

Alberto Bombassei

laurea honoris causa
in Ingegneria meccanica
a.a. 2002/2003



- [lectio magistralis](#)
- [conferimento](#)
- [elogio](#)

Alberto Bombassei Lectio Magistralis

La formula $E=1/2mv^2$... una piacevole ossessione

Vorrei innanzitutto ringraziare sentitamente l'Università degli Studi di Bergamo ed esprimere la mia sincera riconoscenza al Magnifico Rettore, ai Presidi di Facoltà e al Senato Accademico per l'onore concessomi nell'attribuirmi questa laurea.

Onore che apprezzo ancor di più perché ricevuto nella mia città, e che condivido con autorevoli miei predecessori a cui mi lega stima e ammirazione, oltre che con prestigiose personalità che oggi ricevono con me questo ambito riconoscimento.

Non posso non ringraziare anche la mia famiglia e tutti i miei collaboratori, che in questi anni hanno contribuito alla realizzazione dei miei successi e dei tanti traguardi raggiunti.

Ho sempre nutrito un vivo interesse per il sapere scientifico e per chi lo coltiva, anche se il tipo di vita che ciascuno di noi oggi conduce, soprattutto per chi è come me coinvolto nei pressanti ritmi e nelle responsabilità che un'azienda multinazionale comporta, ne limita spesso purtroppo l'approfondimento.

A Natale i miei figli mi hanno regalato un vecchio manuale del Colombo ritrovato non so come durante il recente trasloco di casa, e dove vi sono ancora gli appunti serviti per gli esami del mio ultimo anno all'Esperia, alla fine degli anni '50.

A parte l'emozione e i ricordi che un vecchio libro sempre suscita, il fatto di averlo risfogliato dopo la notizia di questa laurea ha avuto un significato molto profondo e diverso rispetto al passato.

Il rileggerlo poi con tutt'altra competenza e autorevolezza ha fatto sorgere in me un pizzico di vero orgoglio.

Ho sempre profondamente coltivato l'interesse, sia nel lavoro sia nella vita, per la ricerca di base e per la ricerca applicata, divenuta una sorta di forma mentis; inoltre ricordo sempre con piacere due semplici principi che mio padre ripeteva spesso:

- indipendentemente dal lavoro scelto, non è importante quello che si fa, ma è importante che lo si faccia bene e sempre al meglio;
- e il secondo:
- fare cose di contenuto tecnico e tecnologicamente evolute è molto più difficile, ma una volta fatte bene creano una barriera incredibile nei confronti della concorrenza sul mercato.

Questi sono alcuni dei principi su cui ho basato la mia esperienza professionale, considerando l'evoluzione della tecnica come una parte fondamentale della competizione.

Nel riguardare quel manuale sono stato attratto da una delle note evidenziate in modo così particolare, una formula che anche allora mi aveva colpito e che quasi inconsciamente negli anni a seguire mi ha sempre accompagnato durante la carriera professionale.

La formula è quella dell'energia cinetica, che molti di voi conoscono, che dice:

$E = 1/2 mv^2$, dove chiaramente M è la massa e V è la velocità.

Questa formula ha rappresentato, e ancora per me rappresenta, una piacevole ossessione.

All'interno di questa formula mi aveva allora interessato la non banale differenza che passa tra massa e peso, troppo spesso utilizzati come sinonimi nella nostra lingua quotidiana:

- la massa è infatti una costante di un corpo, e ne rappresenta l'inerzia; più grande è la massa di un corpo e maggiore è la forza necessaria per imprimergli una accelerazione;
- il peso è invece la forza con la quale un corpo è attratto dalla Terra, e ben sappiamo che l'attrazione terrestre imprime ai corpi in caduta libera una accelerazione che vale in media $9,8 \text{ m/s}^2$, e che non è costante sul nostro globo.

Da studente la relazione che lega la massa e la velocità insieme nel determinare l'energia mi ha reso consapevole di una serie di accadimenti sino allora percepiti come frutto della casualità.

