

**IRACCONTI
DEL MADE IN ITALY**

la storia

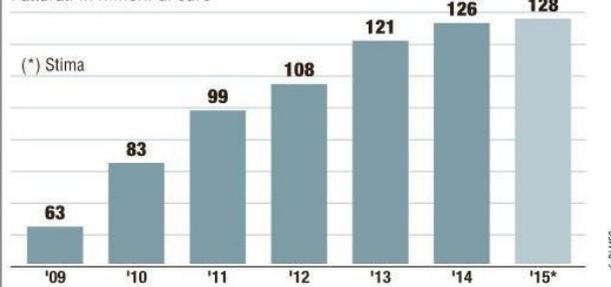
Brugola, il genio della vite magica “Neanche i tedeschi sanno copiarci”

ALLA GUIDA DELL'AZIENDA DI LISSONE C'È OGGI LA TERZA GENERAZIONE. IL NONNO EGIDIO, IL GENIO DELLA MECCANICA, REGALAVA LE BICI AGLI OPERAI PER ANDARE IN FABBRICA. LA VERTENZA LEGALE SUI BREVETTI, I MOTORI DELLE SUPERCAR E IL NUOVO IMPIANTO IN USA

Giorgio Lonardi

BRUGOLA

Fatturati in milioni di euro



Lissone
«L'aveva vedeva le micro-telecamere?». Domenico Fossati, capelli bianchi, ex direttore di produzione delle Officine Egidio Brugola (OEB) di Lissone e oggi consulente («sono qui dagli anni '60») si avvicina alla macchina che «spunta» le viti con un rumore secco e incessante, quasi fosse una mitragliatrice. Punta il dito: «Eccole; e questo è lo schermo. Ogni pezzo è esaminato in una frazione di secondo. E se non va bene viene scartato automaticamente». Sorride, Fossati, e aggiunge: «Il nostro segreto è la qualità: per ogni milione di bulloni selezionati ce n'è uno, massimo due, difettosi. E oggi, per essere ancora più competitivi, stiamo passando al controllo del prodotto tramite laser. A noi non ci fa paura nessuno né i cinesi, né i tedeschi. Se vogliono la qualità devono venire qui e comprarsi le nostre viti».

Brugola, basta la parola. Recita lo Zingarelli: «Vite con testa ad incavo esagonale dal nome del produttore Egidio Brugola». Ecco un mito nato nel 1926 e cresciuto nel cuore della Brianza, a pochi chilometri da Monza. Ma anche un pezzo di made in Italy capace di esportare il 100% della produzione. «Questa è una fabbrica che non si ferma mai - spiega Fossati - lavoriamo 24 ore al giorno su tre turni, cosa crede che produrre viti e bulloni sia facile? Sbagliato. C'è un sacco di tecnologia in questo stabilimento. Guardi questo motore: è il 16 cilindri della Bugatti Veyron, un 'mostro' da oltre mille cavalli. Noi forniamo a Bugatti le viti della testata. Si rende conto della responsabilità? E lo stesso vale per il 12 cilindri Bentley da 560 cavalli, tanto per citarne un altro. Nessuno al mondo è in grado di produrre pezzi così affidabili».

La tecnologia, quindi. Ma non solo. Perché qui a Lissone la tradizione e il rapporto con le maestranze, pesano, eccome. Per rendersene conto ci congediamo da Fossati attraversando la strada e entriamo nella sobria palazzina uffici in stile primo novecento. «Valori come il rispetto e la solidarietà - dice Jody Brugola, 36 anni, terza generazione al vertice della ditta di cui è presidente e amministratore delegato - sono incisi nel nostro Dna. Pensi che durante la guerra mio nonno Egidio, il fondatore dell'azienda, fece di tutto per fornire i pasti agli operai e a una parte della popolazione di Lissone. E alla fine del conflitto si adoperò affinché tutti i dipendenti avessero una bicicletta per andare a lavorare».

«Nonno Egidio non aveva studiato ma era un genio», ricorda Jody, «mio padre mi raccontava che quando era piccolo qui a Lissone c'era una processione di ingegneri che venivano a chiedergli consiglio. Lo consideravano una specie di "guru" della meccanica, uno che a 25 anni aveva fondato la sua azienda e che era sempre pronto a dare una mano, a suggerire una soluzione per problemi anche complessi». Quanto all'invenzione della brugola, quella vite magica che ancora oggi è usata da meccanici e bricoleur l'ad di OEB precisa che «in realtà la brugola originaria non l'abbiamo inventata noi ma gli americani nel 1910. Però in passato ne abbiamo prodotte talmen-

te tante che alla fine il nome è rimasto. Anche perché nel '45 mio nonno Egidio depositò il brevetto per una brugola 'speciale' con il gambo a torciglione, più elastica e resistente di quella precedente e

che in seguito avrebbe avuto un grande successo».

