

# Economia

ECONOMIA@ECO.BG.IT  
www.ecodibergamo.it/economia/section/

## «La Cina mantiene l'egemonia anche se ora cresce meno»

**Il manager Brembo.** «In sei anni ho visto uno sviluppo impressionante»  
Meno aiuti statali e più mercato ma «confermati tutti i nostri obiettivi»

«Ho visto un Paese crescere velocissimamente. Nel 2010, quando sono arrivato a Nanchino (9 milioni di abitanti), non esisteva la metropolitana; oggi, dopo sei anni, funzionano 7 linee di metropolitana, grattacieli sono sorti dappertutto, e sono stati ricostruiti interi quartieri. È stato impressionante il fervore della crescita in questi anni: penso di avere vissuto il momento di maggiore espansione».

Ma adesso dopo le fibrillazioni dei giorni scorsi sui mercati finanziari cinesi? L'espansione continua o si è fermata o si è, perlomeno, rallentata?

Ne parla Massimo Carrara, 48 anni, da 23 anni in Brembo, che ha da poco terminato la sua esperienza, durata sei anni, di country general manager Brembo in Cina (dunque il numero uno); ora è rientrato in sede a Curno per occuparsi del settore aerospaziale. La Cina, dun-

**Massimo Carrara è stato dal 2010 a oggi country manager in Cina dell'azienda orobica**

que, la conosce a fondo.

La Brembo è sbarcata in Cina nel 2000 con una joint-venture con la società statale cinese Yuejin Motor Group venendo incontro a una richiesta del gruppo Fiat-Iveco che andava a produrre proprio a Nanchino. «Allora - spiega Carrara - abbiamo seguito il nostro cliente in Cina con una joint-venture minoritaria (al 30%). Poi nel 2008 ne siamo diventati soci di maggioranza. A cavallo tra il 2009 e il 2010 il gruppo ha effettuato investimenti importanti sia in termini economici - dato che abbiamo acquistato una fonderia esistente - sia in termini di risorse: con me si è formato un team di esperti italiani che ha seguito il revamping del polo produttivo di Nanchino e la ristrutturazione completa della obsoleta fonderia che è stata rinnovata completamente. Nel 2013, poi, abbiamo acquistato la totalità delle quote della joint-venture e dunque siamo proprietari al 100% delle nostre attività in Cina, in più abbiamo aperto un altro stabilimento nelle vicinanze per la produzione di pinze».

Le prospettive del sito Brembo restano comunque di crescita e di ulteriore ampliamento della capacità produttiva: «La Cina è il primo mercato mondia-

le automotive - continua il manager - e lo resterà per parecchio tempo se si considera che ad oggi buona parte dei cinesi deve ancora effettuare l'acquisto della prima vettura». Secondo i piani Brembo, un solo polo produttivo non è più sufficiente per coprire l'immenso mercato asiatico e quindi sarà necessaria un'ulteriore crescita.

Spiega Carrara: «L'economia cinese è ibrida, nel senso che le banche e le grosse industrie hanno una forte partecipazione statale che condiziona lo sviluppo e l'andamento del mercato. La crescita della Cina si è basata su forti investimenti statali e su forti iniezioni di liquidità che hanno portato alla creazione di grandi infrastrutture di cui il Paese aveva bisogno per collegare le parti interne più in ritardo con la fascia costiera più evoluta: questi investimenti hanno costituito circa l'80% degli investimenti industriali cinesi fino al 2014, anno in cui si è tenuto il summit del governo sulla pianificazione: in quell'occasione si è deciso di passare da una crescita economica fondata su aiuti statali a una basata su investimenti più privati e sulla crescita della domanda interna». Sta di fatto che la nuova politica del governo cinese non ha centrato gli obiet-

## Nautica, nuova associazione tra i marchi usciti da Ucina

Nuovo sodalizio in vista nella nautica italiana. Ad aderirvi sarebbero i marchi che hanno lasciato Ucina, tra cui Ferretti Group, cui fa capo Riva



Massimo Carrara all'inaugurazione del polo di Nanchino nel 2012

### La produzione Brembo

## A Nanchino 6 milioni di dischi freni

«Nel 2009 producevamo 700-800 mila dischi freni, oggi il sito di Nanchino produce più di 6 milioni di dischi e costituisce il polo industriale della Brembo per l'Asia dato che vendiamo anche in Giappone», spiega Massimo Carrara, per 6 anni, fino a poche settimane fa, numero uno del gruppo nel Paese asiatico. Secondo la politica aziendale della Brembo,

ogni sito produttivo estero produce per il mercato locale.

Nel polo industriale di Nanchino - che comprende la fabbrica di dischi, quella di pinze e la fonderia - lavorano oggi 750 dipendenti: 630 nei reparti produttivi e il resto nei reparti impiegatizi (dalla Ricerca e sviluppo all'amministrazione, dalla parte commerciale al comparto acquisti).