Mi ha consentito ad esempio di trarmi d'impaccio da alcune classiche situazioni fra compagni di scuola, dove la velocità poteva risultare vincente sulla massa di qualche compagno prepotente.

Terminati gli studi superiori sono cominciati gli anni del lavoro, e guarda caso la formula è ritornata, questa volta applicata alle autovetture, e al loro bisogno di frenare, mediante l'impiego degli impianti frenanti a disco, che allora, primi anni '60, facevano la loro comparsa sulle auto più veloci e di prestigio.

In questo caso la formula dell'energia è servita a dimensionare correttamente la massa dei primi dischi freno di ghisa, che dovevano dissipare, convertendola in calore grazie all'attrito, l'energia cinetica della vettura in movimento.

Nonostante la mancanza, allora, dei meravigliosi sistemi informatici di simulazione termodinamica, oggi a disposizione dei moderni laboratori di ingegneria, anche allora io e i miei giovani collaboratori ce la siamo cavata abbastanza bene.

I primi dischi freno già da allora cominciarono ad avere successo per il loro contenuto innovativo, adeguandosi diligentemente allo sviluppo della tecnologia automobilistica sempre in crescita.

Per farvi comprendere meglio le grandezze in gioco durante una comune frenata di un'autovettura,

considerate che a una velocità di 100 km/h, un veicolo di media cilindrata con due persone a bordo possiede un'energia cinetica di circa 400.000 J, e che, se vogliamo arrestarla in dieci secondi pigiando sul pedale del freno, è necessaria una potenza di 40.000 W.

Negli ultimi cinquant'anni la massima espressione della tecnica automobilistica è senz'altro rappresentata dalla Formula 1, vero laboratorio di innovazione tecnica e di sperimentazione estrema per nuovi materiali, progetti e tecnologie.

Una moderna vettura di F1 è in grado di raggiungere velocità di oltre 350 km/h e, ad esempio, in fondo a un rettilineo del circuito di Imola, per la staccata della variante Schumacher e colleghi devono passare dalla velocità massima a quella minima necessaria.

Il loro scopo è di fare questo nel minore tempo possibile, perché il vero dogma della F1, così come di ogni gara è: toccare il freno il meno possibile.

Ovviamente, occorre farlo in modo efficace!

Dai dati di telemetria che ci forniscono i team, sappiamo che questa staccata viene effettuata nel tempo di circa 2,5 secondi, con una decelerazione che può arrivare a un picco di circa 5 g, pari a 49 m/s^2 .

Tanto per farvi capire la sensazione fisica dello sforzo al quale viene sottoposto un pilota, quando noi effettuiamo una frenata di panico con le cinture bene allacciate e ci sentiamo spinti con forza verso il volante, stiamo decelerando al massimo ad 1 g, pari cioè al nostro peso che ci preme sulla schiena.

Un qualunque pilota di F1, compresi quelli che partono dall'ultima fila, con una tale decelerazione viene spinto contro le cinture, con i muscoli del collo impegnati a contrastare la spinta del casco che diventa pesante fino a 30 kg per effetto della decelerazione.

Bene, l'impianto frenante della sua vettura deve smaltire circa 3.000.000 di J in quei 2,5 secondi, che è l'equivalente di due volte la potenza massima del motore (1.200.000 W).

Capite quindi che quando si dice che nella F1 tutto è portato all'estremo non si vuole esagerare, ma rappresentare una realtà che porta normalmente al vero progresso tecnico e tecnologico e a una maggiore sicurezza anche dei veicoli che utilizziamo tutti noi ogni giorno sulle nostre congestionate strade.

Ed è ancora per questa ragione, per gestire cioè l'enorme quantità di calore, ovvero di energia termica, che nelle competizioni viene da diversi anni utilizzato un tipo particolare di carbonio, materiale capace di meglio sopportare gli shock termici istantanei causati dalle violente frenate.

