

Matteo Tiraboschi

“Bremsa pronta a nuove acquisizioni elettronica e software nel mirino”

PAOLO POSSAMAI

Il gruppo bergamasco studia altri target per ampliare le sue competenze. E il vice presidente esecutivo apre all'ipotesi che in caso di maxi operazioni i Bombassei possano diluire la loro quota, senza perdere il controllo

I portafoglio ordini per i prossimi 3-5 anni pone Brembo in una invidiabile comfort zone.

Ma chi guida il gruppo bergamasco, leader mondiale nei sistemi frenanti, guarda oltre. E dunque Matteo Tiraboschi, vicepresidente esecutivo, terza generazione al comando accanto al presidente Alberto Bombassei, dice senza remore: «Siamo obbligati a crescere poiché, dopo 15 mesi di profonda riflessione innescati dalla pandemia, stiamo entrando in una lunga fase espansiva mondiale e vogliamo essere tra quanti sapranno interpretarla».

Concretamente, quali strategie intendete attuare Brembo per accelerare lo sviluppo? Da inizio anno, il gruppo ha maturato due acquisizioni. Le ultime di una lunga serie. Quasi tutte tese a completare la gamma prodotti in catalogo. La più recente, ossia la catalana J. Juan, realizza circa 60 milioni di ricavi esclusivamente vendendo freni per moto. Ma al quartier generale della multinazionale bergamasca dislocato al parco tecnologico Kilometro Rosso, disegnato da Jean Nouvel lungo l'autostrada Serenissima, non pensano più “solo” a acquisizioni per integrare il ventaglio dei prodotti. «Stiamo valutando una crescita inorganica che possa sia creare valore che arricchire il prodotto finale», dice Tiraboschi. Che aggiunge: «Acquisizioni in verticale e orizzontale devono avere con noi una identità comune su ricerca e innovazione. Di qui in avanti, dobbiamo integrare imprese avanzate in tema di elettrificazione, software, analisi dei dati. Di questo dovremo occuparci per allungare la catena del valore e continuare a distinguerci come solido punto di riferimento nel settore».

Brembo è nata esattamente 60 anni fa con il nome di Officine meccaniche di Sombreno. In quella lontana stagione, sepe trasformarsi da azienda dedi-

ta a generiche lavorazioni meccaniche fino a individuare un prodotto proprio (i dischi freno) e a integrarsi grazie a proprie fonderie di ghisa e poi di alluminio. Ora la partita passa per l'installazione di microchip per raccogliere e elaborare i dati tramite software dedicati e di apparati nel segno della elettrificazione imperante nell'automotive. A che servono digitale e analisi dei dati? Per esempio a rilevare lo stato di usura di dischi e pastiglie, misurarne le temperature e programmarne la manutenzione, insomma gestire l'impianto frenante nel segno della sicurezza e del rispetto dell'ambiente.

Naturalmente, occorre chiedersi se Brembo disponga delle risorse per sostenere un piano di sviluppo così orientato a interpretare da protagonista la scena alla voce M&A. Vero che genera cassa e che, per esempio, i 70 milioni per l'ultima acquisizione spagnola saranno spesi con la liquidità disponibile. Ma in caso di operazioni di taglia straordinaria i Bombassei ritengono un dogma mantenere il 51% del capitale? «La famiglia è innamorata della sua azienda», risponde Tiraboschi, «ma senza perdere controllo e gestione può discutere serenamente di non avere la maggioranza assoluta. Del resto, non sarebbe la prima volta». Bombassei negli anni '80, per finanziare la crescita cedette il 60% al socio americano Kelsey-Hayes, salvo poco dopo, con il fondo Bc Partners e poi con la Borsa, riprendere il controllo. Nel 2007 - 30 anni dopo - dallo stesso socio americano, acquisì il ramo freni per espandersi esponenzialmente negli Stati Uniti. Oggi il Nord America vale oltre il 25% dei ricavi.

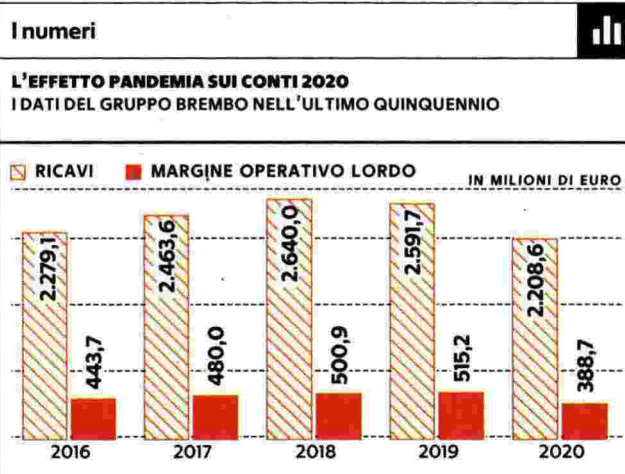
Le acquisizioni sono una costante nella storia di Brembo. Una componente essenziale per spiegare come negli ultimi 10 anni il fatturato sia stato triplicato dagli 800 milioni di partenza. Tiraboschi sottolinea di essere «fiducioso e ot-

timista» anche per «il traino formidabile» della crescita organica, indotta dagli investimenti in ricerca e sviluppo (circa 150 milioni medi l'anno nell'ultimo quinquennio). «La discontinuità in atto», ritiene il capoazienda in Brembo, «ci porterà performance di ricavi e profitti anche migliori del recente passato. Nel settore automotive viviamo una disruption radicale. Per aziende come noi che hanno messo la ricerca tra gli asset fondamentali, si aprono enormi opportunità. I grandi carmaker sono da sempre motori di innovazione per i produttori di componentistica. Oggi dovranno esserlo ancor più perché sanno che chi non praticherà innovazione corre il rischio di essere superato magari anche da competitor appena comparsi in scena».

Brembo ha stabilimenti nelle varie regioni del pianeta, tant'è che ritiene di aver completato un ciclo di investimenti industriali da oltre 2 miliardi nel decennio. Da qui in avanti saranno adeguamenti. Ma la Cina è il primo produttore al mondo, dove sono protagonisti tutti i principali clienti della multinazionale bergamasca. E dove produttori cinesi specie nell'elettrico stanno lavorando a veicoli molto innovativi. E gli americani stanno facendo lo stesso.

«La rivoluzione elettrica ci accompagnerà a lungo», dice Tiraboschi, «sia pur con una tecnologia in evoluzione, limitata, almeno per oggi, da batterie di grandi dimensioni e dall'uso di terre rare. A nostro avviso il motore endotermico è stato demonizzato un po' troppo e potrebbe essere rivalutato in una logica totalmente green non appena sarà disponibile l'utilizzo dell'idrogeno, che per treni e camion si imporrà in anticipo». A proposito di green, Brembo si dà l'obiettivo di essere “carbon neutral” entro il 2040. Anche in questo caso, vedi alla voce ricerca e innovazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il personaggio

Matteo Tiraboschi
Nato nel 1957, è vice presidente esecutivo di Brembo dal 2011. È sposato con Cristina Bombassei, amministratore esecutivo dell'azienda

Un'addetta della Brembo durante i controlli su un sistema frenante destinato alla linea Amg della Mercedes

La frase

La famiglia è innamorata dell'azienda ma senza perdere controllo e gestione può discutere serenamente di non avere la maggioranza assoluta. Del resto era già accaduto negli anni Ottanta

