

“SHOPPING” DI TALENTI La grande azienda inglese ogni anno contatta la facoltà genovese e assume

Ingegneria, vivaio Rolls Royce

Già sei studenti lavorano in Inghilterra su un progetto di “celle a combustibile”

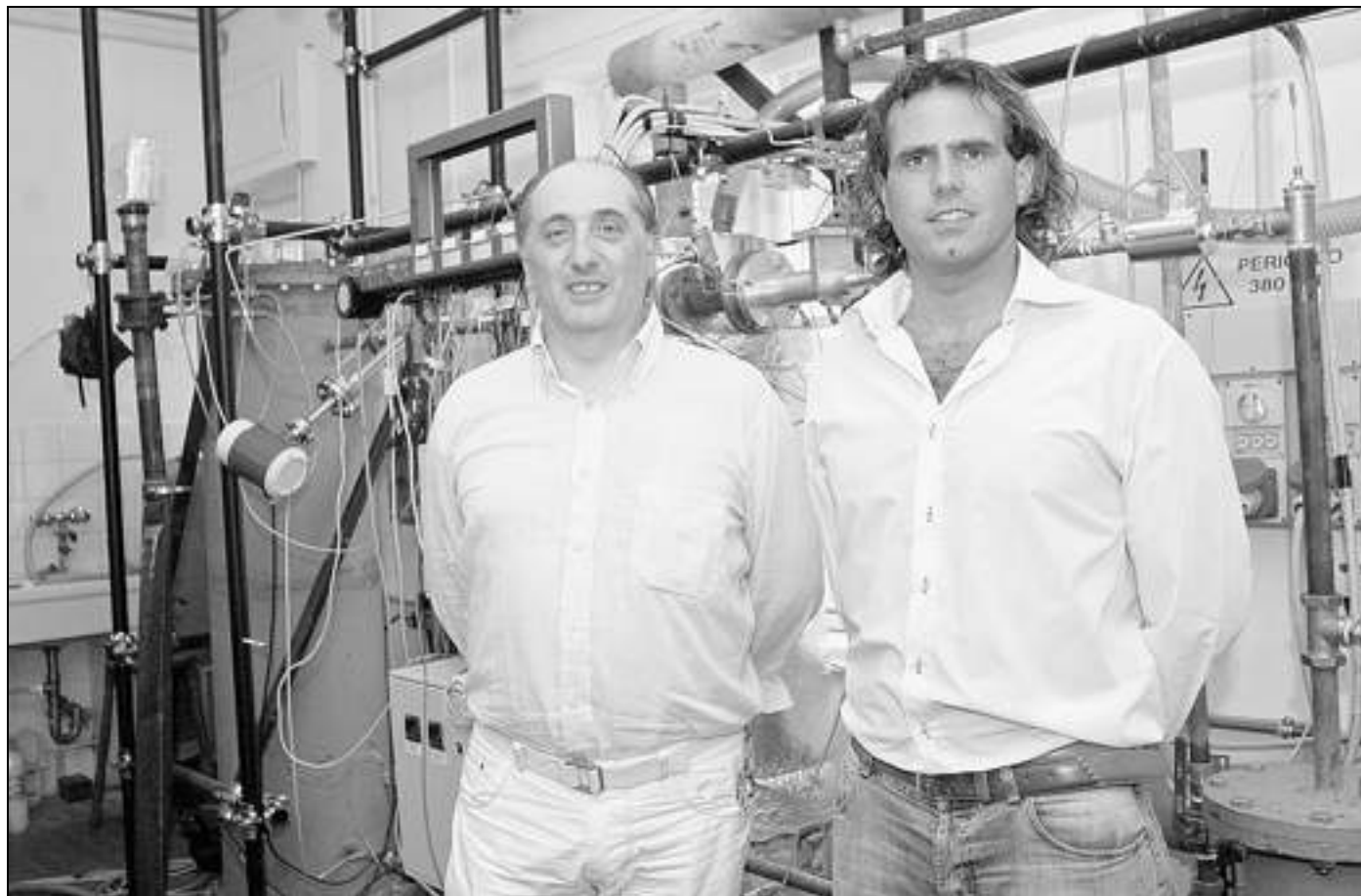
Da tre anni il prestigioso marchio “chiama” i ragazzi più brillanti del Centro tecnologico universitario per sviluppare innovative ricerche nel campo dell'energia. «I laureati di Genova - dice Charles Cotman, presidente di Rolls Royce Fuel Cells Systems - sono molto motivati e rivelano una forte preparazione»

