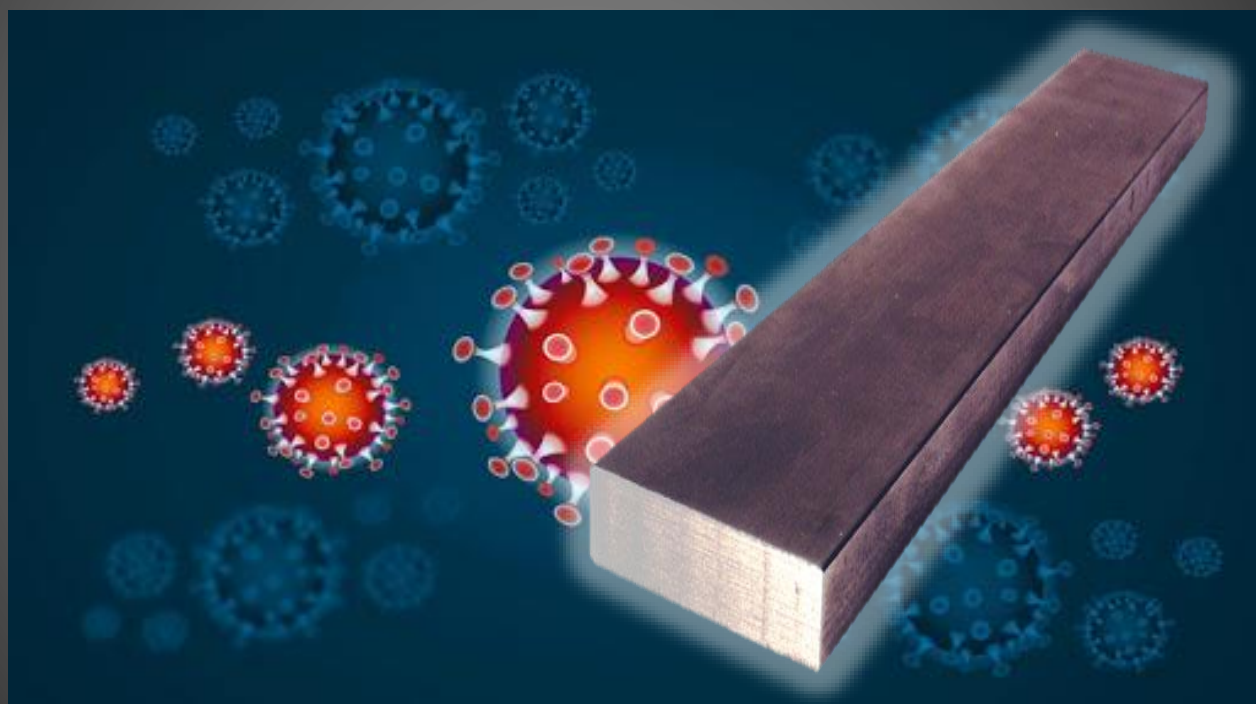




... the World of Steel!



COVID-19 STEEL ATTACK



worldsteel
ASSOCIATION

Powder Steel Consultant LV

Il Mondo dell' Acciaio dopo COVID-19
Previsioni

POWDER STEEL CONSULTANT

Approfondimenti Tecnici

sulla Siderurgia in generale

2020 COVID-19 STEEL ATTACK

DICHIARAZIONE ECONOMICA SULLA DOMANDA INTERMEDIA DI ACCIAIO

BRUXELLES (Belgio) 17 Aprile 2020

Alla luce delle continue perturbazioni causate dalla pandemia di COVID-19, la World Steel Association (worldsteel) ha deciso di non pubblicare il suo aprile Short Range Outlook (SRO) per la domanda di acciaio questo mese. L'attuale piano sarebbe di rilasciare un SRO completo a giugno, quando si spera che possiamo fare una valutazione più chiara sull'uso dell'acciaio in futuro.

L'industria siderurgica globale è colpita dal momento che i clienti sono colpiti da arresti, interruzione delle catene di approvvigionamento, collasso della fiducia e ritardo nei progetti di investimento e costruzione, nonché in un declino dell'attività di consumo. La volatilità dei mercati finanziari e il crollo dei prezzi del petrolio hanno ulteriormente minato gli investimenti.

Dopo una crescita più lenta del previsto nel 2019, principalmente a causa della profonda recessione manifatturiera nelle economie sviluppate, stiamo assistendo a un ulteriore declino della domanda globale di acciaio nel secondo trimestre del 2020. La durata dell'attuale perturbazione è attualmente impossibile da giudicare.

Tuttavia, è possibile che l'impatto sulla domanda di acciaio in relazione alla contrazione attesa del PIL possa rivelarsi meno grave di quello osservato durante la crisi finanziaria globale. La crisi finanziaria del 2008 è stata provocata da una grave riduzione delle attività industriali e di investimento a causa del crollo del sistema finanziario. L'attuale crisi economica per tutti i settori dei servizi e dei consumatori diretti potrebbe rivelarsi meno intensiva per l'acciaio.

