimento che consolida la mission di «fare da ponte» tra mondo dell'«education & training» - che rappresenta l'offerta in capitale umano del territorio - e mondo delle imprese, vale a dire la domanda

di competenze e di forza lavoro del mercato». Quali partner hanno partecipato a «Innovation Garage of Garages»? «Il progetto ha visto la partecipazione di 4 Paesi Ue: Italia, Svezia, Olanda e Lituania. Ogni Paese ha selezionato un team costituito da docenti del settore «Istruzione e formazione professionale» e tecnici del settore automotive, che co-progettano i programmi di formazione e gli ambienti di apprendimento in officina o sulla linea di produzione. In Svezia, l'istituto secondario Göteborgs Tekniska College di Göteborg è stata affiancato da Volvo divisione Trucks, mentre per l'Olanda l'Automotive College di ROC Midden Nederland ha collaborato con la società di consulenza Innovam di Utrecht. In Lituania, ancora, il liceo dell'automobile di Vilnius VAVM ha collaborato con il concessionario nazionale per Volkswagen e Audi Moller Auto. Per l'Italia, la Fondazione ITS Maker, con i propri formatori e tecnici aziendali ha costituito un team interdisciplinare insieme ai docenti scolastici dell'istituto secondario «A. Ferrari» di Maranello. L'obiettivo è stato testare, oltre a un programma



Franco Bercella:
«Progetti come questo ci consentono di portare la nostra esperienza alle nuove generazioni»

pilota di formazione formatori, alcuni percorsi formativi per lo sviluppo di competenze green per il settore automotive, con particolare interesse per i motori elettrici / ibridi e loro componenti, per le batterie ad alta tensione e per i circuiti elettronici e avionici dei mezzi di trasporto interconnessi in rete».

Tra le realtà locali è stata coinvolta anche l'azienda Bercella. Il presidente Franco Bercella si sofferma sull'interesse della sua azienda rispetto ai temi relativi alle competenze green al centro del progetto guidato da Cisita Parma: «In Bercella per vocazione cerchiamo sempre di essere in prima linea quando si tratta di giovani e di progetti innovativi. Proprio per questo ci siamo subito appassionati a «Innovation Garage of Garages», partecipando attivamente e aprendo le porte della nostra azienda alla delegazione in visita nella Motor Valley. Tanto più nel mondo di oggi, non possiamo prescindere dall'innovazione e dalla continua ricerca tecnologica, che proprio nell'automotive sta raggiungendo uno dei suoi massimi sviluppi. Noi lavoriamo la fibra di carbonio da più di 25 anni ma recentemente abbiamo lavorato a progetti basati sui compositi naturali come fibra di lino e di canapa, che si stanno pian piano facendo strada nell'ottica di poter accedere un giorno a una mobilità più sostenibile anche dal punto di vista dei materiali».

«Innovation Garage of Garages - conclude Bercella - così come altri progetti territoriali dei quali siamo promotori, ci consentono fra l'altro di portare la nostra esperienza più vicina alle nuove generazioni per poter spingere un po' più in là l'asticella dell'innovazione».

Volumi d'affari

Cosa ci insegnano le monete



Gabriele Ronco Dal Sesterzio all'Euro, Cet, 1997

Oggi un sesterzio varrebbe dai 2 ai 6 euro, in base alle valutazioni fatte sulla base degli effetti congiunti e progressivi dell'iperinflazione, i cui danni sono noti a tutti. Le decisioni di risparmio diventano difficoltose perché le persone non riescono più a calcolare il tasso di interesse reale con i redditi e la ricchezza prodotti redistribuiti in maniera iniqua. Quando è molto alta l'inflazione è una minaccia al funzionamento del sistema sociale. È l'annosa questione che si snoda lungo la secolare storia della moneta e che questo volume ancora attuale ci aiuta a interpretare: posto che il sovrano detiene il monopolio del segno monetario, presto o tardi cederà alla tentazione di abusarne, imponendo ai cittadini una tassa occulta. Come evitarlo? La soluzione è stata cercata nell'ancoraggio a un metallo nobile, oro o argento. L'idea di agganciare la moneta a un metallo prezioso che fosse riserva di valore per assicurare la bontà del mezzo di scambio precede la coniazione stessa della moneta. I Romani, popolo dallo spiccato senso pratico, nel primo secolo dopo Cristo, si garantirono la circolazione della loro moneta basandola sul denaro d'argento e sull'aureo. Dal II secolo, per finanziare l'incremento continuo delle spese militari, le monete coniate aumentarono, dando luogo a una diminuzione della finezza e della quantità di argento contenuto nel denaro. Lo svilimento si accentuò sul finire del II secolo, quando la moneta divenne sostanzialmente di rame. Tra la fine del III e l'inizio del IV secolo Aureliano e poi Diocleziano introdussero riforme monetarie che non arrestarono il degrado. La lenta marcia dell'inflazione iniziava ad apparire inarrestabile. In un sistema basato sul valore intrinseco, il sovrano non può inondare lo stato di carta moneta, ma può ridurre, anche in misura estrema, il contenuto prezioso delle monete metalliche. È il ragionamento che il potere fece per secoli. Il dollaro ne è l'esempio principe. La storia della coniazione europea è costellata di proteste di moralisti. Riuscirà l'euro digitale a metterli a tacere?

S.C.