

Siderurgia

La filiera Le prospettive, le incognite



Le prospettive

Le regole doganali con gli Usa
un altro elemento di incertezza

Dopo un 2020 difficile, per il settore delle trafile e del 2021 si conferma come anno di forte ripresa. Nei primi otto mesi dell'anno, fatto 100 il 2019 l'indice dell'attività dei produttori è balzato a 111,1, quello delle trafile a 101,2, quello di viterie e bullonerie a 102,7, mentre

solo i mollifici non hanno ancora raggiunto i valori del 2019. È parte dei dati presentati da Siderweb nel convegno "Trafile: quali prospettive per il 2022". Continua a preoccupare la carenza di rottame e i rincari che ne conseguono, in un 2022 che, ha ricordato

l'ad ita, Andrea Beri, «si preannuncia difficile anche per l'abolizione della Section 232» con cui gli Usa nel 2018 hanno imposto nuove tariffe doganali a chi vende acciaio e alluminio agli Usa, tema alla base della recente tregua sui dazi raggiunta fra Ue e Usa.

«ACCIAIO, BILANCI GRAVATI DAI COSTI»

Stefano Ferrari, ufficio studi di Siderweb: «La marginalità è diminuita. La causa è l'aumento delle tariffe energetiche e delle materie prime»

MARIA G. DELLA VECCHIA

Utili che crollano ma solidità delle imprese in aumento. Stefano Ferrari, responsabile dell'ufficio studi della community dell'acciaio Siderweb, spiega come sta cambiando la filiera siderurgica.

Quale parte della filiera ha risentito di più della crisi per Covid?

I bilanci di settore relativi al 2020 sono influenzati sia dagli effetti del lockdown, che ha creato buchi di fatturato non più recuperati per il calo dei volumi, sia dal calo dei prezzi che si era registrato nella media dell'anno. Un doppio effetto determinante sui risultati di bilancio di un settore dell'acciaio che ha costi fissi molto elevati che nella situazione del 2020 hanno eroso la marginalità. Il 2020 si è quindi chiuso con un calo molto forte per tutta la filiera: la parte produttiva ha avuto il maggior impatto sulle marginalità, seguita dalle trafile e dal commercio che si è regolato vendendo meno, ma comprando anche meno. Quindi le attività industriali sono le più colpite. Circa la solidità, è stata influenzata anche dalla possibilità data dal Governo di rivalutare i cespiti aziendali, aggiornando i capannoni a valori attuali, opportunità che gran parte delle aziende ha raccolto aumentando così il valore degli investimenti.

Una misura più contabile che effettiva?



Stefano Ferrari, responsabile dell'ufficio studi di Siderweb

Direi di sì, seppure anche durante il 2020 non siano mancati nuovi investimenti che hanno aumentato il valore delle imprese. Comunque vorrei chiarire che in generale la situazione del 2020 non presenta un quadro preoccupante: tante aziende del settore hanno chiuso in utile, seppure in modo contenuto, i fallimenti sono stati quasi nulli e il settore è stato favorito dalla ripresa nel secondo semestre dell'anno, quando il mercato si è ripreso dando ossigeno ai conti delle imprese e creando una premessa positiva che si è poi riflessa sul 2021.

Anno però difficile per l'approvvigionamento e per i rincari di materie prime e prodotti per l'industria.

Sì, ma ricordo che quest'anno

sono aumentati molto i prezzi e anche i volumi. Sono quindi aumentati di prezzo alimentati alla domanda. Nella prima parte dell'anno le aziende hanno aumentato i margini e chiuderanno l'anno in positivo. In particolare nella seconda parte dell'anno sugli aumenti hanno pesato senz'altro le materie prime, ma sono aumentati soprattutto i costi energetici, molto importanti per la siderurgia. Così come stanno incidendo in modo determinante anche la logistica e i costi di trasporto.

