COMEC: RETTIFICARE è meglio che cambiare

In un'epoca in cui si preferisce sostituire quello che si rompe invece di "perdere tempo" per provare a ripararlo, Comec ci spiega i vantaggi offerti dalle sue attrezzature per rettificare testate, tamburi e dischi freno.

Claudia Dagrada

Sono ormai più di cinquant'anni che Comec produce e vende sul mercato mondiale macchinari per il ricondizionamento di particolari (freni, frizioni e motori) di qualunque veicolo. Un risultato non facile da ottenere in un settore così di nicchia e impegnativo.
Alla base di questa longevità c'è la conduzione familiare, che al momento vede due generazioni alla guida dell'azienda. In questi decenni, padri e figli si sono tramandati valori di serietà professionale, impegnandosi in primo luogo a produrre le proprie attrezzature esclusivamente in Italia, negli stabilimenti di Pordenone. La mission infatti è quella di realizzare il prodotto internamente, gestendo tutte le fasi: progettazione, assemblaggio, costruzione e commercializzazione. Tutti i componenti utilizzati, siano essi meccanici, elettrici, pneumatici

La rettificatrice RTV600 per ricondizionare volani, piatti frizione e spingidisco dei veicoli industriali.

vengono acquistati da fornitori certificati che offrono, anche in questo caso, una qualità made in Italy.
A spiegarci quali sono i punti di forza di Comec troviamo Andrea Carniel, Responsabile commerciale nonché figlio di Bruno Carniel, fondatore dell'azienda.

Ci può parlare della vostra offerta?
Le nostre attrezzature servono per ricondizionare i particolari di freni e motori su qualunque tipo di veicolo, dalle auto ai veicoli industriali, dalle moto alle imbarcazioni. La nostra fetta di mercato più importante è rappresentata principalmente da auto e autocarro.
Questo ultimo settore riveste sicuramente un ruolo importante per noi, perché richiede ancora molte riparazioni. I camion infatti percorrono più strada rispetto alle auto, e anche i numeri che ruotano attorno a questo business sono differenti: mentre l'officina che si occupa delle auto a volte non può sostenere certi investimenti, quella dell'autocarro ha più disponibilità economica, ha bisogno di attrezzature più costose ed è più propensa a investire.
Di solito i macchinari di una certa dimensione, in grado di lavorare pezzi di veicoli pesanti, possono essere impiegati anche per freni, dischi e tamburi di vetture e veicoli commerciali leggeri; al contrario, le attrezzature più piccole utilizzate per le auto in pratica non hanno altro impiego se non questo.
Ma soprattutto, i meccanici si dividono in due grosse categorie: quelli attrezzati per lavorare le auto e i veicoli commerciali fino a 3,5 t (perché hanno una meccanica simile), e quelli specializzati in veicoli industriali.
Noi per accontentare tutti abbiamo sviluppato due linee di prodotti, una leggera e una pesante. Sono sovrapponibili, non hanno una distinzione netta, ma sono le officine a scegliere il modello in base alle proprie esigenze.

Come si suddividono le vostre linee di attrezzature?
Abbiamo voluto semplificare con una distinzione per parti lavorate: una linea è dedicata ai freni e alle frizioni, l'altra ai motori. Una cosa che stiamo riscontrando è il fatto che sempre più chi lavora i freni in genere non lavora i motori e viceversa. L'officina generica infatti offre un tipo di manutenzione che include quella dei freni, ma non ha l'attrezzatura per rettificare i motori; questi vengono così smontati e mandati alle officine dedicate alla rettifica. Per quanto riguarda freni e frizioni, abbiamo diverse tipologie di torni per il ricondizionamento di dischi e tamburi. Ci sono due strade da percorrere: si può scegliere il tornio da montare direttamente sul veicolo (una soluzione di ultima generazione), oppure la versione da banco per lavorare il particolare smontato sul tornio fisso. I nostri prodotti di riferimento sono i torni per il ricondizionamento di dischi e tamburi, la rivettatrice per le ganasce dei freni, e la smerigliatrice per la superficie di appoggio delle ganasce stesse.