Genova. Hanno lasciato la Liguria per andare a lavorare in Inghilterra, attirati dall'irresistibile richiamo di un marchio prestigioso come quello della Rolls-Royce. E così, da circa tre anni (cioè da quando a Genova esiste l'UTC, il Centro tecnologico universitario sponsorizzato dall'azienda inglese), a sviluppare le ricerche più innovative che questo “colosso” sta compiendo nel campo dell'energia c'è un drappello di giovani liguri, tutti usciti dalla Facoltà di Ingegneria genovese. Sei in tutto, anche se il loro numero è destinato ad aumentare già dopo l'estate: Cristiano Balestrino e Francesco Marsano (ingegneri che il gruppo inglese ha già assunto), Davide Bernardi e Fabio Cerutti (laureati che stanno svolgendo un dottorato di ricerca) e Domenico Tripepi e Luca Ratto (laureandi che vengono stipendiati mentre completano la loro tesi). Una piccola colonia genovese che si è stabilita nei dintorni di Derby, la grande città industriale che ospita la sede di questa società centenaria. Gli ingegneri genovesi lavorano però a trenta chilometri da Derby: precisamente a Loughborough, località nota per gli insediamenti siderurgici e per la costruzione delle campane, ma che a dispetto del toponimo che porta - si può tradurre con “borgo del sorriso” - mette davvero poca allegria, perché il monotono clima inglese avvolge quasi costantemente le tipiche case di mattoni rossi a due piani. A Loughborough ha sede la Rolls-Royce Fuel Cells Systems, società del gruppo che sta sviluppando un sistema di produzione di energia basato sulla tecnologia delle celle a combustibile (o appunto fuel cells) e che entro il 2008 ne realizzerà un prototipo in grado di fornire energia elettrica a complessi di grandi dimensioni come ospedali, supermercati e condomini. Cosa sono le fuel cells? «Possiamo definirle una sorta di “pila” - spiega Davide Bernardi, ingegnere di ventisette anni partito da Arenzano - Questo tipo di celle lavorano però ad altissime temperature e partendo dall'idrogeno ricavano energia in modo pulito». Il compito

degli italiani che lavorano a Loughborough non è quindi legato alla produzione di automobili (è da vent'anni che dagli stabilimenti della Rolls-Royce non escono più autovetture: quelle che continuano a fregiarsi del marchio sono prodotte dalla BMW). I “genovesi di Loughborough” lavorano dunque a un progetto che i vertici del gruppo considerano di importanza strategica, soprattutto in chiave futura. Per questo sono disposti a investire sulla ricerca in modo così massiccio, curando anche gli aspetti logistici del trasferimento in Inghilterra: «Qui c'è una mentalità diversa da quella italiana, che ti costringe a pensare a come arrivare alla fine del mese - continua Bernardi - Gli stipendi sono più elevati di quelli che si percepiscono in Italia, ma non bastano. Per questo l'azienda si fa carico delle spese supplementari: affitto della casa, noleggio della macchina con cui spostarsi, voli per tornare in Italia almeno una volta al mese». Paradossalmente, il problema per gli ingegneri italiani della Rolls-Royce, è proprio riuscire a tornare a lavorare nel proprio paese: «Il rischio di dover rimanere a lavorare sempre all'estero esiste - ammette Bernardi - quando ti abitui a lavorare in condizioni ottimali e su progetti fortemente innovativi, non è semplice fare un passo indietro, a livello professionale, per tornare in Italia».

L'impegno richiesto è comunque notevole: le *deadlines* (cioè gli obiettivi prefissati) sono rigide ma se i risultati sono quelli attesi e vengono ottenuti nei tempi stabiliti, ci sono degli incentivi economici. Il lavoro si svolge spesso in teleconferenza, per mettere in contatto persone che, dagli Stati Uniti o da Singapore, lavorano allo stesso progetto: «All'inizio c'era qualche difficoltà con la lingua - continua Bernardi - ma per fortuna i termini tecnici sono sempre gli stessi: paradossalmente, per noi è più difficile spiegare agli inglesi la politica italiana o parlare di calcio».

Ma un ingegnere italiano che cosa è in grado di offrire in più rispetto a un collega inglese? «I laureati di Genova sono for-



Il professor Aristide Massardo (a sinistra) direttore del Centro tecnologico universitario accanto a Davide Bernardi, assunto dalla Rolls

temente motivati e rivelano una forte preparazione accademica - sottolinea Charles Coltman, presidente e amministratore delegato di Rolls-Royce Fuel Cells Systems - Siamo lieti di avere così tanti giovani ingegneri dell'Università di Genova, impegnati nelle nostre ricerche sulle celle a combustibile. Operiamo in un business globale e quindi miriamo ad attirare i migliori laureati nelle materie tecniche, per poterli coinvolgere nello sviluppo di nuove tecnologie». L'ottima preparazione di base è dunque uno degli elementi più apprezzati, come conferma il professor Aristide Massardo, direttore dell'UTC di Genova: «I nostri ingegneri sono versatili e flessibili: sanno affrontare problemi multidisciplinari e in estrema autonomia, e questo aspetto all'estero è molto apprezzato. La collaborazione con la Rolls-Royce è un esempio di “sprovincializzazione” di cui Genova aveva bisogno: l'obiettivo di questo scambio è un trasferimento di conoscenze che non rimanga solo “sulla carta”. Un tipo di mentalità molto anglosassone, che gli ingegneri genovesi stanno mettendo a frutto proprio in Inghilterra».

Diego Ponzé