Diffusione: 400.000

A&F la Repubblica Affari&Finanza

Settimanale

Data 19-07-2021
Pagina 1+2/3
Foglio 1 / 4

Il mondo in ritardo

STEFANO CARLI

Lockdown, penuria di chip e container, balzo delle materie prime rallentano produzione e consegne delle merci anche di un anno

Per comprare una bicicletta c'è da aspettare dai 4 agli 8 mesi in più rispetto a prima della pandemia, e se monta alcuni modelli di cambio della Shimano l'attesa può arrivare a 400 giorni. Per una moto giapponese serve pazientare 4 mesi più di prima. I ricchi acquirenti di yacht Beneteau se li vedranno consegnare a estate finita; ma lo stesso accade a chi aspetta il suo fuoribordo per il gommone. Soffrono pure le imprese: un chip da un euro blocca per settimane la consegna di prodotti che ne valgono migliaia, da un'auto a un motore elettrico per i robot industriali. Si segnalano qua e là mancanza di telefoni, tv e lavatrici. È un mondo in ritardo. Le fabbriche asiatiche dei chip chiuse per il Covid un anno fa ancora sono indietro nella produzione mentre la domanda mondiale aumenta. Non si trovano più container per portare prodotti dall'Asia in Europa: e c'è stato pure il canale di Suez chiuso. E i prezzi salgono, dalle materie prime ai noli marittimi, decuplicati.

continua a pagina 2 →

con un'intervista a Maurizio Marchesini di **LUCA PIANA** → *pagina 4*

059099

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ARCHIVIO

A&F la Repubblica Affari&Finanza

Settimanale

Data 19-07-2021
Pagina 1+2/3
Foglio 2 / 4

Le crepe nella globalizzazione

Auto, bici, barche, frigo e robot l'attesa può durare anche un anno

STEFANO CARLI

Dall'elettronica di consumo ai componenti per le industrie: la crisi dei chip, il boom della ripartenza, i nuovi focolai Covid in Asia rallentano fabbriche e porti. I prezzi vanno alle stelle e i tempi di consegna si allungano

→ *segue dalla prima*

Non c'è settore escluso ma l'automotive è quello più colpito: è difficile trovare chip, ma anche plastiche e alluminio. Volkswagen e Daimler sono stati i primi a dichiarare fermi produttivi per mancanza di componenti, ma tutto il comparto è in sofferenza. Perfino la Panda ha dovuto fermarsi per la mancanza di un chip dell'autoradio. Una carenza di batterie Samsung ha colpito tutti i produttori mondiali di auto. Dall'asfalto alla terra: mentre la domanda di trattori cresce i trattori non si trovano. Mancano plastiche e metalli, è un problema trovare cingoli in gomma: la Confai (Confederazione Agromeccanici e Agricoltor)i denuncia che ora bisogna andare a comprarli negli Usa e aspettare 5-6 mesi in più. Si diceva della nautica: «In Giappone si fatica a produrre - spiega Paolo Ilariuzzi, capo della divisione Moto e Motori Marini di Suzuki Italia - Il porto di Singapore è nel caos, con tempi di attesa saliti da 30 giorni a oltre 2 mesi e mezzo, e questo pesa in mercati come le moto e il mare molto legati alla bella stagione. Ma pure nel settore auto va male: pur di tagliare tempi di attesa di componenti Suzuki ha iniziato a mandare in Europa auto senza le autoradio».

La mancanza di componenti rallenta anche i distretti dell'automazione made in Italy: «Per avere una pompa dell'acqua ora ci vogliono 8 mesi - spiega Riccardo Rosa, ad della Rosa Ermando di Rescaldina, Milano, che fa sofisticate macchine rettificatrici - E in ogni nostra macchina ce ne sono tre. Non le compriamo in Asia ma in Svezia e Danimarca: il ritardo parte da lì per la carenza di lamierini magnetici». E non sono soli, anche Siemens ha dilatato le consegne: per un motore elettrico made in Germany l'attesa è passata da 4-6 settimane a punte, per alcuni prodotti, di 28 settimane: sono 7 mesi.