L'alesatrice/spianatrice ACF 200.

Per quanto riguarda la linea motori invece?
Abbiamo macchine che permettono il ricondizionamento principalmente di parti motore come testate e monoblocchi. La nostra offerta in questo ambito include attrezzature per la spianatura delle superfici, la rettifica delle sedi valvole e delle valvole stesse, insieme all'alesatura e la levigatura dei cilindri.

La sede di Comec a Porcia, in provincia di Pordenone.

I macchinari sono personalizzabili?
Si tratta di modelli standard che possono essere personalizzati solo a livello di accessori e opzioni, con modifiche di carattere elettrico/meccanico da segnalare in fase di ordine. Non produciamo sul venduto ma con lotti da 10/20 macchine. Il nostro fiore all'occhiello infatti è la pronta consegna, un beneficio notevole per i clienti. Nei rari casi in cui abbiamo bisogno di più tempo, non superiamo mai i 20/30 giorni. Questo è il frutto della nostra flessibilità e dell'organizzazione aziendale: grazie alla realizzazione interna dei prodotti, non siamo vincolati alle tempistiche di fornitori esterni.

IL TR 1000 È UN TORNIO PER TAMBURI FRENO DI VETTURE E AUTOCARRI.

Prima abbiamo fatto un accenno all'importanza che riveste per voi l'esportazione: al momento che percentuale ricopre?
La nostra vocazione è sempre stata quella di esportare, per cui la quota ora è molto alta e si aggira attorno al 90%. Vendiamo principalmente in Asia, Europa dell'Est e Sud America, ma anche Stati Uniti, Australia e paesi arabi. Ultimamente poi ci stiamo espandendo anche in India e Africa (Sudafrica, Tanzania e i paesi del Nord Africa). Per quanto riguarda l'Europa invece spicca la Russia. Operando nei mercati dei cinque continenti, anche se calano le vendite in un paese aumentano in un altro e viceversa, permettendoci di stare sempre in buona salute.
Stiamo investendo molto in comunicazione, in particolare sul web con il nostro sito e i social network, e i riscontri sono molto positivi, con visite dai paesi più disparati. Capita di essere contattati direttamente dagli utenti che vedono le nostre attrezzature, in questo caso li dirottiamo verso i nostri distributori sparsi in tutto il mondo oppure, nei casi in cui non sia possibile, ci occupiamo direttamente della trattativa.

Come mai nel nostro paese le vendite sono inferiori?
La ragione di questa sproporzione sta principalmente nel fatto che negli ultimi anni la crisi ha penalizzato molto le officine italiane, con una sensibile diminuzione degli investimenti. Per quanto riguarda in particolare il settore degli autocarri, la perdita di fatturato è stata una diretta conseguenza del minor trasporto di merci: non si vendevano più camion nuovi e non si riparavano quelli vecchi, se non in casi indispensabili. Gli ultimi anni prima della crisi, per contro, erano molto buoni, le officine investivano perché tutto sembrava crescere in modo esponenziale, fino a quando il sistema è scoppiato. C'è una vera e propria cultura del consumismo esasperato che, in generale, preferisce cambiare qualcosa che si è rotto invece di ripararlo, e questo vale per i ricambi come per gli elettrodomestici, l'abbigliamento, tutto insomma: meglio comprare qualcosa di nuovo piuttosto che "perdere tempo" e dare nuova vita al vecchio.
Nel nostro caso molti preferiscono sostituire i pezzi perché "conviene", senza pensare al fatto che una volta rettificati sono come nuovi ma a un costo vantaggioso. Noi in questo momento storico sentiamo di andare nettamente controtendenza.

