

IL MONDO IN RITARDO

di Stefano Carli

su La Repubblica Affari&Finanza del 19 luglio 2021

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 segnalami 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.

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 Agricoltori denuncia che ora bisogna andare a comprarli negli Usa e aspettare 56 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 46 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; perchè 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 Farminindustria.

O aziende di prodotti hitech 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 hi 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 movimentata 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 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 ima "rubber apocalypse" entro il 2026.