Acqua passata: può sembrare paradossale, ma oggi la Brugola non produce più le brugole. «Abbiamo smesso negli anni '90; si tratta di un prodotto povero. Oggi - racconta ancora Jody - produciamo solo viti di alta qualità. E solo per il settore auto. E' stata la scelta, azzeccata, di mio padre Giannantonio,

scomparso pochi mesi fa. L'obiettivo che stiamo perseguendo è di consolidare la nostra leadership nell'innovazione e nel prodotto di altissima qualità. Oggi i nostri principali clienti sono la Ford e la Volkswagen seguiti da Renault e Opel. Mentre i concorrenti sono soprattutto i tedeschi».

Già, i tedeschi e l'innovazione. E la figura di Giannantonio Brugola, l'imprenditore che a soli 16 anni prese il mano l'azienda alla morte del padre Egidio, puntando fin da subito sull'export. Lo stesso Giannantonio che nel 1993 brevettò la Polydrive, una vite con la testa di

forma esagonale che permette di essere serrata meglio e con uno sforzo minore. «I nostri maggiori concorrenti tedeschi», ricorda Jody, «cercarono di copiare la Polydrive. Mio padre tenne duro e iniziò una causa lunghissima che avremmo vinto dopo dieci anni. Per lui fu una grandissima soddisfazione anche perché in nostri avversari tentarono di impedirci di registrare il brevetto europeo. Ma furono sconfitti anche su quel fronte».

Nel 2015 le Officine Egidio Brugola raggiungeranno i 130 milioni di ricavi coronando una crescita costante che dura da alcuni anni. Un momento magico confermato dalla presenza dei prodotti di Lissone

[LA SCHEDA]

Tra i clienti ci sono tutti i big dell'auto ma manca la Fiat

Dal 2009 le Officine Egidio Brugola (OEB) di Lissone non sono più fra i fornitori di quello che allora era ancora solo il gruppo Fiat. «Si tratta di una decisione strategica», dice Jody Brugola, ad dell'azienda brianzola, «la Fiat del 2009 non è certo la FCA di oggi. E noi avevamo bisogno di clienti dai grandi numeri».

Non è un caso, infatti, se i due acquirenti maggiori dell'azienda brianzola cioè Ford e Volkswagen «pesino» sul fatturato della OEB per circa il 40% a testa. Mentre Renault vale il 10% e Opel del gruppo GM circa il 5%. Si tratta di percentuali destinate a cambiare sia per l'arrivo di due clienti importanti come Mercedes e Bmw (ma anche Nissan del gruppo Renault) sia per il ruolo crescente dell'impianto americano che nel 2018 dovrebbe fatturare circa 25 milioni di euro. Già l'anno prossimo, inoltre, i ricavi ottenuti sul mercato statunitense dovrebbero passare dal 13% al 16-17% del totale.

Quanto al «rischio Volkswagen» innescato dalle frodi sulle emissioni dei motori diesel Jody Brugola non ci crede. Dice: «Fino ad oggi non abbiamo avuto segnali negativi sul piano della produzione. Sono convinto che passata la tempesta mediatica di queste settimane i problemi si ridurranno sensibilmente. Audi e Volkswagen restano due brand molto forti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ne in 42 fabbriche automobilistiche sparse nei cinque continenti. E certificato da una produzione di circa 1,7 miliardi di pezzi prevista entro fine anno. Eppure non è sempre stata così. «Io credo nell'industria e nel lavoro ben fatto - afferma Jody - ma credo molto meno nello strapotere della finanza. Nel 2009 fummo investiti in pieno dalla crisi e i ricavi scesero da 86 a 63 milioni di euro. Quanto alle banche, convinte che il settore dell'auto non avesse futuro, ci imposero delle condizioni molto severe. Allo-

ra mio padre mise sul tavolo tutto il suo prestigio e così entrò nel capitale con circa il 15% il Fondo Italiano d'investimento. In questi anni abbiamo lavorato bene: i ricavi sono cresciuti, abbiamo continuato ad investire ed è aumentata la produttività. A marzo ho finito di ricomprare dagli istituti di credito tutte le azioni della società. L'ho fatto in quattro anni e mezzo invece che in otto come volevano le banche. E adesso guardiamo con ottimismo al futuro. Peccato per quelle banche che non hanno avuto fiducia in un'azienda d'eccellenza come la nostra».