Ma la formula dell'energia cinetica continua anche oggi, giorno dopo giorno, a ispirare i nostri tecnici e ingegneri della *Ricerca & Sviluppo* sull'innovazione, i quali sanno che anche la massa, insieme alla velocità, gioca un ruolo importante.

E da qui l'impegno costante a migliorare le prestazioni del sistema, cercando di consumare meno energia per fornire le medesime prestazioni di decelerazione, grazie all'uso di materiali sempre più leggeri e al tempo stesso più resistenti.

E questa ricerca continua è in atto anche per le vetture di tutti i giorni.

Se una comune vettura avesse la metà della sua massa, l'energia necessaria per accelerarla e frenarla sarebbe dimezzata, con evidenti vantaggi di diverso tipo, non ultimo quello energetico, di drammatica attualità in questi giorni.

Da fatto puramente fisico, la relazione tra massa, velocità ed energia è divenuto così dapprima un prodotto, l'impianto frenante, e successivamente anche un elemento che ha accompagnato la mia attività.

Devo dire che anche nella gestione strategica dell'azienda ho sempre cercato di mantenere presente la relazione dei diversi elementi.

All'inizio la massa dei concorrenti già ben posizionati in mercati maturi avrebbe richiesto livelli di energia per contrastarli e introdursi nel mercato non a disposizione di una azienda da poco avviata come la nostra.

Ed allora lo sviluppo si è rivolto alla ricerca di segmenti di mercato relativamente nuovi, nei quali, anche contro concorrenti molto più grandi, il fattore decisivo per il successo diventava la velocità e l'innovazione.

Livelli di energia elevati in un organismo aziendale sono normalmente il presupposto di base di un possibile sviluppo prolungato nel tempo.

E non è un caso che la migliore manifestazione di elevati livelli di energia sia rappresentata da un lavoro costante, razionale e ben programmato di *Ricerca & Sviluppo*, che normalmente è garanzia di idee nuove che consentono di mantenere e anzi aumentare i vantaggi competitivi rispetto alla concorrenza.

La ricerca avanzata, in altre parole, è la concreta garanzia, per l'azienda, di crescere ed evolvere in accordo con il mercato esterno.

Cercare di misurare con precisione i diversi fenomeni aziendali, metterli in relazione, formulare previsioni sulle possibili evoluzioni degli scenari interni e di mercato, in una parola un approccio in un certo senso scientifico oltre che econometrico all'azienda, sono stati i principi guida della mia esperienza imprenditoriale.

Ancora oggi, in tempi in cui l'azienda che presiedo ha assunto una dimensione significativa, continuo a stimolare e richiamare i miei collaboratori sull'importanza, per dirla con la formula, della massa necessaria degli oltre 300 ricercatori e sviluppatori che oggi vi operano, e soprattutto sull'importanza della velocità dei nostri processi, insieme al contenuto innovativo dei nostri prodotti.

Io credo che questo semplice e forse banale concetto, che tuttavia sottende aspetti filosofici importanti, possa essere trasferito in maniera molto simile anche fuori dall'attività aziendale, e muovendomi da qualche tempo nell'ambito associativo industriale, la riflessione diventi più allargata, passando dall'ambito microeconomico dell'azienda, a quello macro della politica industriale del nostro Paese, soprattutto se messo in relazione ad altri Paesi.

Un fenomeno macroeconomico evidente è oggi rappresentato dalla Cina, dove a una massa spettacolarmente grande si unisce una velocità che sta crescendo, creando quindi un livello di energia che rischia di spazzare via una parte dei nostri sistemi industriali, soprattutto manifatturieri.

È allora essenziale che sappiamo opporre anche noi la maggiore massa possibile, evitando diatribe e miopie dei diversi sottosistemi: quello nazionale, quello politico centrale, quello di governo del territorio, quello industriale propriamente detto, quello scientifico e dell'istruzione.

