

IL DOSSIER

Così i costi delle materie minacciano la ripresa

Gian Maria De Francesco

■ È un'Italia a due facce quella attraversata da una ripresa economica difficile da gestire. L'Ocse ha rialzato le stime del Pil per il 2021 (da +5,9 a +6,3%) e per il 2022 (da +4,1 a

+4,6%). Ma questo sviluppo ha un nemico interno e silenzioso: si chiama inflazione. Ecco tutte le materie prime che stanno volando e minacciano la ripresa.

a pagina 12

SCENARI ECONOMICI

Il Pil corre (ma i prezzi fanno paura)

L'Ocse alza le stime 2021 a +6,3%. Energia e materie prime frenano l'azienda-Italia

inchiesta a cura di Gian Maria De Francesco
■ È un'Italia a due facce quella attraversata da una ripresa economica difficile da gestire. L'Ocse ha certificato l'ottimo andamento del sistema rialzando le stime del Pil per il 2021 (da +5,9 a +6,3%) e per il 2022 (da +4,1 a +4,6%). L'indice Pmi, che restituisce il quadro d'insieme del settore manifatturiero, ha segnato il 17esimo mese consecutivo in crescita a quota 62,8 a novembre da 61,1 di ottobre. Si tratta di un livello record. Ma

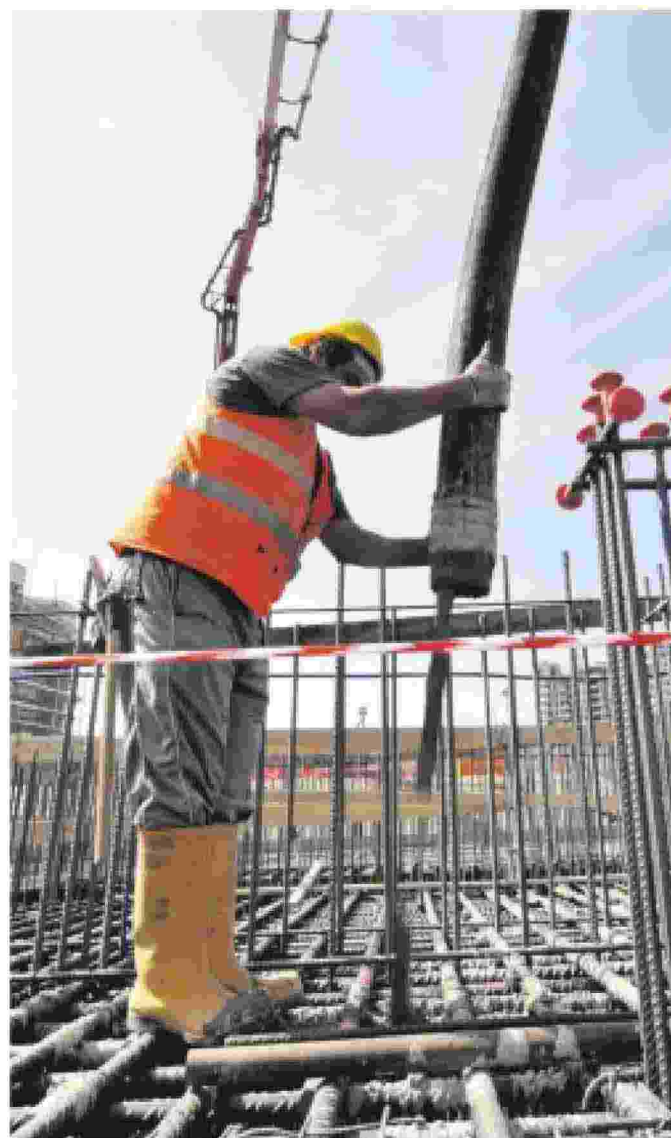
questo sviluppo ha un nemico interno e silenzioso: si chiama inflazione. Finora gli italiani hanno toccato con mano solo quello dei prezzi al consumo (+3,8% annuo a novembre), spinto dai rincari di gas e petrolio. Ma le imprese, a causa di questi fattori, hanno risentito di aumenti delle materie prima e dell'energia a doppia e tripla cifra. E se per i costi delle importazioni poco si può fare, sulla strategia energetica (e in particolare sul nucleare) bisogna riflettere altrimenti, come vedrete, cantieri e aziende rischieranno di chiudere.

