

L'ITALIA CHE RIPARTE

# Manifattura, l'era dei fornitori a chilometro zero

**Bonometti: «I maggiori costruttori di auto hanno aumentato gli ordini»****Luca Orlando**

«Io credo che una riflessione in più in futuro da parte dei clienti più attenti ci sarà. E penso che questa situazione per la manifattura italiana possa rappresentare un'opportunità». Che lo stesso Roberto Dalla Bona, presidente e ad di Fonderie Glisenti, sta sperimentando in prima persona, con una commessa aggiuntiva appena arrivata. Piazzata da un cliente che chiede di riattivare qui in Italia un codice finora realizzato in Cina.

Lo stop produttivo di Pechino e la chiusura totale o parziale di decine di migliaia di aziende sta creando sul mercato globale effetti collaterali evidenti, mettendo sotto pressione le catene di fornitura di numerosi settori produttivi negli Stati Uniti o in Europa. Costretti ad andare a caccia di alternative per evitare di fermare a loro volta le proprie produzioni.

Una prima opportunità è quindi di tipo contingente.

«I maggiori costruttori di auto hanno aumentato tutti i programmi nei nostri confronti - spiega il presidente di Officine Meccaniche Rezzatesi e numero uno di Confindustria Lombardia Marco Bonometti - e si tratta su base annua di qualche milione di euro di ordini in più. Certo, si tratta di capire quanto dura».

«Qualcosa sta arrivando - aggiunge il presidente e ad di Brovedani (componentistica auto, 120 milioni di ricavi e un migliaio di addetti) Sergio Barel -, ad esempio una commessa incrementale per un prodotto su cui eravamo in code sharing con un fornitore cinese: i volumi che non arrivano da Pechino sono stati dirottati su di noi».

Non si tratta di casi isolati, come è agevole intuire guardando ai numeri in gioco. Per il solo comparto della componentistica auto Roland Berger stima che l'Europa dalla Cina importi beni per cinque

miliardi di euro all'anno. L'Italia, direttamente vale il 9% di questa cifra ma sarebbe un errore fermarsi qui. Perché anche il 29 per cento diretto in Germania (e oggi in parte mancante) diventa terreno di caccia per i nostri componentisti, che proprio in Berlino hanno il primo mercato di sbocco. Come dimostrano i nuovi ordini di Brovedani, che come punto di origine vedono non a caso gruppi come Bosch o Continental.

Scelte analoghe sono prese anche da Cnh Industrial, alle prese come tutti i gruppi globali con un riorientamento emergenziale della propria supply-chain. «Ora il 95 per cento dei nostri fornitori cinesi ha riaperto - spiega il responsabile degli acquisti Francesco Rondinelli - ma certamente non a pieno regime, e comunque con grandi disagi in termini di logistica. Forniture alternative sono necessarie, anche se trattandosi di prodotti specifici e non "a scaffale" non si tratta di percorsi automatici. Ad ogni modo in Italia in questo periodo abbiamo riportato acquisti per qualche milione di euro».

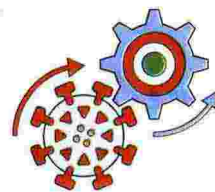
Durerà? La domanda chiave è in effetti questa: capire in quale misura lo shock cinese abbia modificato in modo non estemporaneo le linee strategiche degli acquisti, cambiando le priorità o dando un peso diverso alle variabili, assegnando ad esempio un ruolo più pesante al rischio-paese. «Avere una catena di fornitura corta è un vantaggio innegabile - aggiunge Rondinelli - e credo che qualcosa in futuro possa cambiare. In alcuni settori la Cina è decisamente competitiva, penso all'elettronica: quelle produzioni probabilmente resteranno lì. In altre aree invece la partita è aperta e sta anche ai fornitori italiani giocare al meglio questa opportunità».

«I produttori di auto - conferma **Alberto Dal Poz**, imprenditore della componentistica piemontese e presidente di **Federmeccanica** - si sono accorti che se anni fa il fornitore cinese rappresentava una scelta vincente per il conto economico og-

gi quei margini non ci sono più o si sono di molto ridotti. Ecco perché penso che le scelte temporanee ed emergenziali di queste settimane possano avere un seguito, scoprendo margini di convenienza nuovi. Qui, in Italia». A patto, naturalmente, che il rischio Italia pesi meno del rischio Cina. «Sento clienti che si informano sulla nostra situazione - spiega ancora **Dal Poz** - e alcuni, nel dubbio, chiedono di accelerare le consegne: non è un bel segnale».

«Lo stop cinese rappresenta un'opportunità per reindustrializzare il Paese - aggiunge Bonometti - ma per approfittarne dobbiamo creare le condizioni giuste a favore delle imprese. Ora però abbiamo un problema di immagine non indifferente: dobbiamo fare in modo che all'estero non vi siano dubbi sulla continuità produttiva delle nostre fabbriche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MARCO BONOMETTI**  
Confindustria  
Lombardia  
e Officine  
Meccaniche  
Rezzatesi

**9%****IMPORT COMPONENTI**

L'Italia vale il 9% dell'import europeo dalla Cina della componentistica dell'auto (una cifra, questa, che nel complesso vale cinque miliardi)