Anche perché, unendo al meglio tutte le componenti, la massa complessiva del nostro Paese risulta comunque modesta e insufficiente.

È dunque necessaria una alleanza di tipo continentale, che, iniziata molti anni fa in termini politici ed economici, e proseguita recentemente con la moneta unica, deve ora più fortemente coordinarsi per

raggiungere una massa adeguata alla sfida in atto.

Così come l'unificazione e la spinta europea verso un maggiore sforzo nella scolarizzazione e nella *Ricerca & Sviluppo* possono aumentare fortemente la velocità, vera chiave di volta per creare l'energia indispensabile.

Stiamo vivendo una fase dello sviluppo economico mondiale di cui quella che è stata definita "globalizzazione dei mercati" è la reale forza motrice.

Ciò comporta infatti, per ogni sistema economico nazionale, e per le aziende che lo compongono, grandi opportunità, ma corrispondentemente anche rischi elevati.

Come è stato autorevolmente detto, "*l'obiettivo da perseguire è quello di una nuova configurazione della produzione mondiale, nella quale operino pienamente i principi della specializzazione e dei vantaggi comparati*".

Ciò significa che ciascun Paese, o sistema produttivo, dovrà concentrarsi sulle attività nelle quali può vantare dei vantaggi comparati, lasciando ad altri le attività che, in una logica di specializzazione su scala mondiale, possono essere fatte meglio e a costi minori.

Se questa è la via maestra per un più equilibrato ordine economico mondiale, che consenta la crescita dei Paesi più poveri e la sicurezza di quelli più ricchi, dobbiamo essere consapevoli del fatto che essa contiene una sfida implicita anche ai Paesi più sviluppati.

Tali Paesi, e tra questi il nostro, dovranno ricollocare settori produttivi, imprese e prodotti all'interno della nuova divisione internazionale del lavoro che si va configurando, valorizzando al massimo i fattori di competitività in cui sono in grado di eccellere.

L'Europa ha dato una risposta programmatica a questa sfida con la dichiarazione di Lisbona, nella quale ha affermato di voler divenire il sistema economico basato sulla conoscenza più competitivo al mondo.

L'obiettivo è certamente condivisibile, ed è all'altezza della sfida, ma non possiamo nasconderci che la situazione economica e politica attuale lo rende assai ambizioso, considerato che nel suo insieme l'Europa spende in *Ricerca & Sviluppo* meno del 60% degli Stati Uniti.

Se poi guardiamo alle cose di casa nostra, l'obiettivo è ancora più arduo da conseguire, tante sono le distanze che ci separano dalle *best practices* europee: la spesa italiana in *Ricerca & Sviluppo* è pari solamente al 30% di quella tedesca, al 47% di quella francese, al 56% di quella inglese.

La struttura produttiva del nostro Paese risulta sempre più caratterizzata dalla presenza di unità produttive di piccole e piccolissime dimensioni, mentre si riduce fortemente il numero di quelle con oltre 500 addetti.

La nascita di tante nuove imprese di piccole dimensioni è sicuramente indice di vitalità del sistema, e costituisce certamente un fattore positivo per lo sviluppo.

Però, nelle attuali condizioni di competitività internazionale, un sistema produttivo carente di imprese di grandi dimensioni, le sole capaci di presidiare mercati globalizzati e dominati da processi di innovazione continua e violenta, è certamente un sistema con minori opportunità di crescita.

Il concetto di "piccola impresa" è profondamente cambiato rispetto al passato: se da un lato le dimensioni ridotte garantiscono flessibilità e buone capacità di adattamento agli stimoli e ai segnali provenienti dal mercato, dall'altro le piccole e medie imprese scontano il fatto di avere meno risorse a disposizione per gli investimenti in *Ricerca & Sviluppo*, e quindi per poter competere a livello internazionale.

