

# L'economia, il focus

## Rincaro materie prime il boom dei prezzi ostacolo alla ripresa

► Sos industriali: aumento improvviso con ricadute inevitabili sui consumatori  
► Dal legno alla gomma fino al rame  
«Livelli superiori al periodo pre-crisi»

**Diletta Turco**

Un aumento improvviso, incontrollato e esponenziale dei costi di tutte le materie prime utilizzate e trasformate dalle aziende salernitane per realizzare i prodotti venduti nel mercato globale. Un aumento che, soprattutto, non ha conseguenze solo nei costi di produzione delle aziende stesse, ma avrà ricadute inevitabili anche sui costi finali di vendita dei prodotti, a danno dei consumatori. Sono questi gli scenari, presenti e futuri, messi sotto analisi dal webinar «Materie Prime: Impennata delle Quotazioni. L'impatto sull'industria e le strategie di mercato» organizzato dal Comitato Piccola Industria, dal Gruppo Giovani Imprenditori e dal gruppo Risorsa Mare Trasporti e Logistica di Confindustria.

**LO SCENARIO**

L'ondata di rincari è iniziata da

**ED È ALLARME ANCHE PER LA CRESCITA DEI COSTI DEL TRASPORTO MARITTIMO: EFFETTI SULL'INTERA CATENA**

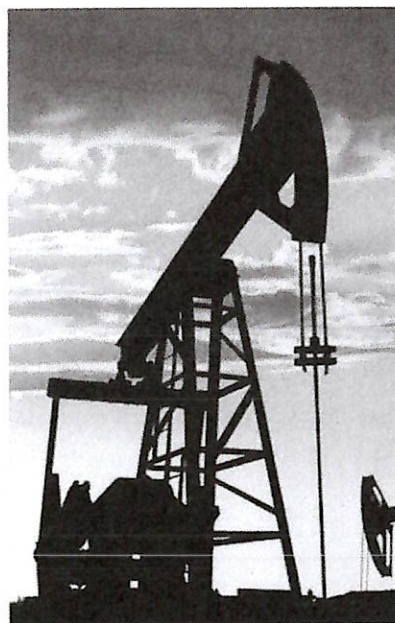
qualche mese e riguarda le principali materie prime utilizzate nelle produzioni di gran parte delle filiere operative sul territorio provinciale. Si parte dal legno il cui costo è aumentato del 7% a febbraio di quest'anno rispetto al solo mese di ottobre, quando si era in fase di seconda ondata di pandemia globale, in cui i mercati erano in buona sostanza fermi per via del calo della domanda. Per poi seguire con la gomma, «rincarata» del 10%, il grano a +13% e al mais a +31%. Fino ad arrivare addirittura al rame, con un +26%, al ferro con +38% e al petrolio, materia pri-

ma aumentata per prima, con un raddoppio sostanziale del prezzo. «Si tratta di un rincaro diffuso - ha sottolineato Ciro Rappaciolo - Senior Economist del Centro Studi Confindustria - che ci colpisce dall'esterno. Questi rincari nell'ordine della doppia cifra hanno livelli differenti: per il petrolio, ad esempio, c'è un recupero del prezzo del livello perso nel 2020 quindi è un ritorno ante Covid. Dove mi preoccuperei molto di più è il settore del metallo: il rame ha un +40% non di aumento, ma di livello superiore dei prezzi rispetto alla media pre-crisi. Si tratta di capire se

questi rincari saranno solo temporanei o permanenti».