EDILIZIA



L'acciaio alle stelle (+76%)
e il caro-calcestruzzo
possono fermare i cantieri

«Viviamo un'emergenza quotidiana: le offerte dei materiali per i cantieri hanno una durata ridotta a poche settimane e così non è possibile programmare le attività a fronte degli impegni contrattuali». Il presidente dell'Ance (Associazione nazionale dei costruttori edili), Gabriele Buia, è molto preoccupato. Nel primo semestre 2021 i materiali per l'edilizia hanno registrato incrementi "monstre" rispetto alla media dell'anno scorso: +76% per i nastri in acciaio, +44% per il legname in abete, +33% per i fili di rame e +21,5% per le tubazioni in pvc. Questa dinamica inquieta tutto un comparto sul quale poggia la ripresa del sistema Italia. «Ci sono due fronti aperti: uno sul mercato privato e uno sul pubblico», spiega Buia. In molti casi i contratti fra fondi di investimento immobiliare, società di sviluppo e aziende con le imprese edili risalgono a qualche anno fa e quasi sempre non è possibile rinegoziarli per tenere conto dell'inflazione. «I costruttori sono penalizzati e stiamo chiedendo aiuto per non chiudere i cantieri per eccessiva onerosità sopravvenuta», aggiunge il presidente Ance, sottolineando che, in caso contrario, «si dovranno prendere decisioni drastiche». Se il committente è la pubblica amministrazione, l'impresa può essere parzialmente ristorata sulla base di un prezzario, ma solo per gli incrementi di costi superiori all'8 per cento annuo. Il problema è che gli adeguamenti sono effettuati su prezzari regionali o delle Camere di Commercio che sono poco aggiornati. «Speriamo che il ministro Giovannini riconosca una revisione strutturale che metta in salvaguardia l'operatività del Pnrr», evidenzia Buia. E per i privati? Anche in questo caso i problemi sono evidenti. «I prezzi delle costruzioni stanno aumentando tra il 15 e il 18%», ricorda Buia sottolineando che il 2022 non promette bene perché «in tutti i listini, dal calcestruzzo al pvc, i prezzi salgono».



AUTO



La carenza di microchip blocca le fabbriche: la produzione è a -30%

«Le variabili che hanno colpito la filiera dell'automotive sono la mancanza di materie prime, l'elevato costo delle stesse unito all'aumento dei prezzi dell'energia e la carenza di microchip che causano una mortificazione del mercato». Paolo Scudieri, presidente di Anfia (Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica) è costernato perché «per la prima volta non si parla di flessione della domanda che, invece, è in crescita dopo la pandemia, soprattutto per le auto ibride e per le nuove trazioni». Le case hanno portafogli di ordinativi che non riescono a soddisfare: il tempo di attesa va da 8 a 12 mesi e per alcuni modelli si supera l'anno. «Abbiamo un problema di bassa produzione dovuta alla mancanza di materie prime e in particolare di microchip», prosegue Scudieri ricordando che i circuiti integrati non sono fondamentali solo per le auto, ma anche per camion, autobus e macchine movimento terra. «Notiamo un rallentamento superiore del 30% rispetto alla normale produzione», aggiunge rimarcando quali siano le commodity maggiormente attaccate dall'inflazione: l'acciaio ha segnato rincari del 200% e le materie plastiche del 50-60 per cento. «I microchip registrano variazioni di prezzo molto anomale, ma l'importante è approvvigionarsi», osserva il presidente Anfia. E i prezzi finali? «I produttori cercano di rendere l'aumento di costi compatibile con i listini (nel primo semestre gli aumenti medi sono stati del 3% annuo; ndr) ma il livello di inflazione dei componenti raramente viene corrisposto ai fornitori che sono in sofferenza». La redditività del settore sta diminuendo. «Il governo italiano e l'Unione europea devono comprendere che il settore va aiutato con bonus per l'acquisto di auto nuove, ma soprattutto servono aiuti per i componentisti: solo così si può aiutare un settore che dà lustro all'economia italiana», conclude Scudieri.

MECCANICA



I rincari di stagno e rame fanno impennare i prezzi: +11% i costi delle aziende

L'aumento dei prezzi alla produzione dei prodotti del settore metalmeccanico, che è il maggior utilizzatore di metalli, è stato mediamente pari a +11,6% con una crescita tendenziale dei prezzi dei «metalli e prodotti metallo» del 23,9 per cento. L'Ufficio studi di Federmeccanica ha messo in evidenza come tale dinamica si sia riflessa in tutto l'aggregato metalmeccanico i cui prezzi sono cresciuti da un minimo del 2,2% per le «macchine e apparecchi meccanici» e «mezzi di trasporto» ad un massimo del 5,5% per le «macchine e apparecchi elettrici». L'accelerazione della crescita economica globale, favorita dalle ingenti risorse che verranno messe in campo dai vari piani governativi antipandemici, e l'attenzione alla transizione green (mobilità elettrica, edilizia verde, infrastrutture ad alto assorbimento di metalli) mettono ulteriormente sotto stress i prezzi dei metalli industriali. Da inizio anno le quotazioni dello stagno sono raddoppiate, l'alluminio è aumentato del 33%, il nichel del 25%, e il rame del 22 per cento. Non si tratta solo di un boom della domanda, ma anche di un fenomeno speculativo legato ai tassi sottozero che convogliano l'interesse degli investitori verso asset «alternativi» rispetto a obbligazioni e azioni come le materie prime. Ecco perché, secondo Federmeccanica, l'inflazione dei metalli «potrebbe durare anche nel prossimo futuro, specie se non si affiancheranno investimenti sufficienti nelle attività di estrazione». Ultimo aspetto, non trascurabile, è l'impennata dei prezzi dei noli dei container. Il World Container Composite Index - che analizza i valori di noleggio sulle principali rotte - ha registrato un incremento medio dei costi nell'ultimo anno pari a +344% con punte per le rotte Shanghai-Rotterdam (+632%) e Shanghai-Genova (+535%).

