

Volanti, sedili e cinture Pmi in formato racing

INDUSTRIA

Il distretto del Motorsport concentrato tra Piemonte ed Emilia Romagna

Più di 80 le aziende con ricavi per 650 milioni solo per la componentistica

Filomena Greco

TORINO

Rappresentano una nicchia industriale nel mondo dell'automotive, ma per volumi e importanza sono il secondo distretto in Europa dopo quello inglese. Si tratta delle aziende che lavorano nel Motorsport e nel comparto del racing, concentrate soprattutto tra Piemonte e Emilia Romagna. La terra della Ferrari versus Lotus, Bentley e Aston Martin. Sedili, volanti, cinture di sicurezza, terminali di scarico, solo per citare alcune delle produzioni radicate in Italia: più di ottanta le aziende attive, con circa 650 milioni di giro d'affari, solo per la componentistica. Stando agli indicatori emersi nell'ultima edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive realizzato dall'Università Ca' Foscari, con Anfia e Camera di commercio di Torino, si tratta di un distretto vivace, con indicatori in crescita oltre la media di comparto: quasi il 10% per i ricavi, oltre il 4% per il numero di addetti impiegati, pari a 2.500. Questo solo per la componentistica specializzata, a cui si aggiunge la produzione vera e propria di auto da corsa - a cominciare da Dallara -, senza dimenticare i volumi italiani sul fronte delle auto sportive di lusso: la produzione di Maserati, Ferrari e Lamborghini, l'anno scorso, ha superato le 66mila unità, circa 1.500 in meno rispetto al Duemila, gli anni

d'oro di Pininfarina e Bertone.

Quella del motorsport è a tutti gli effetti, una nicchia industriale, ma molto integrata con le diverse anime produttive dell'automotive italiano, dove contano trasferimento tecnologico e osmosi di innovazione. E se è vero che le soluzioni innovative utilizzate dalle auto da corsa successivamente vengono adottate per le produzioni di serie - si pensi a sistemi frenanti, ricerca sui materiali e motori, in generale a prestazioni e sicurezza - è altrettanto vero che almeno un quinto delle imprese italiane attive nella componentistica automotive opera anche nel comparto motorsport e racing. Segno che i "mestieri" della filiera sono sempre più interconnessi e capaci di intercettare comparti ad alto contenuto innovativo.

Nella Motor Valley emiliana le lavorazioni per auto e moto da corsa sono praticamente di casa. La Dts di Maranello è il fornitore storico di impianti di scarico per la Ferrari, ad esempio. «Parliamo di una nicchia che cuba circa il 10% dei nostri ricavi - spiega Giuseppe Barbaro, account manager per i car maker e responsabile della direzione commerciale Motorsport - caratterizzata da produzioni estreme, realizzate per esprimersi al meglio del loro potenziale. Certo, la progettazione e l'omologazione di impianti di scarico ha una maggiore complessità su strada, ma il motorsport è una palestra incredibile di soluzioni con alte performance».

La Csi, sede principale a Bollate, presente anche a Trofarello, nel Torinese è una società di certificazione e testing. «Facciamo prove per lo sviluppo di sedili o componenti vari» racconta Stefano Agostoni. Il valore aggiunto, anche in questo caso, è il trasferimento tecnologico dalle auto su pista alle vetture su strada. «Se l'alleggerimento strutturale del veicolo è un elemento acquisito in pista grazie all'utilizzo di

compositi o leghe di alluminio, su strada i vantaggi sono collegati ai consumi e all'autonomia, anche per le auto elettriche», aggiunge. Ma l'osmosi di tecnologie segue anche la direzione opposta, come accade ad esempio per i sistemi di sicurezza. «Lavoriamo con Ferrari - chiarisce Agostoni - siamo un partner storico per lo sviluppo dei sistemi di sicurezza passiva».

Forti i legami tra il distretto motorsport made in Italy e gli Usa: a raccontare questo pezzo di storia industriale è il caso della Sparco, azienda nata in Piemonte 40 anni fa e presente negli States da oltre vent'anni. «Quello americano è il nostro mercato più importante - spiega il ceo Claudio Pastoris - ed è destinato a crescere dopo l'acquisizione di Impact Racing l'anno scorso, con ricavi consolidati sui 25 milioni di dollari, 15 dei quali derivanti dal ramo preesistente, il resto generato da nuove attività». Il focus per Sparco è il racing e l'Off Road - oltre 300 i team serviti, a cominciare dalla collaborazione ventennale con McLaren - con centinaia di prodotti in catalogo come tute e sedili da corsa, produzioni core per l'azienda piemontese. Dal 2000 Sparco è entrata nella fornitura di sedili e parti in carbonio per carmaker come Lamborghini, Bugatti, Lotus, Alfa Romeo Giulia e Stelvio, Aston Martin. «Quello italiano è il secondo distretto per importanza dopo le produzioni inglesi - racconta Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, che in primavera ha organizzato una "missione" a Londra per presentare a investitori e mercato le eccellenze del made in Italy nel Motorsport - ma conserva alcune specificità, come ad esempio la forte presenza di componentisti e produttori di moduli, l'integrazione nella filiera, le diverse specializzazioni, dalle auto da corsa alle moto, e un primato poco conosciuto, nella produzione di kart».

© RIPRODUZIONE RISERVATA