



Più dell'acciaio POTÉ L'ELETTRONICA

C'È ARIA DI TEMPESTA PERFETTA SUL MERCATO MONDIALE DELLE MATERIE PRIME PIÙ UTILIZZATE DALL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA E, FRA CARENZE E RINCARI, LE OMBRE SI ADDENSANO PIÙ SULLE COMMODITY CRITICHE PER L'ALLEGGERIMENTO DEI VEICOLI E PER L'ELETTRIFICAZIONE CHE NON SULLE FORNITURE DA PARTE DELLA SIDERURGIA

Gli ultimi dati pubblicati a ottobre dall'Unione nazionale dei rappresentanti degli autoveicoli esteri non hanno lasciato spazio ai dubbi. «A settembre», ha riferito UNRAE [Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, ndr], «è di nuovo in forte discesa la curva delle immatricolazioni di auto in Europa. Nel mese scorso si è ulteriormente accentuata la tendenza al ribasso avviata in estate e con 972.723 auto immatricolate nei 30 Paesi del *panel* (Unione europea, Gran Bretagna, Stati EFTA) si è registrato un calo del -25,2% rispetto al 2020. Il cumulato dei nove mesi del 2021, pari a 9 milioni 161 mila e 918 immatricolazioni, segna un lieve recupero del 6,9% sullo scorso

anno, ma ancora una consistente riduzione del -24,4% sul 2019». Stentano a raggiungere un'adeguata massa critica le vendite di auto elettriche ma al tempo stesso, sempre secondo UNRAE, è proprio l'elettronica con lo *shortage* di semiconduttori a zavorrare il comparto più di quanto non facciano la disponibilità e i prezzi delle materie prime più strategiche. La visione è stata confermata a *Lamiera* da Federacciai. «Attualmente il rallentamento dell'*automotive* non dipende tanto dalla reperibilità di acciaio», ha detto il direttore generale Flavio Bregant, «quanto piuttosto dalla carenza di *chip*, destinata ad avere un peso di gran lunga superiore dal momento che la produzione di questo tipo di componentistica è stata largamente esternalizzata».

Il pericolo corre sul filo

Certo, dopo l'*impasse* dei mesi più caldi della pandemia la domanda di prodotti siderurgici è tornata a crescere e con essa i prezzi: quelli dei rotoli a caldo si attestavano a ottobre attorno ai 1.880 dollari per tonnellata, stando a *Milano Finanza*, che ne calcolava un incremento del 300% rispetto al 2020. Ma, appunto, la *supply chain* non sembra essere in pericolo. «La produzione siderurgica italiana», ha continuato Bregant, «è seconda in Europa e undicesima nel mondo per volumi di *output* e il nostro continente, forte anche nell'*export*, ha tutte le carte in regola per sopperire al fabbisogno. Senz'altro un problema di approvvigionamento si è verificato in coincidenza con la ripresa delle richieste dopo i *lockdown* del recente passato: sono state fortissime e tali da dilatare le tradizionali tempistiche di fornitura. Ritengo però che si stia procedendo verso una pur lenta stabilizzazione e il rischio è, al contrario, che la siderurgia possa rallentare a causa dell'auto e della mancanza di *chip*». Un ritorno alla normalità è così atteso anche sul fronte dei prezzi, trainati al rialzo per Bregant dalla fame cinese di *commodity* e minerali, che interessa anche il nichel utilizzato per gli acciai legati e gli *inox*. «Preoccupa», ha tuttavia osservato il direttore generale di Federacciai, «l'andamento dei costi energetici, che incidono pesantemente su una siderurgia italiana che è eminentemente basata sugli impianti a forno elettrico: è quindi *green* ma anche molto energivora per gas ed elettricità». Questa tensione è destinata probabilmente a permanere a lungo, mentre dovrebbero via via scemare gli effetti «delle politiche speculative sugli acquisti di materiale che hanno influenzato il mercato».