Ciò detto, io credo che nel futuro le piccole e medie imprese potranno mantenere e accrescere la loro capacità solo se l'intero sistema produttivo sarà in grado di fare un balzo in avanti, di innalzare e migliorare il suo modello di specializzazione produttiva.

Da qui la necessità di superare quella situazione di “nanismo industriale”, come qualcuno l'ha definita, che è certo non ci consentirà di entrare nei settori high-tech o scientifici che fanno la fortuna dei Paesi industriali più avanzati.

Dobbiamo essere consapevoli che sistemi industriali non sufficientemente presenti nei settori a più elevato contenuto di innovazione tecnologica sono sistemi a rischio, perché progressivamente costretti a competere con Paesi che hanno disponibilità di mano d'opera e livelli di costo fuori portata per le nazioni dell'Occidente industrializzato.

Ho voluto soffermarmi su questi dati per evidenziare come il nostro Paese abbia bisogno di una politica per l'industria che sappia valorizzare quanto di positivo essa sa esprimere - la vitalità delle piccole e medie imprese, il consolidato know-how delle grandi - cogliere le opportunità che offre ma anche darsi degli obiettivi di crescita qualitativa e operare in tal senso, migliorando il proprio modello di specializzazione.

Diventa quindi rilevante, proprio per questo, accelerare e aumentare la velocità per distanziare gli altri mercati e prendere una posizione più elevata, nella globalizzazione in atto e pertanto:

- incrementare fortemente le risorse e gli strumenti per la ricerca di base ed applicata;
- aumentare la qualità della formazione scolastica e professionale;
- incentivare i rapporti tra università e industria.

Temi e interventi questi sui quali i vari governi che si sono succeduti si sono impegnati con il Paese, ma che non sono stati affrontati con la necessaria determinazione.

Il drastico taglio dei fondi destinati alla *Ricerca & Sviluppo* dell'ultima finanziaria e la recente polemica giornalistica sui troppi cervelli italiani costretti a lavorare fuori dai nostri confini sono emblematici di questa situazione.

Il fenomeno inesorabile poi della perdita delle grandi industrie, prima la chimica, poi la farmaceutica, ora forse l'auto; la constatazione che siamo l'ultimo o il penultimo Paese europeo nel quale approdano investimenti industriali internazionali, sono il segno evidente della mancanza di una reale politica industriale basata sulla ricerca, mancanza che ci porta a una continua, tangibile, deindustrializzazione, e quindi impoverimento, soprattutto in ottica futura.

Non voglio dilungarmi oltre, e ritornando alla mia professione, e quindi all'azienda che presiedo, sono convinto che mi abbia insegnato la maggior parte delle cose che vi ho sin qui dette: soprattutto il rapporto di franchezza instaurata con tutti i miei collaboratori, rapporto che mi ha consentito sia di dare, che di ricevere molto, ed è quindi un piacere condividere con loro oggi l'onore del riconoscimento che qui mi viene conferito.

Le biografie degli uomini di successo sembrano sostenere la tesi che il loro ruolo fosse preordinato grazie alle loro doti naturali. In realtà sono convinto del contrario, poiché molte competenze e numerose capacità possano essere acquisite e sviluppate.

Non ci sono formule semplici né modelli predefiniti. Fa parte di un processo di crescita permeato da molti tentativi, molti errori, sconfitte ma, se supportato dalla indispensabile perseveranza, anche da vittorie.

Ritengo infine, tentando di dare una mia maturata interpretazione, che sia fondamentale credere in ciò

che si fa, con molta passione, con profondo amore e con grande caparbia.

Questi sono gli elementi determinanti, senza i quali ogni obiettivo sarà mancato e senza i quali sono certo oggi io non sarei qui a ricevere questo ambito encomio.

Concludo con un invito a tutti gli studenti delle nostre Facoltà a mettere tutta l'energia e l'impegno nel conseguire l'agognata laurea nei tempi e all'età giusta... per non dover faticare per quarant'anni come ho fatto io.