Da inizio 2020 ad oggi i prezzi della materia prima per le trafile sono più che raddoppiati. Come si stanno comportando le imprese del settore sui loro ordinativi e sulla decisione di scaricare a valle i rincari?

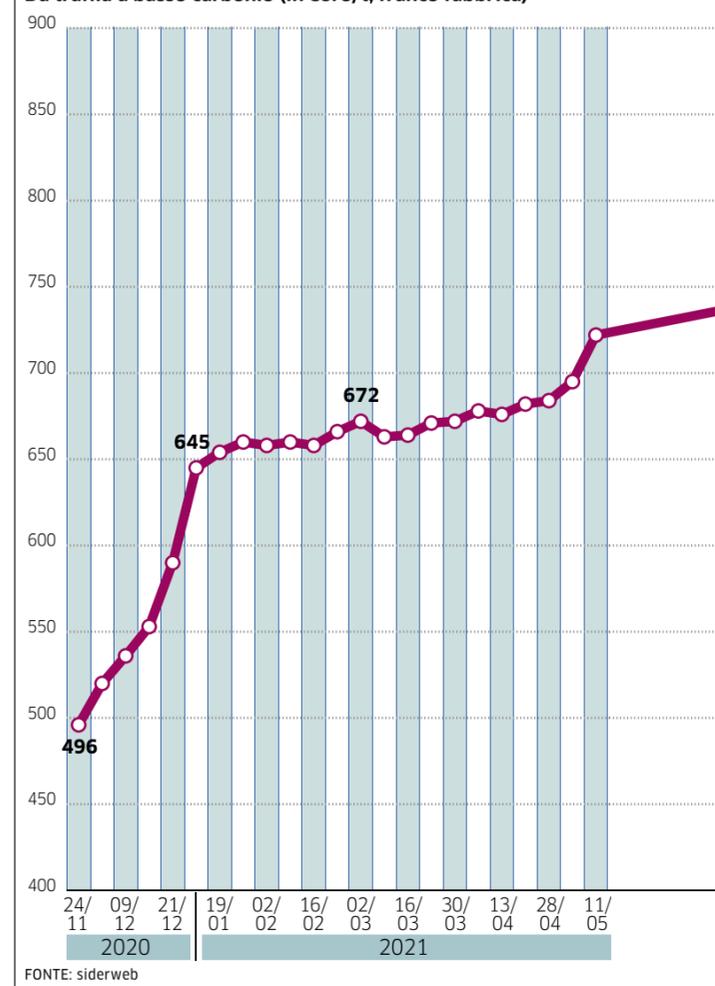
Le trafile si trovano nell'ambito economico più alto per aumento dei volumi rispetto all'anno precedente, ma il maggior problema sul futuro riguarda la ristrutturazione del mercato delle auto. Nel caso del passaggio intensivo all'auto elettrica ci sarebbe una perdita di componenti che riguarderà anche i prodotti trafilati e trasformati, viti e molle che rappresentano volumi importanti e che sono anche prodotti premium, ad alto valore aggiunto. Non accadrà dall'oggi al domani, è probabile che si verifichi una riconversione dell'automotive e che le imprese fornitrici dell'indotto inizino a chiedersi come affrontare i prossimi cali di volumi. E solitamente lo si fa adeguando la produzione o rivolgendosi a nuovi settori. Automotive a parte, per chi invece rifornisce altri settori della meccanica e le costruzioni le prospettive sono invece di incremento di volumi.

È immaginabile un calo con ritorno a livelli vicini ai precedenti sui costi dell'acciaio?

