

4



chiacchiere con...

Giorgio Garimberti





di Paolo Beducci

Ing. Garimberti, per prima cosa le chiederei di fare un quadro su ciò che è oggi VM.

VM è una realtà fondata nel 1947 che, dopo diverse vicende, è approdata all'attuale assetto azionario: è posseduta al 51% dal Gruppo Penske e al 49% da Daimler Chrysler. La produzione che da sempre è incentrata sui motori Diesel nel corso del 2004 ha sfiorato i settantamila pezzi e quest'anno contiamo di arrivare a quota novantacinquemila. La parte principale della nostra produzione è dedicata al settore automotive: fra i nostri clienti possiamo annoverare marchi come Jeep e Chrysler, ma anche una serie di marchi di prodotti militari o industriali. Un motore prodotto qui a Cento equipaggerà anche una delle tipologie dei nuovi taxi di Londra. Oltre alla produzione però, abbiamo in atto un importante lavoro di ricerca e trasferimento tecnologico attraverso licenze, come è nel caso della coreana Hyundai, o della Chevrolet (ex marchio Daewoo) che nella seconda metà del 2006 venderà auto con motori pensati e progettati qui e prodotti - su licenza - in Corea. Pensiamo però anche ai nuovi mercati: in Cina sta nascendo un'auto con un nostro motore e qualcosa si muove anche in India.

Passare da sessantamila a quasi centomila motori l'anno comporta un lavoro di riorganizzazione e potenziamento produttivo decisamente importante. Voi come avete operato sotto questo aspetto?

In primo luogo dandoci una



“

Il nostro budget in innovazione raggiunge ormai i 40 milioni di euro l'anno

“

struttura snella e flessibile che fa ricorso in misura considerevole a forme di outsourcing, per quelle parti che non riteniamo elementi caratterizzanti del nostro prodotto. All'interno degli stabilimenti di Cento restano quindi la progettazione, alcune lavorazioni importanti come quelle del monoblocco e una serie di lavorazioni che coinvolgono altre operazioni fra cui tornitura, lappatura, rettifica lavaggi e ovviamente il montaggio finale del motore. Nel campo dei macchinari siamo intervenuti in modo pesante: tutta la lavorazione dei monoblocchi sta passando a una nuova serie di tredici centri di lavoro di ultimissima generazione. Analoga decisione è stata presa anche nel campo della tornitura dove

sono stati fatti nuovi acquisti. La stessa cosa vale per la lappatura, per i lavaggi e per l'aggiornamento dei CNC. Molto lavoro è stato fatto anche per ciò che riguarda i flussi aziendali: abbiamo eliminato il magazzino interno passando a un sistema just in time. Una scelta che non solo ci ha aiutato a snellire le procedure aziendali e risparmiare, ma ci ha anche dato modo di recuperare spazi da destinare ad aree produttive.

Un impegno di grande portata che presuppone anche investimenti importanti.

Tenga presente che il nostro budget di spesa in innovazione di prodotto o di processo raggiunge ormai i 40 milioni di euro l'anno. Come ovvio non investiamo solo sul processo o in macchinari. Spendiamo molto in ricerca e sviluppo. Oggi un motore turbodiesel dedicato all'auto non può reggere il confronto sul mercato per più di diciotto o ventiquattro mesi senza essere oggetto di aggiornamenti. Quindi studiare soluzioni sempre all'avanguardia è nostro compito fondamentale. Proprio per dare ulteriore slancio alla nostra attività in materia di R&D abbiamo realizzato un nuovo centro tecnico che è stato finanziato in parte anche con il contributo della UE. È un vero e proprio fiore all'occhiello per VM.

Oltre a progettare e costruire motori, voi li adattate sulle diverse auto. È un lavoro che richiede degli specialisti.

