

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Perché sì e perché no al reshoring verso l'Italia secondo Atala, Salmoiraghi ed Energica Motor Company

Nicola Capuzzo · Thursday, October 13th, 2022

Milano – Quali sono i driver utili per indurre le aziende a riportare in Italia le produzioni o a riavvicinare i poli di approvvigionamento delle forniture? A Questa domanda hanno cercato di dare una risposta i rappresentanti di tre aziende chiamate a partecipare all’assemblea di **Alsea** dedicata al tema del reshoring e ai conseguenti impatti sulle catene logistiche e sulle spedizioni. Nell’occasione è stata presentata [un’indagine condotta dal gruppo di ricerca Re4It su un campione di oltre 700 imprese](#) per comprendere le scelte di localizzazione delle attività produttive, delle forniture delle imprese italiane e le motivazioni sottostanti le loro scelte.

Andrea Vezzani, direttore finanziario di **Energica Motor Company**, ha spiegato che prioritario per la sua azienda sono ad esempio “il marchio Made in Italy, la necessità di maggiore flessibilità e poi avere qualcuno che viaggia alla nostra stessa velocità. Gli italiani sono bravi a uscire dalle difficoltà”. In tema di backshoring delle forniture Vezzani ha portato l’esempio di un fornitore italiano, basato in Val d’Aosta, che da maggio 2020 ha rimpiazzato il precedente fornitore americano che aveva sede in Michigan. “A proposito dell’importanza di trovare un fornitore idoneo nel nostro Paese possiamo dire che la scelta di rivolgersi a un partner italiano ci ha premiato con un miglioramento delle prestazioni (le moto elettriche che produciamo pesano ora 20 kg in meno) e, oltre a ciò, possiamo fare molta più Ricerca e sviluppo in sinergia con la produzione” ha raccontato.

Massimo Panzeri, amministratore delegato della nota industria di biclette **Atala** (oggi controllata di Accel Group), ha testimoniato come l’azienda nel suo caso abbia finora riportato in Italia solo le operazioni di assemblaggio dopo aver delocalizzato in passato la produzione. “Per Atala la storia della delocalizzazione è iniziata nel 1989 e fino al 2005-2010 era un passo obbligato per chi operava cercando di abbassare i costi e vendere alti volumi di prodotto. Si lavorava solo sul prezzo e sui margini garantiti dalle quantità prodotte” ha ricordato Panzeri. Che poi ha aggiunto: “Nel 2002 Accel Group ha inventato la bici elettrica e nel 2008 anche Atala ha puntato sulla bici elettrica ma accorgendosi che la fase R&D era slegata dalla produzione. Per questo è stata presa la decisione di riportare l’assemblaggio in Italia; ci si accorgeva dei veri problemi solo avendo questo processo sotto mano”. Un altro aspetto importante è stato segnalato: “Si è deciso di riportare l’assemblaggio perché è più facile da trasferire e, se necessario, ritrasferirlo di nuovo. La produzione invece è più rigida allo spostamento perché sono stati fatti in passato grossi investimenti con elevati costi fissi” ha precisato Panzeri.

L'a.d. di Atala, che sul riavvicinare la produzione si è detto attendista, è stato netto nel dire che “in Italia e in Europa per fare un vero reshoring serve una chiara decisione politica. Serve un orizzonte temporale di almeno 15 anni per consentire alle aziende di pianificare e prevedere decisioni di lungo termine”. Da risolvere, in Italia, rimane anche il tema del cuneo fiscale per cui “un dipendente che guadagna da 35mila euro netti all’anno rappresenta un costo per l’azienda di 85mila euro”. Evidenziato infine dal numero uno di Atala anche il tema della sostenibilità e dell’impatto delle produzioni: “Non si può parlare di reshoring senza considerare che un tema ecologico c’è e va affrontato e indirizzato a livello politico” ha aggiunto ancora, riferendosi al fatto che talvolta le industrie generano anche esternalità negative e di questo non si può non tenere conto. Dal punto di vista della logistica Atala sta affrontando alcune criticità per il trasporto delle biciclette elettriche con batterie che oggi vengono qualificate come spedizioni di merci pericolose. “Spedire oggi un container carico di bici elettriche è un fattore critico e complicato” ha affermato Panzeri, alle cui parole hanno fatto eco quelle di Vezzani, secondo il quale “il problema del trasporto merci pericolose esiste ma le normative non sono adeguate ai progressi fatti dai produttori e da chi si occupa dell’imballaggio di batterie”.

Il terzo rappresentante del mondo produttivo che ha preso la parola all’assemblea di Alsea è stato **Sandro Salmoiraghi**, presidente dell’omonimo gruppo brianzolo attivo nella meccatronica, che in passato aveva delocalizzato in Cina attività a basso valore aggiunto. “Produciamo macchine con un cervello dentro ma in Italia facciamo progettazione e sviluppo. La produzione degli impianti avviene in Cina per questione di costi e ad oggi non pensiamo di riportarla in Italia; sia perché i costi di fabbricazione sarebbero maggiori ma anche perché con i noli aumentati se dovessimo spedire un impianto dall’Italia a un cliente in Asia costerebbe il triplo”.

All’assemblea di Alsea, dopo le imprese, hanno preso la parola le associazioni. **Carlo De Ruvo**, presidente di **Confetra**, ha posto in particolare l’accento sui servizi forniti da remoto, a distanza: “È una delle opportunità da cogliere in questo momento di enormi cambiamenti. Il flusso delle informazioni è diventato ancora più importante del flusso delle merci. Dobbiamo diventare bravi a creare prodotti alimentati dal digitale, formare talenti adeguati a queste sfide complesse. Persone che sappiano gestire le complessità: esperti in logistica urbana, in competenze per reshoring, in sostenibilità ambientale, alfabetizzazione digitale dei dipendenti, gestire complessità”.

Secondo **Alessandro Pitto**, presidente di **Fedespedi**, in Italia “abbiamo poche aziende sanno realmente quanto sia importante la logistica inbound e outbound. Le rese di vendita largamente Ex Works in export e CFR in import rappresentano un elemento di debolezza. Al contrario ci sono paesi come Israele e Australia che controllano in maniera blindata le proprie catene logistiche. Su questo qualche ragionamento a livello di sistema andrebbe fatto”.

A proposito del tema dell’assemblea di Alsea, il presidente degli spedizionieri italiani ha fatto presente che “in Italia avremmo uno strumento tagliato su misura per aiutare le politiche di reshoring e sono le Zls (zone logistiche semplificate, ndr) e le Zes (zone economiche speciali, ndr). Due strumenti approvati da una legge del 2017 e ancora oggi non applicabili in concreto. Se le avessimo avute disponibili adesso saremmo stati pronti ad accogliere la domanda di reshoring proveniente dalle imprese”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 13th, 2022 at 6:30 pm and is filed under [Economia](#),

Politica&Associazioni

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.