Stessa musica nell'elettronica di consumo. Le nuove console per videogiochi Ps5 di Sony erano finite già prima di Natale e non sono tornate sul mercato fino a marzo. Si disse, ai tempi, che il problema era aver dirottato i chip da questi prodotti a quelli a più forte richiesta nei mesi della pandemia: telefoni e pc. Ma non è esattamente così: la scarsità ha colpito tutti i produttori e tutti i prodotti un po' a rotazione. Sono mancati smartphone Samsung (che in febbraio ha chiuso per diversi giorni un suo impianto in Corea del Sud) ma non quelli di Apple. Ma è stato lo stesso ceo Tim Cook a maggio a rivelare ritardi di produzione invece sui pc Mac e sui tablet iPad. Dai distributori italiani, grandi catene di elettronica e le stesse telco, arrivano segnali di grande cautela: per ora pochi problemi ma si monitora costantemente la situazione.

Non sono solo i semilavorati e la componentistica: anche le materie prime soffrono ritardi. Da quelle agricole (caffè, soia, zucchero, frumento e olii vegetali, stima Areté società di studi del settore AgriFood), al legname per il settore dell'edilizia e del mobile: qui non solo i tempi di attesa si prolungano fino a 6 mesi ma, e questo allarga il quadro della crisi, i prezzi si sono quadruplicati, per ora; perché la loro corsa non è finita: chi compra non sa quanto pagherà. Si ordina oggi e il prezzo viene fatto tra tre mesi. Lo stesso accade per i rottami di ferro.

La crisi è globale ma non omogenea. A fronte degli scenari appena descritti, ci sono settori che non manifestano problemi particolari come la farmaceutica, assicura Farmindustria. O aziende di prodotti hi-tech che non registrano ritardi, come Technogym. «I problemi sono un po' a rotazione per tutti i prodotti e per tutti i produttori - afferma Marco Mazzanti, chief commercial officer di MediaWorld Italia - Oggi registriamo qualche ritardo sui grandi elettrodomestici, meno sui piccoli, come i robot da cucina. Molto dipende da dove si produce: chi lo fa in Asia ha più difficoltà. E ciò si riverbera sui prezzi, a partire dai noli marittimi: pagavamo un container 1.500 euro pre Covid, ora siamo a 15 mila. E se si pensa che in un container stiviamo 45 frigoriferi a doppio comparto, si può immaginare l'impatto sui listini, anche se cerchiamo di minimizzarlo».

I trasporti marittimi sono dunque i primi colpevoli: non solo gli armatori ma anche i porti, non attrezzati a gestire una super richiesta di traffici, senza contare i fermi per il virus. «Tre grandi porti del sud della Cina sono tornati in piena attività da pochi giorni dopo un mese di forti rallentamenti a causa di focolai pandemici - spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, che associa le imprese di spedizione - E sono tre porti che muovono 45 milioni di container l'anno: Genova ne movimenta 2 milioni. Oggi nel mondo ci sono 300 navi cariche di container ferme alla fonda in attesa di scaricare. Parliamo del 5% della flotta mondiale. Ci vorranno mesi per recuperare».

Come si affronta tutto questo? «Questa crisi ha messo in discussione il "just in time", quel complesso sistema di organizzazione produttiva che tra globalizzazione e digitalizzazione ha fatto sì che in molti

059099

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ARCHIVIO

settori industriali, a partire dall'automotive, si potessero comprimere al minimo scorte e magazzini, con i relativi costi, e ad aprire un'epoca di forte esternalizzazione – spiega Andrea Bassanino, partner di Roland Berger - Ora, non è credibile un ritorno al passato, ma ci saranno correttivi e dinamiche evolutive, proprio a partire dall'automotive, uno dei settori più colpiti da questa crisi. Oltre ad aumentare la localizzazione delle forniture per diminuire la rischiosità complessiva, in particolare il rischio della dipendenza dal Far East, si lavorerà per evitare rotture di stock con possibili livelli di scorta più elevati. In tutto il mondo automotive se ne parla in modo sempre più insistente e fuori dall'automotive ragionamenti sono in corso nel farmaceutico e nel consumer goods». È ancora presto per vedere le prime scelte concrete ma molti analisti scommettono che la prima a muoversi sarà Stellantis, dove la riorganizzazione verosimilmente sarà l'occasione per trovare un nuovo equilibrio.