No. Il 2021 è stato un anno molto particolare durante il quale per quasi tutti i prodotti siderurgici che rileviamo abbiamo raggiunto i massimi storici. Oggi rispetto ai massimi storici siamo leggermente sotto, e questo è un segnale che rileviamo dall'estate scorsa. Ad esempio i coils che in dieci anni hanno oscillato fra 400 e 600 euro a tonnellata ora sono a 650 euro. Per altri prodotti le proporzioni sono arrivate al picco, scenden-

Vergella: l'impennata dei prezzi

Da trafila a basso carbonio (in euro/t; franco fabbrica)



«Le imprese sono riuscite a rivalutare il patrimonio»



«L'auto elettrica avrà effetti sulla domanda di tanti componenti»

do leggermente ma rimanendo comunque su livelli molto alti.

Quali aziende reggeranno meglio la situazione sul lungo periodo?

Dipende dal prodotto. Le imprese che trasformano acciaio e per le quali il costo dell'acciaio ha sul valore complessivo una percentuale contenuta possono assorbire più agevolmente certi livelli di prezzo. Ma per chi fa carpenteria metallica, ad esempio per chi realizza l'armatura di un ponte per il quale il costo di acquisto di materiale vale il 70% dell'intero lavoro, sarà molto più difficile e il risultato si gioca sul livello di assorbimento dei costi che avrà il cliente. A soffrirne più di altri potrebbero essere gli im-

«Almeno fino al prossimo luglio il trend dei listini non cambierà»

La testimonianza

Andrea Beri è il titolare della Ita di Calolziocorte: «Siamo anche condizionati dalle scelte energetiche»

«Fino a luglio 2022 non sembrano esserci prospettive di calo dei prezzi dell'acciaio. Rispetto alla primavera scorsa la disponibilità di materiali è migliorata, ma ci sono ancora tensioni sugli acciai legati, cioè

quelli che hanno una componente chimica derivata da metalli più o meno nobili. E, comunque, su tutto i prezzi sono ancora in tensione».

È la sintesi di Andrea Beri sui rincari che attraversano tutta la filiera siderurgica. L'imprenditore, proprietario della società Ita-Industria trafilati acciai di Calolziocorte, aggiunge: «L'incremento superiore ai 50 euro a tonnellata registrato negli ultimi dieci giorni per il prezzo del

rottame è un sicuro preannuncio di un inizio 2022 che per rincari sarà pari al 2021. In aggiunta vanno quantificati anche gli extra costi energetici, che qualche acciaieria ha già applicato sui costi di novembre e dicembre».

Beri ricorda che i prezzi di materie prime ed energia aumentano perché non ci sono sufficienti alternative, «così oggi l'Italia compra ogni giorno il 15% dell'energia da fonti nucleari, da centrali progettate e gesti-

te da italiani, collocate vicine ai nostri confini ma che noi in Italia non vogliamo. Stiamo subendo aumenti percentuali a tre cifre, c'è una spinta generale verso un'economia più green ma nessuno nei fatti parla concretamente di alternative. Dobbiamo guardare con estrema onestà al nucleare: i nostri vicini Oltralpe con un referendum hanno rinnovato centrali vecchie di vent'anni, ma non c'è dubbio che sarebbero preferibili per la sicurezza centrali realizzate ex novo. Certo, fra le alternative si parla molto dell'idrogeno che ritengo utile in caso di utilizzo istantaneo per la produzione, ma non vivrei certo tranquillo con uno stoccaggio di idrogeno. Molto meglio il nucleare».



Andrea Beri, titolare di Ita

Sul calo di volumi per le trafile legate alla fornitura per l'automotive Beri dice di avere in proposito una propria convinzione: «L'automotive ha un rallentamento di tipo produttivo, ma non di portafoglio ordini visto che l'acquisto di una nuova auto comporta fra i 6 e i 10 mesi di attesa per la consegna. Oltre alla veridicità del problema legato alla difficoltà di procurarsi chip e altri componenti, le Case automobilistiche si sono rese conto che fabbricare un'auto in termini di costi attuali delle materie prime è eccessivamente oneroso. Hanno rallentato, nell'ottica di attendere un riadeguamento dei prezzi. E quindi il problema è di natura essenzialmente finanziaria». M. Del.