Grazie di cuore.



Elogio di Alberto Bombassei

da parte del Prof. Antonio Perdichizzi
Docente di Sistemi energetici



Magnifico Rettore, autorità, signore e signori, questa cerimonia del conferimento della Laurea Honoris Causa in Ingegneria ritengo sia una chiara testimonianza del costruttivo rapporto che in questi anni si è instaurato tra la Facoltà di Ingegneria e la realtà industriale bergamasca.

Come sapete, la nostra è una Facoltà di recente istituzione, che ha solo una decina di anni di attività e, come per tutti gli inizi, i primi anni sono stati particolarmente critici, perché la Facoltà poteva contare solo su pochi docenti e finanziamenti statali molto

limitati.

Oggi il difficile periodo iniziale è ormai alle nostre spalle e la Facoltà, con 5 corsi di laurea, 2 dottorati di ricerca e oltre 1600 studenti, si può certamente definire una realtà consolidata.

Sicuramente la vicinanza del mondo industriale bergamasco è stata un elemento importante che ci ha aiutato a superare queste difficoltà.

È quindi con molto piacere che mi accingo a effettuare l'elogio per il conferimento della Laurea Honoris Causa in Ingegneria meccanica ad Alberto Bombassei, imprenditore di capacità non comuni, lungimirante, che, attraverso la valorizzazione della conoscenza tecnica, ha portato il gruppo Brembo a ottenere in pochi anni la leadership mondiale nel settore dei sistemi frenanti.

Motivo di personale soddisfazione è anche il fatto che Alberto Bombassei, fin dall'inizio, è stato sempre molto vicino alla nostra Facoltà, interessandosi con spirito accademico e grande apertura intellettuale al nostro sviluppo e ai nostri problemi.

Alberto Bombassei è nato nel 1940 a Vicenza. Nel 1942 la famiglia si trasferisce in provincia di Bergamo, dove Alberto Bombassei compirà gli studi superiori a indirizzo tecnico.

Nel gennaio 1961 insieme al padre, allo zio e al fratello fonda la Brembo.

Dopo alcuni anni di attività nel settore meccanico, nel 1964 la Brembo inizia la produzione di dischi freno, prodotti di nicchia, che allora venivano utilizzati solo su vetture di alta gamma e importati dall'Inghilterra.

Fin dagli inizi Alberto Bombassei ha svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo di Brembo: come direttore commerciale dal 1970, poi come direttore generale dal 1976, come amministratore delegato dal 1986, e infine come presidente dal 1993.

Alberto Bombassei oggi, inoltre, ricopre la prestigiosa carica di Presidente di Federmeccanica.

Tra le molteplici fasi dello sviluppo di Brembo si evidenziano alcuni momenti particolarmente significativi:

- Dalla produzione, negli anni 60, dei primi dischi freno italiani, con il riconoscimento della specializzazione e la qualità dei prodotti, viene raggiunta la leadership europea nel settore dei dischi per autovetture, motociclette e veicoli industriali.
- Nel 1975 Enzo Ferrari affida a Brembo lo sviluppo del sistema frenante delle sue vetture di Formula 1. Come noto, questo è un settore in cui la competizione è esasperata e che richiede competenze di assoluto valore. In pochi anni il know-how maturato nel settore Racing porta l'azienda a equipaggiare moltissimi team di Formula 1, Indy, Nascar e Rally. Centinaia di vittorie testimoniano la grandissima affidabilità e il livello di eccellenza raggiunto.
- Perseguendo una strategia di espansione industriale nel segno dell'innovazione, viene sviluppato l'intero sistema frenante per vetture a elevate prestazioni. Sono introdotte soluzioni avanzate, quali ad esempio le nuove pinze in alluminio. Sistemi frenanti Brembo oggi equipaggiano vetture Ferrari e Porsche (al 100%), Mercedes, Bmw, Lancia, Nissan e Chrysler per le vetture di alta gamma.
- Attualmente, il gruppo guidato da Alberto Bombassei è composto da 18 unità produttive distribuite in Italia, Spagna, Inghilterra, Germania, Polonia, Messico, Brasile e Cina. Brembo oggi ha raggiunto un fatturato di 565 milioni di Euro e conta 3500 addetti.