Quando finirà? Forse per fine anno ci sarà una prima normalizzazione, ma molti sono convinti che si sia toccato un punto di non ritorno. «Tutto è diventato più lento e complicato per fare le stesse cose che facevamo nel 2019», sintetizza perplesso Riccardo Rosa. E potrebbe non essere finita. La prossima commodity ad andare sotto pressione sarà la gomma, usata ovunque ma specie per gli pneumatici delle auto e c'è chi ha predetto una "rubber apocalypse" entro il 2026.

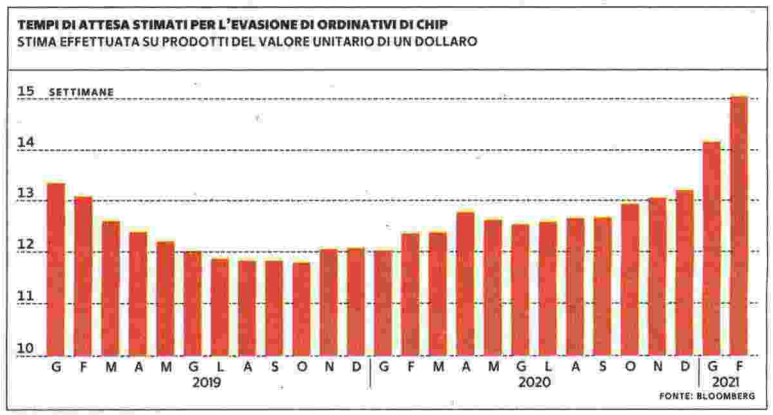
©RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opinione

Alla Samsung ci sono stati problemi sia per gli smartphone che per le batterie per le auto. La Apple al contrario non ne ha avuti per i suoi iPhone ma ci sono state difficoltà sui Mac e sugli iPad

L'opinione

È andato in tilt il sistema "just in time" che ha permesso alla grande industria di chiudere i magazzini e esternalizzare molte produzioni. Ora si iniziano a cercare dei correttivi



1 È difficile trovare container le attese sono lunghe e i prezzi sono alle stelle