Qual è l'atteggiamento dei riparatori nei confronti della rettifica?
Direi che prima di tutto è necessario fare una distinzione fra le offi-

cine delle concessionarie e quelle indipendenti. Nel primo caso sentono la forte pressione da parte delle case che vogliono convincere i meccanici a cambiare il pezzo piuttosto che rettificarlo per questioni di budget. Capita poi che il riparatore, per guadagnare di più, compri i pezzi di concorrenza cinese di scarsa qualità con un forte ricarico di costi sul cliente.

Parla in particolare del meccanico italiano?

No, mi riferisco al riparatore occidentale in generale, perché paesi in via di sviluppo come quelli asiatici e dell'Est Europa cercano ancora i nostri prodotti perché vince la cultura della riparazione, ormai sparita da noi. Questo sta penalizzando molto il nostro mercato. Per fortuna c'è ancora chi capisce il vantaggio della rettifica, e il tipo di servizio che garantisce al cliente: spende meno e si trova un pezzo con una durabilità raddoppiata. Io la vedo come una vera e propria questione di etica. Ovviamente si tratta di un investimento, e i veri meccanici con la passione per il loro lavoro non hanno paura di sporcarsi le mani con macchinari e attrezzature, è questo che li differenzia dai semplici "svita bulloni".

E i riparatori indipendenti?

In questo caso è diverso, perché non avendo la pressione delle case auto di raggiungere un budget determinato, possono scegliere una strada diversa e attrezzarsi di conseguenza. In passato lo facevano dandoci grosse soddisfazioni, ma la crisi li ha fortemente penalizzati, e sono spaventati all'idea di fare un investimento di qualche migliaia di euro, anche se si ammortizzerà nel tempo. In questo momento di "terrorismo psicologico" in cui le cose vanno tutte storte, risulta più facile posticipare l'investimento, sfruttando magari macchinari obsoleti. Io per lavoro viaggio in tutto il mondo, e credo che i meccanici italiani siano quelli che più di tutti amino avere un'officina sempre attrezzata; non si sono mai tirati indietro nel fare investimenti, se non a causa di questa famigerata crisi economica.

La RP 1400 CNC, una spianatrice per testate e blocchi motore di vetture e veicoli industriali.

Il fatto di dover imparare a utilizzare le vostre attrezzature può essere un deterrente? Richiede un certo tipo di formazione?

Assolutamente no, l'utilizzo è molto semplice, ma per essere un buon riparatore si devono conoscere i trucchi del mestiere, parlo di quelle conoscenze tramandate dai vecchi ai giovani, oppure imparate a scuola. Mi spiego meglio con un semplice esempio: quando si va in concessionaria per comprare un'auto, non si può pretendere che il venditore insegni a guidarla! Quando vendiamo un tornio lo installiamo e spieghiamo dove sono i vari pulsanti e il funzionamento in generale, poi sta al meccanico sapere come si fa a tornire un disco, quanto materiale asportare, che velocità utilizzare e così via. ■

TD 502: il tornio si monta sul veicolo

Non è più necessario smontare il disco per lavorarlo al tornio da banco, ma è sufficiente applicare la macchina direttamente al mozzo: questa idea ha guidato la realizzazione della TD 502, la macchina per la tornitura dei dischi freno di veicoli industriali e autobus, che riduce al minimo i tempi. Infatti è montata su un carrello autoallineante (basculante e regolabile in altezza) che garantisce sempre il perfetto accoppiamento tra macchina e mozzo (quindi senza bisogno di ulteriori operazioni di allineamento o centratura con comparatore). Il corpo macchina, in ghisa monolitica e vuoto centralmente, è ideale per gli assali con riduttore perché viene inglobato all'interno della macchina stessa, riducendo la distanza tra questa e il disco con vantaggi in termine di precisione di lavoro. Inoltre l'avanzamento intermittente a regolazione variabile garantisce sempre una finitura ottimale delle superfici.