Paradossalmente il tuning del motore sull'auto, il suo adattamento, è la cosa più difficile, ma anche la meno copiabile. È un lavoro difficilissimo realizzato da dei tecnici bravissimi che riescono dove altri neppure si cimentano. Mettere un motore su un prodotto che già esiste o comunque progettato in un altro luogo, comporta una serie di interventi che richiede una



4

chiacchiere con...

sensibilità e una professionalità uniche. A volte, anche io che qui ci vivo dalla mattina alla sera, resto stupito della capacità dei nostri tecnici. Una capacità che si estrinseca nel comprendere le giuste regolazioni, ma anche gli affinamenti più piccoli da effettuare per ottenere il massimo del risultato desiderato

La storia recente di VM e del motore turbodiesel per autotrazione sono considerabili quasi la stessa cosa. È d'accordo?

Anche se non si tenesse conto del fatto



che ormai l'80% della nostra produzione finisce su automobili (contro una percentuale che in passato è comunque sempre stata almeno del 70%), la storia delle auto a gasolio ad alte prestazioni nasce proprio con VM che negli anni settanta "inventò" il turbodiesel per autotrazione. Nel 1990 inoltre fummo i primi a montare l'elettronica per la gestione del motore (Turbotronic). Ancora oggi siamo al vertice della tecnologia nel nostro settore. Per avere conferma di questo basta dare uno sguardo al nostro sei cilindri a V di tre litri di cilindrata che sviluppa una potenza di 250 cavalli, ed esprime una coppia di 550 Nm caratterizzata da una curva molto piatta. Non bisogna però mai dimenticare le origini. Per questo continuiamo a impegnarci a fondo anche nel settore da cui VM trae la propria origine: i motori industriali e trattoristici

Cosa significa essere parte integrante di due colossi come il

gruppo Penske e Chrysler Daimler?

Per noi ha significato e significa avere ancora più voglia di crescere, di investire per restare punto di riferimento nel nostro settore. La concorrenza interna è uno stimolo. Non dimentichiamo che i nostri azionisti sono i più importanti costruttori a livello mondiale nel settore dei motori Diesel. Innovare è il nostro impegno principale che si accompagna a quelli già in atto come il rispetto dell'ambiente: sia per ciò che si riferisce ai prodotti, sia per quello che riguarda la certificazione

“

*Il sei cilindri VM
a V di tre litri ha 250 cavalli,
e una coppia di 550 Nm*

”

aziendale. Ma l'innovazione è nel DNA di VM. Dai nostri uffici sono usciti grandi progettisti e grandi manager di industrie che primeggiano nei loro settori in tutto il mondo.

Fermo restando che i grandi numeri di VM derivano dal comparto automobilistico, quali sono gli altri settori di vostro intervento?

Tutto ciò che non riguarda l'automotive in VM rientra nella famiglia che noi definiamo "Off - Highway". Per noi significa motori marini, dove siamo fornitori di Mercruiser, ma anche trattori dove motorizziamo, con potenze comprese fra 50 e 100 cavalli, prodotti di importanti costruttori. Per chiudere i mercati su cui siamo presenti ci sono da segnalare altre applicazioni nei più svariati settori: dalle macchine spazzatrici ai veicoli per aeroporto fino ai generatori di corrente. Tutti solo ed esclusivamente Diesel, ovviamente. ■

Giorgio Garimberti

- Nato: a Cento (Ferrara), 56 anni sposato con 1 figlia
- Laureato in ingegneria nel 1973 a Bologna
- 1975 - 1977 MARPOSS
Assistente alla Direzione Tecnica
- 1977 - 1983 WEBER CARBURATORI
Assistente alla Direzione di Produzione poi Responsabile di gruppo per Servizi Tecnici, macchinario e attrezzature
- 1983 - 1985 IARI COMPRESSORIARIA
Direttore di Stabilimento
- 1985 - 1986 RAVGLIOLI (Pompe Sollevatori)
Direttore di Stabilimento
- Dal 1987 VM MOTORI S.p.A.
1987-1992 Direttore di Produzione
1992 - 1995 Direttore di Stabilimento
1995 - 1999 Direttore Operations
Dal 1999 Direttore Generale