059099

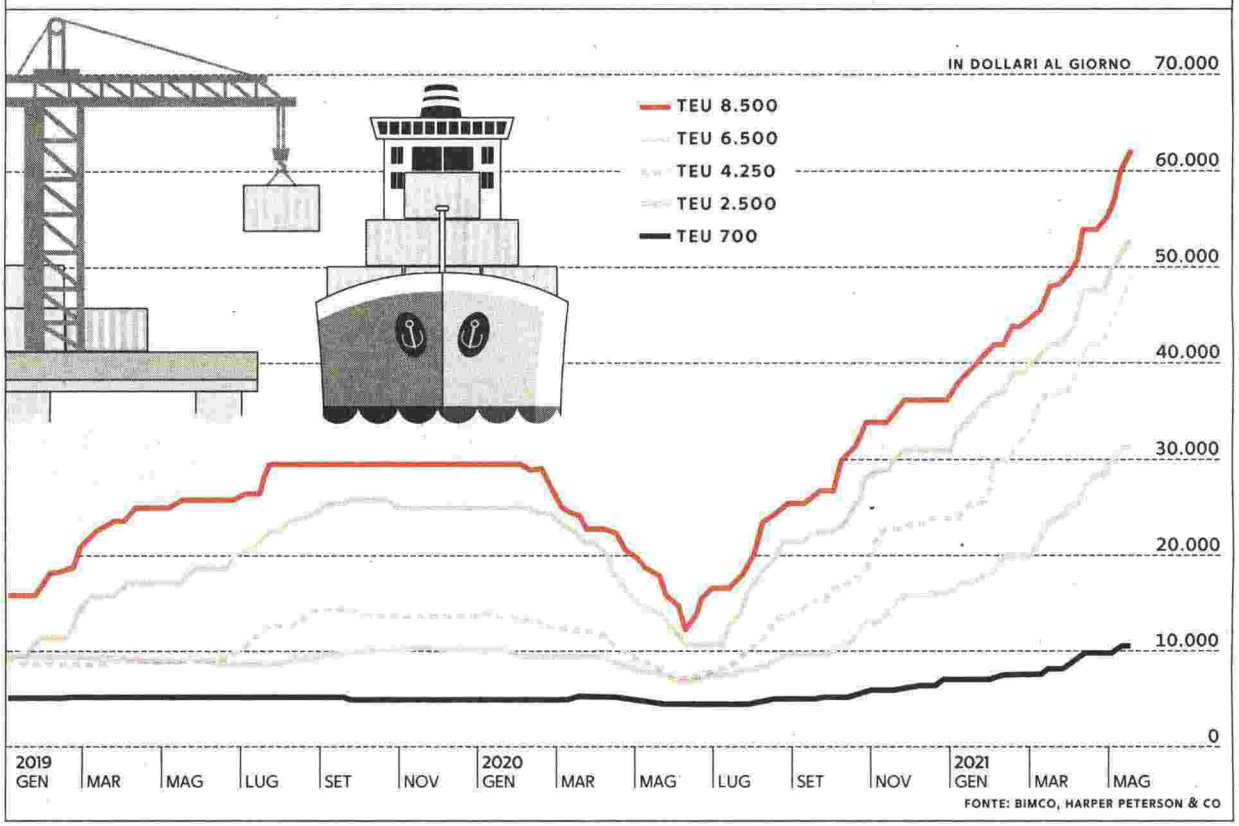
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ARCHIVIO

I numeri

L'impennata dei noli marittimi

Costi di affitto di container per volumi



FONTE: BIMCO, HARPER PETERSON & CO

13

CAMBI BICI

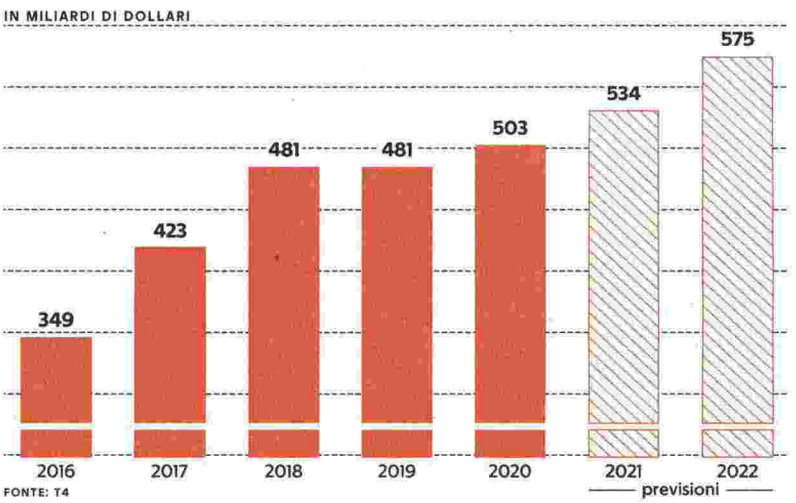
Per alcuni modelli di cambi Shimano l'attesa arriva a 400 giorni, circa 13 mesi

6

TRATTORI

Per i cingoli di gomma di un trattore agricolo c'è da attendere 6 mesi in più

L'ESPLOSIONE DELLA DOMANDA DI MICROPROCESSORI
VALORE DEL MERCATO MONDIALE



FONTE: T4

8

INDUSTRIA 4.0

Per una pompa da inserire in una macchina utensile si attendono 8 mesi

7

ROBOT

Per un motore elettrico per robot industriali fino a 7 mesi di attesa

059099

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ARCHIVIO