

Quando il container costa più della merce «Ordinativi cancellati»

Caro trasporti. Perduranti difficoltà per le imprese bergamasche che importano materiali dall'Asia
Previsioni all'insegna dell'instabilità sino a fine anno

Non accenna ad attenuarsi l'emergenza per il reperimento e i costi delle materie prime, in particolare in importazione dalla Cina e dall'Asia, con il problema correlato del forte incremento dei prezzi dei noli dei container. I pesanti effetti si fanno sentire sulle aziende bergamasche, e forse si ridurranno solo nei prossimi mesi.

«Commissionare l'acquisto di materiale oggi è diventato problematico - dice l'imprenditore del settore arredo e design Isidoro Fratus - perché non si sa quali sono i valori del materiale stesso e non si hanno certezze sui tempi di fornitura. Noi abbiamo componenti che arrivano dalla Cina e dalla Thailandia ma non sappiamo quando verrà prodotto il materiale, e, se verrà prodotto, non sappiamo se troveremo il container e, quando lo troveremo, non sappiamo quando la nave partirà, che giro farà e quando arriverà. Bisogna poi stare attenti perché importando materiale che ha un valore limitato, il rischio è che costi di più il container da noleggiare rispetto al materiale, dato i prezzi dei noli possono arrivare anche a 12 mila dollari, il che rende il trasporto proibitivo»

Questa situazione si ripercuote anche sul mercato interno: «Non è vero che qui non ci sono problemi perché se commissiono un estruso di alluminio, al di là dei prezzi che sono lievitati di 60-70 punti, non si sa quando arriveranno le billette, per cui bisogna aspettare 2-3 mesi per avere il materiale estruso. Il fornitore poi dice che prenderà l'ordine in maniera condizionata perché se entro tre mesi ci saranno ulteriori aumenti (ed è significativo che di riduzioni non parli nessuno), bisognerà rivedere le condizioni».

Per Fratus la situazione non cambierà a breve: «I prezzi non torneranno più ai livelli pre-Covid. Potranno scendere un po' ma resterà un aumento del 40-50% rispetto alla situazione pre-virus. Le aziende continueranno a soffrire perché non potranno ribaltare questi costi sulla clientela, con conseguenti ripercussioni sui conti economici delle imprese».

L'impennata dei prezzi marittimi

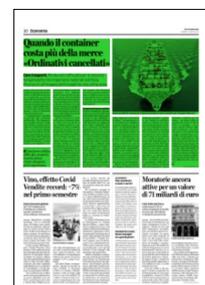
Problemi analoghi per Alessandro Rosa, uno dei soci della Teos di Brembate, importatrice di articoli per la casa, oggettistica e complementi d'arredo dall'Asia. «Noi lavoriamo con artigiani di India, Nepal, Thailandia, Pakistan e Indonesia. Acquistiamo oggettistica per la casa e l'arredamento. Rispetto a due anni fa, abbiamo un impatto fortissimo sui costi del trasporto, il biglietto marittimo, il costo del container dal porto estero a quello di Genova: fino a febbraio 2020 per un container da 40 piedi, il prezzo oscillava tra i 2 mila e i 3.500 dollari, a seconda del periodo e della zona: oggi ci costa 14.500 dollari, tra l'altro su una merce che ha mediamente un valore di 20 mila dollari. Calcolando anche i costi di imballo e movimentazione merci, un container finito ci costava 5-6 mila dollari, oggi siamo sui 18-20 mila dollari». L'impennata dei costi di trasporto può obbligare a prendere decisioni anche drastiche: «In Thailandia abbiamo dovuto cancellare l'ordine perché era impossibile mettere sul nostro mercato un prodotto con un prezzo raddoppiato per i negozianti nostri acquirenti, che da 10-11 euro sarebbe dovuto passare a 20-22 euro. Con un raddoppio del prezzo anche per il cliente finale. Impensabile». Difficile anche rivolgersi, in al-

ternativa, al mercato interno, perché «i nostri vecchi artigiani italiani o hanno cessato l'attività o non sono più in grado di lavorare con una certa tempistica».

Alberto Nicoli, amministratore delegato della Mpe di Costa di Mezzate (isolanti e «cappotti» per l'edilizia in polistirolo espanso), evidenzia una situazione paradossale per la sua attività: «Le problematiche dei trasporti hanno di fatto cancellato tutte le forniture di materiali provenienti dai Paesi extraeuropei. E questo in un momento in cui, in Italia, assistiamo a un boom della domanda grazie al superbonus al 110%. Purtroppo anche le aziende italiane nostre fornitrici non hanno potuto darci un grande apporto perché molte di loro hanno effettuato quest'anno la manutenzione delle loro fabbriche saltata nel 2020». Il risultato è che «siamo in grandissima difficoltà da marzo nel reperire i monomeri delle materie plastiche - che poi diventano i polimeri che noi usiamo - che hanno subito un aumento del prezzo di oltre il 100%». Le consegne - che in tempi normali venivano effettuate in settimane - ora richiedono mesi e «con ordini ricevuti in luglio, consegneremo a marzo 2022». E le prospettive sono all'insegna dell'incertezza: «Sul fronte prezzi si prevede non un miglioramento ma almeno una stabilità sino alla fine dell'anno, su quello della disponibilità di materiali, settembre sarà ancora critico ma forse da ottobre ci potrà essere qualche miglioramento anche se la situazione resterà difficoltosa fino a fine anno».

P.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sempre più difficile e oneroso per le imprese importatrici reperire container per il trasporto delle merci

■ Paradosso edilizia:
difficoltà a reperire
materie prime
e forte domanda
per il superbonus