**LA LOGISTICA**

Dopo i saluti istituzionali del presidente del comitato Piccola Industria, Lina Piccolo e del presidente del gruppo Giovani, Marco Gambardella, è stato fatto un focus speciale rivolto al settore della logistica. «Il nolo marittimo è una commodity - ha detto Agostino Gallozzi - Past President di Confindustria Salerno delegato all'economia del mare - esattamente come le materie prime, e quindi manifesta una dinamica dei prezzi orienta-



ta innanzitutto dal rapporto tra domanda ed offerta, con fluttuazioni che possono essere anche molto spinte, perché determinate dall'andamento dell'interscambio globale, fortemente interconnesso tra aree del mondo geograficamente molto distanti tra di loro». Per Gallozzi «il fenomeno potrà trovare un suo parziale rientro in tempi non brevi, probabilmente di qui ad un anno, a seguito di vaccinazioni, riequilibrio tra domanda ed offerta e tra produzioni e consumi, su scala planetaria, con la entrata in esercizio delle nuove costruzioni navali. In questo contesto l'Italia deve avviare una nuova politica industriale a sostegno del proprio ruolo di grande Paese manifatturiero, che guarda al mondo per espandere le proprie produzioni. A patto però di mettere in campo un concreto piano di rilancio delle infrastrutture, capace di assicurare una gestione competitiva ed efficiente del-

la mobilità delle sue merci nello scenario della globalizzazione». Sulla questione è intervenuto anche Tommaso Amendola, presidente Gruppo Risorsa Mare Trasporti e Logistica di Confindustria Salerno. «Da alcuni mesi si registrano incrementi, diventati insostenibili per molte imprese, dei noli marittimi container - ha dichiarato Amendola - Il fenomeno è stato causato da una generalizzata carenza di container associata alla forte ripresa economica cinese, a seguito della pandemia, e da una serie di effetti generati dagli impatti del Covid-19, innescati però su un assetto dei principali mercati di riferimento del trasporto merci via mare che hanno chiaramente favorito una crescita senza precedenti del prezzo del trasporto marittimo dei container. Tutto ciò si ripercuote inevitabilmente sull'intera catena di fornitura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il credito**

**Bmw Bank, premio per il Gruppo Center di Salerno**

«La crisi generata dall'emergenza sanitaria ci ha insegnato che dobbiamo essere sempre pronti al cambiamento. Su questo piano abbiamo colto le straordinarie opportunità offerte dallo smart working. Nei mesi più intensi di pandemia non abbiamo mai perso produttività e interesse delle persone perché siamo stati in grado di bilanciare la lontananza dalla sede di lavoro con attività da remoto, traducendole in iniziative

di estremo successo nei confronti dei clienti. Abbiamo sviluppato prodotti finanziari che tengono conto delle loro incertezze e che non li ingabbiassero, offrendo loro la possibilità di modularne il contenuto e modificarne le decisioni anche dopo la stipula. Presto saremo presenti anche nel mercato più giovane di Bmw Motorrad. Proseguiremo nella strada di successo intrapresa offrendo soluzioni flessibili che

vanno incontro alle esigenze del mercato». Lo ha detto Enrico Massetti, coo della Bmw Bank, nel corso della cerimonia di premiazione per il riconoscimento di Bmw Bank Dealer Ambassador 2020 assegnato a Nicola Barbatto, amministratore delegato del Gruppo Center di Salerno, al quale ha partecipato anche Riccardo Gaspari, direttore sales & marketing dell'Istituto di credito tedesco.

**L'intervista/1 Lina Piccolo**

**«Per le piccole imprese è una tempesta perfetta»**

**S**ono pronte ad una nuova «tempesta perfetta», in cui «soprattutto le piccole realtà industriali dovranno attrezzarsi a far fronte a rincari nei costi di produzione che non possono essere «pagati» dai consumatori». Così Lina Piccolo, presidente del comitato Piccola Industria di Confindustria Salerno analizza la questione degli aumenti delle materie prime che, soprattutto per le pmi, si tradurranno in un ulteriore difficoltà.

**Il problema delle piccole sta nella difficoltà di reperire proprio le materie prime, anche a costo aumentato.**

«Sì, esatto. E la vecchia legge del mercato che, da sempre, vede le multinazionali e i colossi industriali favoriti nella lotta all'accaparramento delle materie prime, sia per quanto riguarda il prezzo di acquisto delle materie stesse, sia per quanto riguarda la disponibilità a reperirle. Le piccole realtà, invece, che spesso lavorano nelle filiere delle multinazionali, si scontrano contro un doppio muro, sia per i

costi che per l'esiguità delle risorse disponibili. Tra i costi aumentati c'è anche quello del grano, ad esempio. Proprio l'agroalimentare sul nostro territorio è un settore molto forte.

