

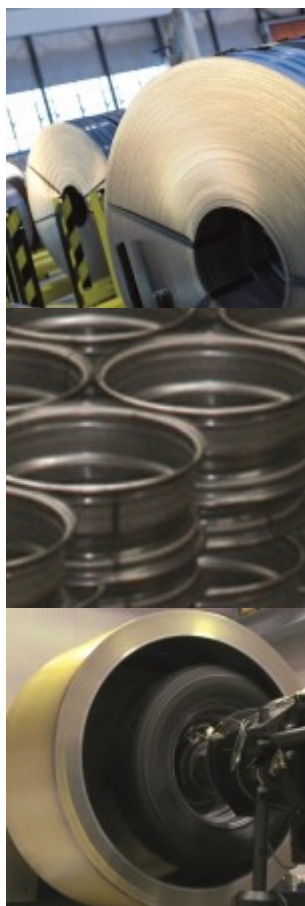
MW è il marchio che racchiude circa 100 anni di storia della ruota in acciaio. Il gruppo CLN, che si occupa di tutta la filiera dell'acciaio e di cui MW fa parte, è stato fondato da Mario Magnetto e comprende al suo interno brand come Gianetti, CMR e Fergat. Il fatturato è di circa 1 miliardo e 500 milioni di euro e al suo interno lavorano circa 9.000 persone in stabilimenti in tutta Europa e, tramite alcune joint venture, in tutto il mondo, delineando una presenza sempre più internazionale.

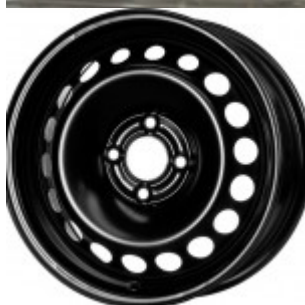
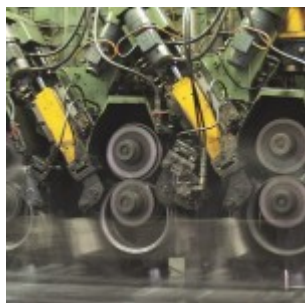
Il gruppo è nato nel secondo dopoguerra, per poi espandersi negli anni 70-80, acquisendo aziende che si trovavano nella filiera dell'acciaio. CLN si divide in quattro divisioni principali: la prima si occupa della preparazione dell'acciaio per l'industria. La seconda, chiamata MA (Magnetto Automotive) dello stampaggio dei lamierati. Questa è la più importante dal punto di vista numerico, e come clienti di riferimento ha i primi impianti, ovvero i produttori di automobili, che richiedono longheroni, chassis, portiere e altri prodotti di acciaio per le vetture. La terza divisione, nata da pochi mesi, è quella della tranciatura fine, che come le precedenti tratta componenti per il mercato automotive, mentre l'ultima è quella denominata appunto MW, che significa Magnetto Wheels.

✖ MW produce ruote in acciaio per il primo impianto e per l'aftermarket. Andrea Tola, Direttore generale MW aftermarket, afferma: "All'interno della nostra rete distributiva in Europa e Russia, vendiamo complessivamente 1,5 milioni di pezzi all'anno, di cui 250.000 unità in Italia. Contando anche il primo impianto, arriviamo a 14-15 milioni di pezzi all'anno. Per quello che riguarda il mercato italiano, è innegabile che stia soffrendo, abbiamo assistito ad un calo importante negli ultimi 3-4 anni. La nostra presenza non è limitata al vecchio continente, ma, tramite alcune joint venture, ci stiamo affacciando anche al resto del globo, con una presenza in Cina e una in Sudamerica. Per noi l'internazionalizzazione è un driver, siamo partiti dall'Italia, in provincia di Torino, dove siamo tuttora, ma oggi bisogna saper essere internazionali."

La ruota in acciaio, specie negli ultimi anni, ha una destinazione precisa nell'aftermarket: "ovviamente i nostri prodotti dedicati all'aftermarket- continua Tola - sono legati quasi esclusivamente al mercato invernale. Il doppio treno di ruote è il nostro focus. Questo avviene per diverse esigenze, a cominciare dal prezzo naturalmente, che è minore di quello necessario per l'acquisto di un treno di cerchi in lega. Ma non è tutto: anche le esigenze tecniche hanno la loro parte. Una ruota in lega si può rovinare e non è facile da pulire. Inoltre, negli ultimi anni, le auto utilizzano ruote sempre più grandi e quando è il momento di montare i pneumatici invernali, sia per esigenze di costo di acquisto delle gomme, che per esigenze legate alle performance, è necessario montare ruote e pneumatici più piccoli: sulla neve, infatti, servono gomme con la sezione il più piccola possibile. In Germania e centro Europa questo è un trend molto diffuso."

Per quello che riguarda il prodotto, Tola afferma: "Le nostre ruote sono progettate per essere montate come primo impianto. Anche quelle destinate all'aftermarket, quindi, godono delle stesse tecnologie, degli stessi acciai, dei test e degli standard identici all'OE. Tutta la produzione è controllata geometricamente, ed inoltre siamo certificati TÜV e KBA. Inoltre, stiamo migrando verso l'omologazione ECE, dal momento che non c'è nessuna modifica da fare sui prodotti per ottenerla. Abbiamo quindi modelli certificati e garantiti." Quello della sicurezza è un tema molto importante per MW: quando si producono e forniscono ai car maker e all'aftermarket 15 milioni di pezzi all'anno, bisogna essere completamente certi di cosa si sta producendo. Anche per questo motivo, l'azienda possiede laboratori interni, che nel breve periodo saranno certificati anche per l'utilizzo come ente terzo. "Spesso accade che alcuni clienti del primo impianto ci chiedano di testare ruote prodotte da altri, oppure che vengano svolti alcuni test per enti di certificazione. Per noi, la sicurezza è un punto fermo."





© riproduzione riservata  
pubblicato il 12 / 12 / 2014