Il grande successo ottenuto in questi anni dall'azienda, coronato anche dalla quotazione in borsa nel 1995, è sicuramente il frutto del grande impegno e delle notevoli capacità dimostrate da Alberto Bombassei, sempre orientato verso l'eccellenza e il rigore scientifico.

Uno dei fattori determinanti di questo successo è stata la sua ferma convinzione nel promuovere continuamente la ricerca e lo sviluppo di nuove soluzioni; ciò al fine di realizzare prodotti sempre più competitivi e vincere sul piano delle prestazioni la sfida tecnologica con i concorrenti.

Per mantenere e migliorare l'elevato livello tecnologico dell'azienda recentemente ha costituito la sezione Brembo Engineering. L'obiettivo è quello di svolgere attività di ricerca avanzata su tematiche innovative, per giungere alla realizzazione di prototipi e alla sperimentazione delle soluzioni nelle più gravose condizioni di esercizio.

Attualmente sono in corso numerosi progetti ad alto contenuto tecnologico quali ad esempio:

- Sviluppo di dischi ceramici,
- Sviluppo di dischi in alluminio,
- Prodotti in polimeri ad alte prestazioni,
- Brake by Wire.

Fra le tante attività di ricerca in cui Brembo è impegnata e a cui destina ben il 6.5% dei ricavi, voglio ricordare quelle che in questi anni sono state svolte in collaborazione con la Sezione di Termo-Fluidodinamica della Facoltà di Ingegneria.

Queste ricerche hanno riguardato:

- Dettagliate indagini sperimentali del comportamento fluidodinamico e termico di dischi autoventilanti.
- Sviluppo di un codice di calcolo per la modellistica tridimensionale del raffreddamento dei dischi.

Su questi temi sono stati presentati lavori in prestigiosi congressi internazionali e altri verranno presentati prossimamente. Credo che questo sia un esempio della fruttuosa collaborazione che può instaurarsi tra università e impresa. Purtroppo in Italia questa situazione non è certamente la norma.

Consapevole dell'importanza dell'innovazione e della ricerca per lo sviluppo industriale della provincia di Bergamo, Alberto Bombassei è fortemente impegnato nella realizzazione del nuovo Parco scientifico e tecnologico di Stezzano, noto come l'insediamento del Kilometro Rosso.

Qui, oltre a Brembo, alcune aziende bergamasche di rilievo potrebbero collocare i propri centri di Ricerca e Sviluppo. Con la prevista partecipazione dell'Università degli Studi di Bergamo, questa iniziativa si propone di perseguire una migliore integrazione tra la ricerca universitaria e le imprese, nonché un deciso sostegno al trasferimento tecnologico.

Questa grande iniziativa, che Alberto Bombassei, con altri imprenditori, sta portando avanti con entusiasmo, penso sia la concreta proposta di chi ha le idee chiare sull'importanza, per il nostro Paese, di investire nella ricerca.

L'obiettivo è quello di dare un segnale forte per stimolare tutti gli attori pubblici e privati, perché ciascuno faccia la propria parte, per ridare competitività al sistema industriale italiano, evitando così i pericoli di de-industrializzazione, che potrebbero investire il nostro Paese.

Per i chiari meriti industriali e per gli eccellenti risultati conseguiti nella progettazione avanzata e nella ricerca applicata, la Facoltà di Ingegneria ha deciso all'unanimità di conferire la Laurea Honoris Causa in Ingegneria meccanica ad Alberto Bombassei.

Invito pertanto il Magnifico Rettore perché proceda alla proclamazione.