

AUTOMOTIVE Paolo Pozzi (Agrati): «Acciaio più caro del 30%, parti elettroniche in ritardo»



Una catena di montaggio in una fabbrica di automobili. Nel cerchio Paolo Pozzi

Mancano semiconduttori Le autovetture ordinate non arrivano ai clienti

Se avete ordinato l'automobile nuova e questa tarda ad arrivare, sappiate che non è tanto per problemi delle case automobilistiche, quanto per la carenza (e conseguente aumento di prezzo) di metalli (acciaio e rame in primis) ma anche di semiconduttori, i microchips, di cui le auto sono piene.

Anche il settore automotive ha risentito dell'accaparramento da parte della Cina: «Dal primo trimestre di quest'anno - spiega Paolo Pozzi, amministratore dele-

gato della Agrati di Veduggio, che fornisce componenti alla maggior parte delle case automobilistiche - abbiamo avuto problemi di reperibilità dell'acciaio, dopo il forte rimbalzo del 3° e 4° trimestre 2020 a seguito della prima ondata Covid, durante i quali non c'erano stati problemi nella catena di fornitura».

Agrati, come molti altri del comparto automotive, ha dovuto far fronte a carenza di materiale e conseguente aumento di prezzo dell'acciaio: **l'Anfia** (l'associazio-

ne della filiera dell'industria automobilistica) ha stimato un aumento dei prezzi dell'acciaio, da giugno 2020 a gennaio 2021, di 300 euro a tonnellata in media.

«L'economia sta ripartendo - commenta Pozzi - ma a velocità diverse. La Cina è ripartita due trimestri prima dell'Occidente, s'è accaparrata materiale. Gli Stati Uniti sono anch'essi ripartiti prima di noi. In Europa ci sono molte acciaierie e poco materiale da rottame. C'è anche un problema tecnico: diverse acciaierie ed alti-

forni in Europa hanno atteso a riaccendere a fine anno. Perché non puoi accenderli e spegnerli di continuo. Noi stessi nel primo trimestre 2021 abbiamo registrato un calo del 5% nella produzione rispetto al secondo semestre 2020». Le conseguenze sono state tempi di consegna allungati e prezzi aumentati: «Una tonnellata di acciaio è passata da 650/700 euro a quasi mille».

A questo si aggiunge, quando si è ripartiti dopo la prima ondata Covid, «la mancanza di container disponibili: il materiale da caricare era da una parte del mondo, i container vuoti dall'altra». I costi sono aumentati, «la produzione s'è fatta più difficoltosa, la gestione più complessa. Noi comperiamo acciaio in Europa ma il minerale arriva solo da Brasile e Australia. Ma se lo compera tutto la Cina, le acciaierie europee non possono lavorare. Anche la situazione dell'Ilva non aiuta: ha una capacità da 10 milioni di tonnellate l'anno ma ne produce solo 3-4: quindi l'acciaio manca sul mercato».

A mancare anche i semiconduttori: «Arrivano quasi tutti da Giappone e Taiwan. Con la pandemia del marzo 2020 sono scomparsi i semiconduttori per le auto perché i produttori si sono buttati sui semiconduttori per personal computer, telefoni, elettronica di consumo, prodotti "spinti" dal lockdown. A fine anno mancavano semiconduttori per l'automotive, a gennaio diverse case automobilistiche hanno dovuto fermare gli impianti. Ci sono gli ordini per le auto, che però non possono essere consegnate perché mancano dei pezzi». ■ **P.Cov.**