Il futuro per Brugola sono gli Stati Uniti dove nel luglio scorso è stata tenuta a battesimo una fabbrica nuova di zecca a Plymouth, a pochi chilometri da Detroit. «Il nostro obiettivo innanzitutto è quello di essere più vicini alla Ford riducendo i tempi di consegna e i costi». E poi Jody precisa che «non si tratta di una delocalizzazione perché nello stabilimento di Lissone serviremo nuovi clienti come Mercedes e Bmw». Ma non basta. Perché all'orizzonte c'è l'intero mercato americano comprese le fabbriche automobilistiche basate in Messico e in Brasile. E soprattutto sarebbe in arrivo un cliente importante come la General Motors.

Certo, la sfida sarà dura. Lo sa bene Domenico Fossati in partenza per il Michigan dove resterà per oltre un mese: «La nuova fabbrica deve crescere e io ho il compito di seguirne passo passo lo sviluppo. Abbiamo esportato negli Usa la nostra qualità italiana e questo ci riempie d'orgoglio. E ci siamo occupati della formazione dei 30 operai americani, quasi tutti provenienti da aziende del settore. E anche questa è una soddisfazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

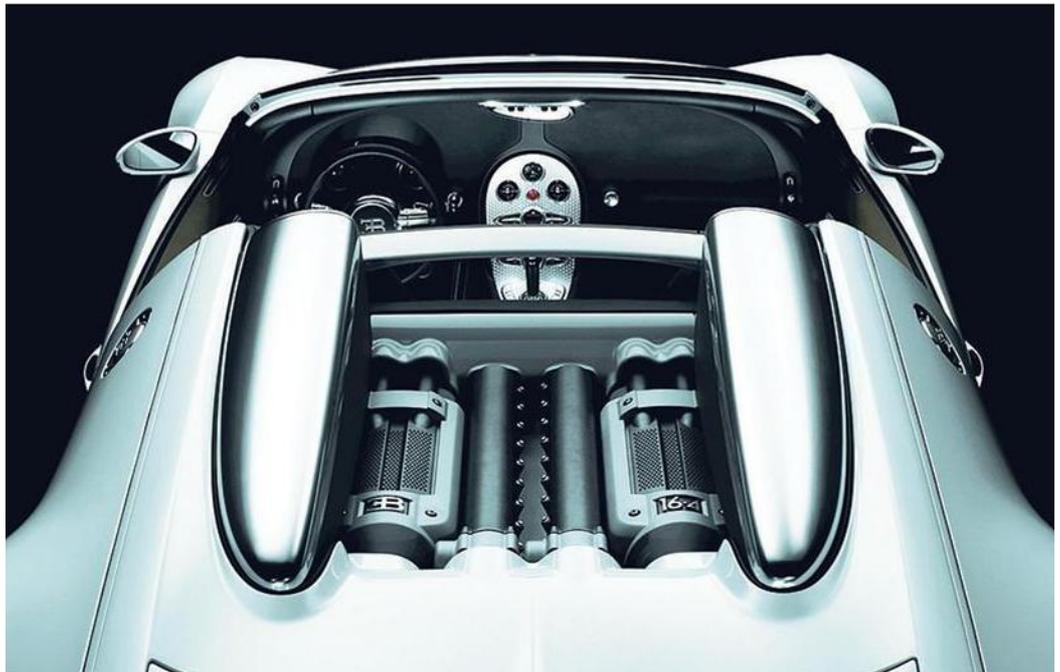
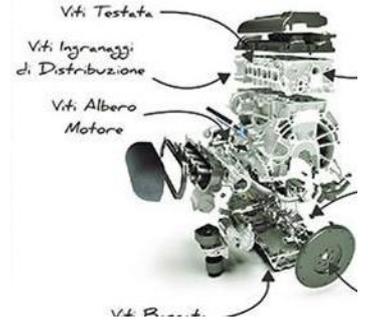


[[I VOLTI]]

Qui sopra, tre generazioni di Brugola che si sono succeduti al timone dell'azienda di Lissone: il fondatore Egidio (1) suo figlio Giannantonio (2) recentemente scomparso, e il nipote Jody (3) attuale ad



In alto la vite Polydrive, a lato, una Bugatti Veyron, una foto di Lissone ai tempi della fondazione dell'azienda lo stabilimento e i prodotti



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato