



# La dinastia della Brugola



**Sono solo viti, ma servono a tenere insieme un motore, e se il cliente alla porta si chiama Ford o Volkswagen allora quel pezzo d'acciaio diventa un mito in miliardi di pezzi. Ecco la storia dei pionieri di Lissone che ora puntano alla Cina**

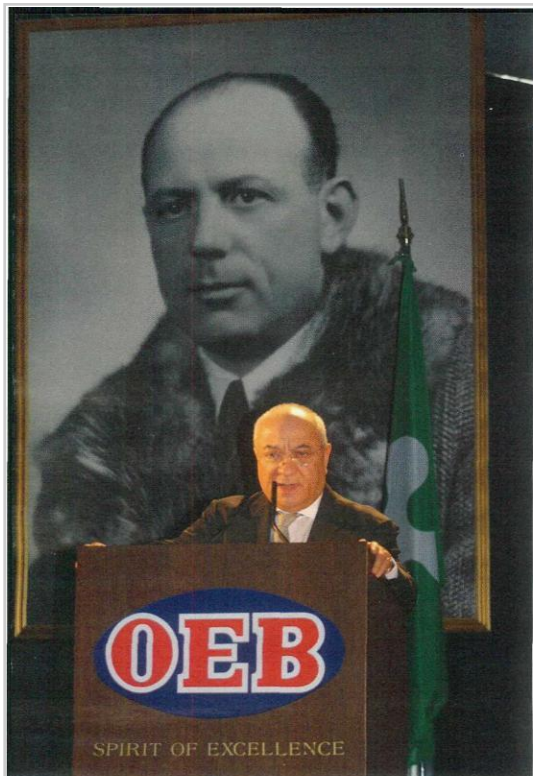
**S**ono solo viti, ma se servono a bloccare le testate motore delle auto di mezzo mondo e se ne producono a miliardi di pezzi diventano un oggetto e addirittura un'icona: la Brugola, appunto. Con la maiuscola, perché è il nome proprio dell'inventore della «vite con testa a incavo esagonale», anche se è ormai passato tra i nomi comuni. Egidio, l'imprenditore di Lissone, classe 1901, non se lo sarebbe mai immaginato quando a 25 anni fondò le Officine Egidio Brugola (OEB), fabbrica di rondelle e anelli speciali per motori e affini, anche se una certa considerazione di sé doveva pur averla, per via dell'uso del plurale. E in effetti, pochi anni dopo, il Brugola ha già diversificato la produzione, iniziando a fabbricare una vite a testa cava esagonale, considerato all'epoca un prodotto esotico. In testa però aveva un obiettivo molto preciso: realizzare una vite che, applicando una minore forza di serraggio, permettesse di fissare le parti meccaniche in modo semplice quando si aveva poco spazio a disposizione. E nel frattempo migliorare l'estetica dell'oggetto occultando quasi del tutto la testa della vite. Inizia così la produzione in serie che nei successivi



90 anni non ha mai smesso, sviluppandosi di anno in anno. Con un salto significativo alla fine del 1945, quando il vulcanico Egidio depositò all'Ufficio brevetti e marchi il brevetto della vite cava esagonale con il gambo a torciglione. Talmente rivoluzionaria e in anticipo sui tempi che troverà applicazione soltanto quarant'anni dopo. «Oggi produciamo 7 milioni di viti al giorno che, moltiplicate per 230 giorni, fanno 1 miliardo e 650 milioni di viti ogni anno, 46 mila tonnellate di prodotto», ha rivelato a *Motore Italia* l'attuale presidente di OEB, Egidio «Jody» Brugola, 37 anni, figlio di Giannantonio e nipote omonimo del fondatore, «100% made in Italy ma anche 100% export», ha aggiunto. Sono tutte viti motore, meglio componenti ad alta tecnologia utilizzati da Volkswagen, Ford, Renault, Opel. «E ora puntiamo al mercato delle auto asiatiche», ha spiegato, che, ovviamente, guarda soprattutto alla Cina. Ma se in Italia c'è tutta la produzione, di clienti nemmeno a parlarne: l'ultimo, Fiat, è stato abbandonato sette anni fa perché giudicato poco affidabile. Nonostante il paradosso, mister Brugola è a capo di un gruppo che conta quattro sedi produttive a Lissone, un centro



DI FRANCO CANEVESIO



TRE GENERAZIONI DI BRUGOLA. A sinistra in basso, Egidio, 37 anni, l'attuale presidente, qui a fianco il padre Giannantonio, che ha preso le redini dell'azienda a 21 anni, alla morte di suo padre, Egidio, nel ritratto in alto. Qui sopra, la fabbrica inaugurata l'anno scorso in Michigan e, in apertura, la **Brugola Polydrive**, uno dei brevetti del gruppo di Lissone

### STRATEGIA NICCHIA

«L'essere dei pionieri, specializzati in una nicchia di mercato a sua volta di nicchia, come quello dei motori, in grado di innovare e superare i prodotti di altri: sono queste le caratteristiche che ci hanno fatti diventare vincenti», ha sottolineato Egidio Junior, presidente del gruppo. Solo pochi competitor a livello mondiale possono avvicinarsi all'azienda brianzola quanto a conoscenza delle moderne tecnologie dello stampaggio a freddo: un'alta specializzazione che ha portato l'azienda made in Italy a diventare leader nella produzione di viti critiche, cioè quelle viti, 7 su circa 70 in un motore, dedicate al montaggio dei componenti più importanti. Oltre che specialista nella tecnologia dello stampaggio a freddo, OEB industriale ha sviluppato la strategia di *single plant provider*, cioè fornitore qualificato e unico per uno stabilimento di motori, introducendo sul mercato concetti innovativi come *difetto zero* e ricerca della *qualità totale*.

logistico a Desio inaugurato nel 2014, 11 centri logistici nel mondo, 800 tipi differenti di vite prodotte. «Oceania, Sud Africa, Asia, India, Europa, Stati Uniti, Sud America: oltre 180 stabilimenti nel mondo montano le nostre viti, 57 fabbriche le usano esclusivamente per i motori, negli altri stabilimenti servono a fissare altri componenti auto-

denti sono aumentati del 10%. Le prospettive? «Intendiamo concentrarci nello sviluppo dello stabilimento negli Stati Uniti, già considerato la più bella bulloneria del Nord America. E abbiamo un occhio di riguardo per la Cina, in modo da valutare una collaborazione per rifornire quel mercato», ha sottolineato **Brugola**, che sente la

**«L'essere dei pionieri, specializzati in una nicchia di mercato a sua volta di nicchia, come quello dei motori, in grado di innovare e superare i prodotti di altri: sono queste le caratteristiche che ci hanno fatti diventare vincenti»**

motive e le trasmissioni», ha spiegato **Brugola**. Che l'anno scorso ha impresso al gruppo un nuovo salto, inaugurando il nuovo stabilimento produttivo a Detroit, nel Michigan. In 12 mesi ha già sfornato 2.500 tonnellate di prodotto con l'obiettivo di arrivare a 10 mila tonnellate nel giro di tre anni. «Non vogliamo delocalizzare, abbiamo solo l'obiettivo di accorciare la filiera produttiva e di essere più vicini agli stabilimenti di clienti come Ford», ha spiegato il presidente, perché l'azienda americana da sola rappresenta l'80% del fatturato ed è quindi da coccolare. La crisi dell'auto dopo la metà del decennio scorso ha picchiato duro anche a Lissone, ma dal 2009 dopo un biennio in cui i fatturati sono stati in calo, con perdite di 1,7 milioni di euro nel 2008 e di 3 milioni nel 2009, l'azienda ha recuperato con decisione. Dagli 83 milioni di euro del 2010 il fatturato è passato, in stabile progressione, a 130 milioni nel 2015. «Ora l'obiettivo è 150 milioni entro il 2018», ha detto **Brugola**, sottolineando che, negli ultimi due anni, i dipen-

responsabilità di guidare un'azienda in cui nonno e papà sono stati dei grandi innovatori. Quando Egidio morì, neanche cinquantenne, nel 1949, il figlio Giannantonio prese in mano le redini a 21 anni. È stato lui, che nel 1980, intuendo il momento giusto per cambiare la strategia aziendale, ha avviato la produzione di viti speciali dette *fasteners* per il settore automobilistico, viti che costituiscono il sistema di serraggio dei motori. In breve la OEB è diventato il primo produttore al mondo a proporre alla Volkswagen la garanzia del «difetto zero», aggiudicandosi la fornitura unica delle viti di fissaggio testata cilindrica per tutto il gruppo. Poi nel 1993 è ancora Giannantonio a depositare il brevetto della speciale vite Polydrive, con testa a forma evoluta di esagono, che permette un maggior grado di serraggio con sforzo minore e un aumento di produttività significativo. Così nel 1994 tutta la produzione si concentra nel settore automobilistico e, dal 2006, tutti i motori Ford Europa vengono assemblati in esclusiva con viti OEB.