Il colore verde

A proposito di sostenibilità, a proposito di riuso, anche il rottame ha attraversato fasi di vero e proprio *rally*, ma il suo riciclo è fondamentale per conferire all'acciaio uno *status* di «materiale permanente», nella definizione di Flavio Bregant. Tant'è che, per paradossale che possa sembrare, la transizione verde potrebbe verificarsi «capovolgendo la logica degli ultimi decenni» per dar vita, senza perder di vista il taglio delle emissioni, «a vetture più longeve, dal ciclo di vita ottimizzato». O in altro modo. «L'acciaio è un materiale che si ricicla completamente», ha detto l'intervistato, «senza perdere nei vari passaggi alcuna delle sue proprietà originarie. Allora, meglio incrementare la mole di acciaio usata



«Attualmente il rallentamento dell'*automotive* non dipende tanto dalla reperibilità di acciaio quanto piuttosto dalla carenza di *chip*»

Flavio Bregant, Direttore Generale Federacciai

per le strutture auto anziché ricorrere a materiali sostitutivi più degradabili». Questo non sarà possibile nel caso di un passaggio di massa a modelli *full electric*, che esigono sin da principio un minor quantitativo di acciaio per le parti-motore, per tacer del resto. Al contrario, la quota di acciaio potrebbe addirittura crescere presso gli esemplari ibridi e *plug-in*, laddove cioè il motore elettrico convive con quello termico ed entrambi si supportano vicendevolmente. «Il tema della concorrenza fra materiali diversi in un'ottica di riduzione del peso e dei consumi c'è», ha ammesso Bregant, «ma la riciclabilità dell'acciaio è assolutamente competitiva e in più l'acciaio è più facile da trattare e difendere dall'ossidazione in vista, ancora una volta, di una maggior durata».

Le mine vaganti

D'altronde, se in ossequio al *lightweighting* l'acciaio — del quale in Italia il trasporto privato assorbe il 17% delle produzioni, più una porzione di quel 20% che è destinato alla meccanica generale, come parte dell'indotto — deve competere con l'alluminio, ebbene anch'esso non ha vita facile. Tutt'altro. Si prevede che nei prossimi cinque anni la quota di alluminio mediamente impiegata per ogni auto possa passare da 180 a 200 chilogrammi; quando già oggi oltre il 40% degli 1,85 milioni di tonnellate di materiale circolante è indirizzato alle quattro ruote. La crisi energetica e motivazioni di ordine ambientale hanno spinto la Cina a chiudere una varietà di stabilimenti per la produzione di magnesio, elemento chiave delle leghe di alluminio. Infatti, per i produttori l'energia elettrica incide per qualcosa come il 40% dei costi di processo. Le conseguenze per le case auto potrebbero essere disastrose, come ha notato il *Financial Times*, poiché dalla Repubblica Popolare proviene l'85% degli approvvigionamenti globali di magnesio e, secondo altre fonti, il 95 di quello europeo. Sempre nel parere del quotidiano economico-finanziario londinese (ma di proprietà del gruppo Nikkei) le sigle di rappresentanza della siderurgia tedesca hanno paventato il rischio di un esaurimento delle scorte di magnesio nell'intera Europa entro la fine dell'anno. Anche perché nel frattempo sono lievitati — +38% fra i mesi di luglio e settembre della scorsa estate — i prezzi della materia prima di base, cioè l'allumina. Né va dimenticata in questo quadro la *performance* del rame.

FOCUS

Il nuovo petrolio

Copper Alliance, rete internazionale di associazioni industriali europee con diretti interessi nel mercato di questo non-ferroso, ha calcolato in un chilometro la lunghezza complessiva dei fili di rame utilizzati nelle automobili. Le utilitarie ne contengono circa 15 chilogrammi; sino a 28 i modelli di fascia più alta. Analoghi gli impieghi: le trasmissioni elettriche e, naturalmente, adesso anche lo scambio-dati. Il passaggio alla *e-mobility* non potrebbe che spingerne verso l'alto i consumi. La banca d'investimento australiana Macquarie Group Limited ha pronosticato che entro il 2030 il tasso di penetrazione degli EV dovrebbe arrivare al 40% contro il 7% attuale; e che perciò la domanda di rame da parte di questo solo segmento passerebbe da 2,5 a 4,5 milioni di tonnellate. Il risultato, percepibile sin dal 2026, sarebbe un *deficit* da poco meno di 580 mila tonnellate. Inevitabili gli effetti sui prezzi, dei quali si ipotizza facilmente un comportamento altalenante. Fra il marzo del 2020 e il maggio del 2021 si sono impennati del 130% toccando il picco dei 10 mila e 512 dollari la tonnellata. L'aspettativa è che le quotazioni di quello che alcuni hanno etichettato come *il nuovo petrolio* possano poi calmierarsi, ma non calmarsi.

La Banca Mondiale ha previsto che dagli 8.500 dollari di fine anno la *commodity* possa flettersi a 7.500 nel 2022 e arrampicarsi di nuovo a 8.250 alla metà del prossimo decennio. Più pessimista il dipartimento dell'Industria, della scienza, energia e risorse australiano, per il quale il *target* degli 8.800 dollari sarà superato nel 2026.

