

*L'automotive punta sulle leghe leggere*

MONTICELLI BRUSATI (Brescia)

Il futuro è dell'alluminio. L'industria automobilistica punta con decisione sulle leghe leggere, che nella componentistica auto sono arrivate ormai a pesare circa 120 kg su un'auto di media grandezza (contro i 30 di 50 anni fa, a parità di peso della vettura). E i dati di Assofond, relativi all'andamento delle fonderie specializzate in questo segmento, confermano la decisa sterzata: complice la ripresa dell'automotive, nell'ultimo trimestre dell'anno scorso la produzione ha registrato un incremento tendenziale dell'8 per cento, rafforzando un trend in atto da diversi trimestri.

«Nel 2015 - spiega Riccardo Ferrario, ad di Idra Presse, storica azienda bresciana della pressofusione, nel 2003 salvata dal fallimento dai cinesi di LK - abbiamo centrato il nostro record di fatturato, con 87 milioni di ricavi e 7 milioni di Ebitda.

L'industria dell'auto ha bisogno di fonderie d'alluminio che possano garantire trattamenti termici sofisticati, microcontrolli, capacità di lavorare leghe all'avanguardia». Idra ha radunato in questi giorni in un forum l'intera filiera, per discutere del futuro del segmento insieme ai principali partner internazionali. È il momento di investire in tecnologia e capacità produttiva, ma l'Italia, nonostante Sabatini bis e ultrammortamenti, resta ancora un passo indietro. «C'è richiesta, ma meno di quanto mi sarei aspettato - aggiunge Ferrario -: all'estero corrono Cina e Usa e, per restare in Europa, anche Spagna, Germania e Regno Unito non scherzano».

Piero Parona, responsabile R&D della fonderia Raffmetal e presidente del centro studi per la pressocolata di Aim, conferma a margine del forum che «le case automobilistiche hanno accelerato con l'innovazione e la scelta di soluzioni all'avanguardia, complicate e di alta qualità. L'Italia spiega - fatica, anche per ragioni dimensionali: ci sono capacità limitate di investimento». Non mancano le eccellenze, come la stessa Raffmetal che, forte del sostegno del gruppo Fondital, sta investendo in un centro di ricerca dedicato alle nuove leghe e alle esigenze dell'automotive.

Un altro colosso, in Italia, è Gnutti Carlo, che proprio in questo segmento ha recentemente acquisito il gruppo svedese Ljunghäll, rafforzando la propria vocazione internazionale. «Abbiamo da poco avviato uno stabilimento di pressofusione in Cina per supportare i clienti a livello globale - aggiunge il presidente Pier Carlo Gnutti -. L'anno scorso abbiamo acquisito nuovo business, e le sinergie tra Gnutti Carlo e Ljunghäll rafforzeranno in futuro l'intero gruppo», che oggi fattura 400 milioni. Ma non c'è solo la pressofusione. Mario Bertoli, tra i titolari di Metra, ha dettagliato ieri, durante il forum, le scelte del gruppo, radicato da anni nella fornitura di estrusi per edilizia e trasporto pubblico. «Ci sono grandi potenzialità per gli estrusi nell'auto, è un trend di lungo termine» ha detto, ricordando che i prodotti Metra sono già presenti nelle piattaforme del Levante, del nuovo SUV Alfa, della Giulia e della Ferrari F164.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Matteo Meneghello