Il polo di Nanchino è stato inaugurato nel 2012 dal presidente della Brembo Alberto Bombassei: ha comportato 70 milioni di euro di investimento e copre un'area di 95 mila metri quadrati alle porte della città.

## L'ex dirigente: «Stop momentaneo Ma il Dragone non si fermerà»

Roberto Ghilardi, 60 anni di Albino, è un ex dirigente industriale iscritto a Federmanager Bergamo; per quasi 40 anni ha lavorato per il Cotonificio Albini, dirigendo, per quattro anni, le due aziende del gruppo nel distretto industriale di Borg El Arab in Egitto; nel 2013 è stato insignito del titolo di Maestro del lavoro; e negli ultimi tre anni è stato consulente di alcune aziende cinesi, dal gruppo Ruyi (società privata del settore tessile con 14 mila dipendenti che lavora per Zegna e Loro Piana) che gli aveva chiesto un aiuto professionale in vista della costruzione, a Jining nella regione dello Shandong di una fabbrica per camicie di alta qualità, a China Resource (azienda pubblica) che gli ha chiesto di riorganizzare una fabbrica nella zona di Shan-

ghai. Questi progetti non hanno però avuto un seguito operativo e questo si mette in qualche modo in relazione alle fibrillazioni dei mercati finanziari cinesi di questi giorni. Il manager bergamasco spiega il perché.

«All'inizio del periodo di tre anni che ho trascorso da pendolare tra Bergamo e la Cina, in tutto una dozzina di viaggi con soste da 30-40 giorni alla volta, - racconta - mi ero convinto che l'obiettivo principale dei cinesi fosse quello di migliorarsi qualitativamente sia come organizzazione sia come strutture, macchinari e prodotti: l'Italia era un esempio da seguire. Più avanti però mi sono accorto che qualcosa era cambiato, che non volevano più il macchinario al top di gamma ma uno di medio livello e più avanti ancora un addirittura economico. Alla fi-



Roberto Ghilardi

**Infrastrutture e trasporti sono avanti 20 anni: non c'è confronto con la Bergamo-Milano»**

ne, poi, non hanno voluto più nulla e i loro progetti sono stati sospesi».

### Il cambio di rotta

Cos'è successo da far cambiare così radicalmente i piani delle due aziende cinesi? Ghilardi riconduce tutto al summit tra governo centrale e mondo industriale cinese di inizio 2014, al quale partecipò anche il presidente del gruppo Ruyi. «In effetti - dice - è stata una svolta, il governo ha tagliato sprechi, ridotto i fondi e tassato i beni di lusso, e, di conseguenza, anche i progetti delle aziende per le quali svolgevo la mia consulenza dopo quel summit sono stati ridimensionati. Prima non badavano a spese e volevano i macchinari Itema migliori e più costosi poi hanno cominciato a ridimensionare le loro richie-

ste». Ma ci sono stati altri mutamenti di rotta. «Prima volevano una fabbrica ex novo, poi mi hanno spedito nello Zhejiang a visionare una ex conceria perché avrebbero potuto avere dei finanziamenti dal governo per una sua riconversione. In realtà non era adatta per collocarvi una tessitura di alta qualità. Allora mi hanno mandato in un'altra fabbrica nella zona di Canton, quella poteva essere adatta, ho fatto la mia relazione ma poi mi hanno detto che non riuscivano ad avere i fondi e per questo si sospendeva il progetto». E così (per ora) è sfumato il progetto di produrre un sottogiacca di alta qualità copiando il modello Albini. Analoghi esiti negativi anche per il progetto industriale dell'azienda pubblica China Resource.

Tutto questo però non fa dire al manager bergamasco che la Cina è in qualche modo in difficoltà, come potrebbe far pensare anche quanto avvenuto nei giorni scorsi sui mercati finanziari. «No, non ci credo. Quando sono arrivato in Cina mi sono detto: e questi sarebbero comunisti? Vedevo infatti un capita-

lismo esasperato, e mi venivano a prendere in auto con gli ultimi modelli Mercedes, Audi e Porsche Cayenne, vedevo gente spendere 500 euro per una camicia Albini. Quanto a infrastrutture e trasporti, sono avanti vent'anni rispetto a noi: ho viaggiato con i treni superveloci a 350 all'ora ma anche sui loro treni regionali e il Bergamo-Milano al confronto è una tradotta militare del '15-18...No, io dico che non possono tornare indietro. Certo, magari cresceranno meno ma, a mio modesto avviso (sono un tecnico non un economista), è solo un temporaneo stop fisiologico e presto si riprenderanno. Certo, dovranno fare i conti con le rivendicazioni salariali dei lavoratori: un operaio medio oggi guadagna 450-500 euro, un dirigente 1.500-2.000 euro: comprano la macchina di un certo livello e la casa al mare come facevamo noi negli anni Settanta-Ottanta. E sono convinto che adesso, con la svalutazione della loro moneta, nel manifatturiero saranno ancora più competitivi di prima».