Fra ipotetici vantaggi e rischi reali

Sulle dinamiche delle materie prime, parlando con *Mollificio Notizie*, organo ufficiale dei costruttori di molle edito da *Tecniche Nuove*, si è espresso anche il neopresidente di **Federmeccanica** **Federico Visentin**, amministratore delegato della vicentina Mevis. «Quello della mobilità elettrica è un problema serio», ha riflettuto, «dal momento che gran parte della produzione metalmeccanica va alle parti-motore e alla componentistica dei veicoli tradizionali. L'elettrico sta assistendo a un'accelerazione tanto marcata da sorprendere anche i tecnici, nonostante i dubbi sui sistemi di approvvigionamento energetico e sull'effettiva sostenibilità della lavorazione dei materiali usati per le batterie. Il fatto è clamoroso e non credo sia una coincidenza che l'auto, proprio in questi mesi, abbia rallentato molto. La problematica della carenza di semiconduttori è reale, ma il sospetto è che dietro si agitano anche le perplessità sugli effettivi vantaggi, non ultimo di ordine economico, del passaggio alla *e-mobility*. È una rivoluzione dei modelli di *business* che ci spinge a interrogarci». Circa poi le criticità del mercato delle *commodity*, **Visentin** è stato altrettanto chiaro. «Le materie prime rappresentano un tema pesante», ha detto, «sul quale influiscono le criticità dei trasporti e i blocchi degli impianti dovuti al succedersi dei *lockdown* causati dalla pandemia. C'entra però anche il disordine delle politiche su dazi e protezioni, misure a nostro avviso obsolete e penalizzanti per i trasformatori ma vantaggiose per i produttori. Ribaltare i prezzi su clienti e utenti finali non è semplice e se ancora gli impatti del rincaro non si fanno sentire sui consumatori, presto il quadro potrebbe mutare. Politica dei dazi, protezionismo sulle



«La problematica della carenza di semiconduttori è reale, ma il sospetto è che dietro si agitano anche le perplessità sugli effettivi vantaggi, non ultimo di ordine economico, del passaggio alla e-mobility»

Federico Visentin, Presidente di **Federmeccanica**

importazioni, speculazione, concentrazione della produzione di acciaio, sono problemi che si sommano allo *shortage*. Il rischio è l'emergere di una politica inflattiva che si rifletta a cascata sui prezzi e gli stipendi. Ci saranno e sono già in corso rimbalzi importanti. L'industria metalmeccanica ha già raggiunto livelli di fatturato tipici degli anni precedenti la pandemia. I timori riguardano invece la marginalità, che continua ad assottigliarsi».

Il dazio della discordia

Sullo stesso argomento si è espresso il direttore generale di Federacciai Flavio Bregant, cui la tematica dei dazi sta particolarmente a cuore e secondo il quale alcune prese di posizione da parte dell'industria dell'auto prescindono dalla lettura dei dati reali. «Il dazio non è protezionismo da parte dei produttori», ha chiarito, «ma una misura europea di contrasto alle pratiche illegali: è *anti-dumping* e contro i sussidi, mirato a rimettere in condizioni di mercato chi opera al di fuori delle regole del mercato stesso. È una strategia di difesa da distorsioni artificiali dei flussi di commercio di cui l'acciaio è un caso tipico. I provvedimenti statunitensi [la nota *Section 232*, ndr] hanno sì un valore protezionistico, data l'imposta aggiuntiva del 25% sull'importazione. Ma così i flussi diretti agli USA sono stati deviati verso l'UE che ha agito per garantire i flussi tradizionali e anzi per implementarli, aumentandoli del 14%. Tuttavia, le importazioni all'Europa, nel 2021, sono aumentate e sono diminuite solo in Italia. Qui alcuni materiali, provenienti da aree geografiche precise, hanno raggiunto la saturazione delle quote, mentre mancano i materiali di altri Paesi. Sospettare comportamenti speculativi sulla gestione delle importazioni non mi sembra del tutto azzardato. I numeri reali dell'import dimostrano che un blocco dovuto alle quote non è mai esistito, benché vi sia stata una corsa agli acquisti in alcuni Stati e non in altri. Nei primi otto mesi del 2021 la produzione di acciaio nazionale è cresciuta del 6,1% rispetto al 2019, record europeo. Nello stesso periodo le importazioni in Europa sono aumentate dell'8,5% rispetto al 2019 e solo in Italia sono diminuite. Forse si dovrebbe guardare attentamente anche al comportamento degli operatori».