«Le faccio proprio l'esempio dell'agroalimentare. Il problema del settore non è solo l'approvvigionamento del grano, ad esempio, per farine o pasta. C'è il problema anche della lamiera per produrre i barattoli, perché di certo i pomodori e le conserve non si possono commercializzare senza confezione. La carta fino a tre mesi fa praticamente era quasi regalata, mentre oggi ha prezzi esorbitanti, così co-



di.tu.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'intervista/2 Marco Gambardella**

**«Fenomeno fuori controllo può sconvolgere i mercati»**

**U**n fenomeno «fuori controllo», ma che con una precisa «strategia digitale» può essere fronteggiato, evitando danni definitivi alle aziende e al sistema produttivo. È Marco Gambardella, presidente del gruppo Giovani di Confindustria con delega alla digitalizzazione, a spiegare quali sono gli strumenti, e soprattutto, le strategie che le aziende salernitane, come del resto tutte le italiane, devono mettere in piedi in questo momento storico per evitare che anche il problema dell'impennata dei costi delle materie prime incida sul già difficile equilibrio economico attuale.

**Come fare per evitare una crisi nella crisi?**

«Vede, io credo che pensando a processi produttivi innovativi, e quindi principalmente digitali, si riesce a intervenire su una voce costante della vita produttiva delle aziende, e cioè i costi fissi. Visto che, da un lato, aumenta l'esborso per le materie prime e dall'altro non si può far ricadere gli effetti degli aumenti solo sulle spalle dei consuma-

tori finali, va da sé che gli imprenditori devono trovare uno strumento innovativo che stia nel mezzo della catena di montaggio. Ossia la digitalizzazione. Occorre digitalizzare la produzione stessa, innovare i processi, e se possibile, anche i prodotti. La digitalizzazione non solo fa ridurre i costi di produzione, ma migliora anche le performance aziendali».

**Lei prima diceva che non è possibile far ricadere tutto sul cliente. Ma quali saranno gli effetti finali?**

«Da calcoli iniziali, credo che il prezzo finale dei prodotti potrebbe aumentare al massimo del 5%. E si tratta di un rincaro

notevole se si considera che l'80-90% dei prodotti di cui parliamo è una commodity, nel senso che viene scelta anche, anzi, forse principalmente per il prezzo. Quindi una variabile del genere sconvolgerebbe del tutto il posizionamento sui mercati dei prodotti, sia salernitane che italiane».

**Ma come mai è successo? E soprattutto perché colpisce l'Italia?**

«Il fenomeno colpisce l'Italia e tutti gli altri Paesi europei perché è da tempo che questi Paesi non hanno più aziende che producono materie prime all'interno dei propri confini, e sono costretti a guardare ai grandi mercati come la Cina e gli Stati Uniti che, invece, sono produttori di materie che noi importiamo e lavoriamo. Un fenomeno del genere incide sull'intero sistema produttivo nazionale perché si approvvigionano e crescono solo le economie che hanno questo vantaggio competitivo rispetto ai contesti economici, come quelli europei, su cui questi rincari gravano come zavorre. Servirebbe una politica economica industriale europea unica, in grado di bilanciare nuovamente la distribuzione dei produttori di materie prime anche all'interno dei nostri confini».

di.tu.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Rincaro materie prime il boom dei prezzi ostacolo alla ripresa

Diletta Turco

Un aumento improvviso, incontrollato e esponenziale dei costi di tutte le materie prime utilizzate e trasformate dalle aziende salernitane per realizzare i prodotti venduti nel mercato globale. Un aumento che, soprattutto, non ha conseguenze solo nei costi di produzione delle aziende stesse, ma avrà ricadute inevitabili anche sui costi finali di vendita dei prodotti, a danno dei consumatori. Sono questi gli scenari, presenti e futuri, messi sotto analisi dal webinar «Materie Prime: Impennata delle Quotazioni. L'impatto sull'industria e le strategie di mercato» organizzato dal Comitato Piccola Industria, dal Gruppo Giovani Imprenditori e dal gruppo Risorsa Mare Trasporti e Logistica di Confindustria.