CARTA



Gas, «certificati verdi» e cellulosa: mix letale per le cartiere italiane

«Il rischio è che le aziende si fermino e qualcuno l'ha già fatto perché i costi sono alti e sono difficili da scaricare sulla grande distribuzione e sulle tipografie: la situazione è drammatica». Massimo Medugno, direttore generale di Assocarta, non nasconde le criticità di una situazione che per l'industria cartaria è sempre più difficile da affrontare. «Gli incrementi di prezzo che stiamo affrontando sono all'incremento dei prezzi del gas che raggiungono i 95 euro/megawatt, un rally del 350% rispetto ai 20 euro di inizio anno. «La maggioranza delle imprese usa gas sia per autoprodurre energia per muovere le macchine sia per produrre vapore che serve ad asciugare la carta», continua Medugno. I costi energetici rappresentano il 25-30% dei costi di produzione della carta ma le aziende del comparto sono soggette anche alla normativa per la limitazione delle emissioni di CO2 e i cosiddetti «certificati verdi» hanno raggiunto una quotazione di 70 euro per tonnellata di anidride carbonica. «Questo significa che, corrispondendo una tonnellata di CO2 a 2-2,5 tonnellate di carta, soffriamo un costo di 35 euro circa per tonnellata», precisa il direttore generale Assocarta. A questo si aggiunge l'incremento dei prezzi della materia prima: la cellulosa, passata dai 715 euro/tonnellata di settembre 2020 ai 1.160 euro/tonnellata dello scorso ottobre (445 euro in più dei quali cui 370 euro da gennaio, pari a un +47% da inizio anno). Il risultato? «Le carte naturali senza legno, ossia i normali fogli A4 di uso quotidiano, sono aumentati di circa 350 euro per tonnellata in un anno, i prezzi sono quasi raddoppiati», conclude Medugno. Ma se la grande distribuzione, che usa carta e cartone per gli imballaggi, ha maggiore potere contrattuale, per l'editoria questa inflazione può essere un colpo mortale.

VETRO



L'energia costa troppo: le imprese pensano solo a sopravvivere

«Speriamo di cavarcela accumulando perdite. Avendo contratti a medio-lungo termine per ora si resiste, ma l'anno prossimo una prosecuzione dell'attuale trend dei prezzi alla produzione potrebbe rappresentare un problema per la continuità aziendale di alcune imprese». Il commento di Walter Da Riz, direttore generale di Assovetro, è molto amaro. «Se continua così - aggiunge - a quale prezzo si può vendere un bicchiere? A 20 euro non si può, non lo compra nessuno». L'industria vetraria, infatti, ha patito come altri comparti l'impennata del gas, il +300% dell'energia elettrica e l'aumento dei costi dei certificati verdi. «Il costo dell'energia vale il 27-32% dei costi di produzione indipendentemente dal tipo di prodotto, siamo energivori a ciclo continuo perché i forni non si possono fermare, restano accesi per 10-15 anni in quanto lo spegnimento implicherebbe un danno irreparabile per l'impianto», spiega Da Riz ricordando che «durante il lockdown chi non poteva produrre il vetro piano, escluso dalle lavorazioni necessarie, continuava a produrre ugualmente e poi lo ributtava nel forno». La filiera del vetro, però, non riesce a ribaltare sui clienti gli aumenti dei costi di produzione. «Non possiamo aumentare i prezzi di fiale e flaconi per la farmaceutica, dei contenitori per l'agroalimentare, dei parabrezza per le auto e dei vetri per l'edilizia, questo ci mette in forte tensione finanziaria», osserva il direttore generale Assovetro evidenziando che «anche se ci si riuscisse, questo determinerebbe una forte inflazione con conseguente riduzione dei consumi». Senza contare che c'è anche un aumento della materia prima. L'Italia, infatti, dispone di poca sabbia adatta alla produzione di vetro e occorre importarla affrontando anche i ricari dei noli e dei carburanti per le navi.