**LO SCENARIO** L'ondata di rincari è iniziata da qualche mese e riguarda le principali materie prime utilizzate nelle produzioni di gran parte delle filiere operative sul territorio provinciale. Si parte dal legno il cui costo è aumentato del 7% a febbraio di quest'anno rispetto al solo mese di ottobre, quando si era in fase di seconda ondata di pandemia globale, in cui i mercati erano in buona sostanza fermi per via del calo della domanda. Per poi seguire con la gomma, «rincarata» del 10%, il grano a +13% e al mais a +31%. Fino ad arrivare addirittura al rame, con un +26%, al ferro con +38% e al petrolio, materia prima aumentata per prima, con un raddoppio sostanziale del prezzo. «Si tratta di un rincaro diffuso - ha sottolineato Ciro Rapacciuolo - Senior Economist del Centro Studi Confindustria che ci colpisce dall'esterno. Questi rincari nell'ordine della doppia cifra hanno livelli differenti: per il petrolio, ad esempio, c'è un recupero del prezzo del livello perso nel 2020 quindi è un ritorno ante Covid. Dove mi preoccuperei molto di più è il settore del metallo: il rame ha un +40% non di aumento, ma di livello superiore dei prezzi rispetto alla media pre-crisi. Si tratta di capire se questi rincari saranno solo temporanei o permanenti».

**LA LOGISTICA** Dopo i saluti istituzionali del presidente del comitato Piccola Industria, Lina Piccolo e del presidente del gruppo Giovani, Marco Gambardella, è stato fatto un focus speciale rivolto al settore della logistica. «Il nolo marittimo è una commodity ha detto Agostino Gallozzi - Past President di Confindustria Salerno delegato all'economia del mare - esattamente come le materie prime, e quindi manifesta una dinamica dei prezzi orientata innanzitutto dal rapporto tra domanda ed offerta, con fluttuazioni che possono essere anche molto spinte, perché determinate dall'andamento dell'interscambio globale, fortemente interconnesso tra aree del mondo geograficamente molto distanti tra di loro». Per Gallozzi «il fenomeno potrà trovare un suo parziale rientro in tempi non brevi, probabilmente di qui ad un anno, a seguito di vaccinazioni, riequilibrio tra domanda ed offerta e tra produzioni e consumi, su scala planetaria, con la entrata in esercizio delle nuove costruzioni navali. In questo contesto l'Italia deve avviare una nuova politica industriale a sostegno del proprio ruolo di grande Paese manifatturiero, che guarda al mondo per espandere le proprie produzioni. A patto però di mettere in campo un concreto piano di rilancio delle infrastrutture, capace di assicurare una gestione competitiva ed efficiente della mobilità delle sue merci nello scenario della globalizzazione». Sulla questione è intervenuto anche Tommaso Amendola, presidente Gruppo Risorsa Mare Trasporti e Logistica di Confindustria Salerno. «Da alcuni mesi si registrano incrementi, divenuti insostenibili per molte imprese, dei noli marittimi container ha dichiarato Amendola - Il fenomeno è stato causato da una generalizzata carenza di container associata alla forte ripresa economica cinese, a seguito della pandemia, e da una serie di effetti generati dagli impatti del Covid-19, innestati però su un assetto dei principali mercati di riferimento del trasporto merci via mare che hanno chiaramente favorito una crescita senza precedenti del prezzo del trasporto marittimo dei container. Tutto ciò si ripercuote inevitabilmente sull'intera catena di fornitura».