Il percorso di ripresa dall'attuale crisi dipenderà in modo decisivo dalla durata del blocco e dalla tempistica dei piani di uscita. Questo ovviamente varierà ampiamente in tutto il mondo. Il settore manifatturiero dovrebbe riprendersi più rapidamente rispetto ad altri settori, ma si prevede che le interruzioni della catena di approvvigionamento continueranno per qualche tempo. Più lungo è il blocco, maggiore è il danno alle catene di approvvigionamento, rendendo così più difficile un rapido recupero.

In tutto il mondo l'industria siderurgica sta monitorando attentamente gli ultimi aggiornamenti su questa pandemia e sta adottando tutte le misure necessarie per salvaguardare la salute dei propri dipendenti, preservando al contempo la capacità di operare. Worldsteel ha deciso di riprogrammare la Giornata della sicurezza dell'acciaio dalla sua solita data del 28 aprile (in linea con la Giornata mondiale dell'Organizzazione internazionale del lavoro per la sicurezza e la salute sul lavoro) al 21 ottobre per ridurre il rischio di diffusione di COVID-19 nei siti di produzione dell'acciaio.

Alcuni impianti di produzione nell'industria siderurgica e nei settori che utilizzano acciaio sono passati alla produzione di ventilatori per aiutare a combattere il coronavirus. Il settore comprende che molti dei suoi clienti si trovano ad affrontare una tremenda incertezza e rimane impegnato a mantenere inventario e risorse per essere in grado di elaborare gli ordini secondo necessità.

Recupero della Cina

Dopo 8 settimane di blocco, la Cina è il primo paese a uscire dalla crisi del coronavirus e sta lavorando per la piena normalizzazione dell'attività economica. L'attività economica della Cina si è bloccata durante il blocco a febbraio, con un calo del PMI manifatturiero a 35,7, dove una cifra di 50 indica neutralità tra crescita e declino. I dati più recenti sui settori che utilizzano l'acciaio suggeriscono che dopo un calo del 7,5% nel 2019, la produzione automobilistica è diminuita del 45,8% a gennaio e febbraio 2020. La produzione a valore aggiunto di ingegneria meccanica e prodotti in metallo è diminuita del 28,2% e 26,9% in Gennaio e febbraio 2020.

Gli investimenti immobiliari e infrastrutturali sono diminuiti rispettivamente del 16,3% e del 30,3% a gennaio e febbraio 2020.

Da quando è iniziata una ripresa delle operazioni guidate dalle zone costiere alla fine di febbraio, si è gradualmente verificata una ripresa economica e il PMI cinese è balzato a 52 a marzo.

Tutti i settori che utilizzano l'acciaio dovrebbero essere pronti per la piena operatività entro la fine di aprile, ma il recupero delle categorie orientate all'esportazione richiederà inevitabilmente più tempo. Il settore delle costruzioni dovrebbe essere l'ultimo a riprendere a funzionare a causa di un lento ritorno dei lavoratori. Un forte rimbalzo è previsto nell'attività del settore che utilizza l'acciaio nella seconda metà del 2020, in particolare nel settore delle infrastrutture. D'altra parte, è probabile che un rimbalzo nei settori manifatturieri cinesi sia ostacolato dai diversi tempi per le strategie di uscita dal blocco in tutto il mondo.

Costruzione

Molti governi hanno chiesto ai cantieri non essenziali di sospendere l'attività. La disponibilità limitata di lavoratori edili migranti e la scarsa disponibilità di materiali edili a causa di problemi di produzione e consegna sono comuni in tutto il mondo. La soluzione a questi problemi varierà a livello regionale, ma è probabile che il recupero sia più lento nei paesi più dipendenti da lavoratori migranti come la Cina e l'India.

Al di là della crisi, il settore delle costruzioni potrebbe ottenere una spinta in molte regioni dai piani di stimolo del governo, poiché l'attenzione degli sforzi del governo si sposta dalla fornitura di liquidità di emergenza alla ripresa economica e al sostegno a infrastrutture, produzione e industria. Tuttavia, l'aumento dei disavanzi del bilancio nazionale limiterà la capacità di molti governi di finanziare progetti infrastrutturali.

La fiducia e le entrate indebolite dovrebbero superare la crisi COVID-19, rendendo improbabile un rimbalzo immediato nel settore dell'edilizia residenziale e non residenziale.

Equipaggiamento meccanico

Le attrezzature meccaniche, che rappresentano circa il 15% dell'uso globale di acciaio, hanno catene di approvvigionamento globali altamente integrate e dipendono fortemente dall'offerta cinese. Pertanto, i blocchi in tutto il mondo stanno influenzando gravemente le forniture di componenti, portando inevitabilmente a tagli alla produzione. Paesi asiatici come Thailandia, Taiwan, Corea, sono particolarmente colpiti dalle interruzioni della catena di approvvigionamento.

Poiché gran parte delle attrezzature meccaniche comprende beni strumentali utilizzati in fabbriche e cantieri, ad esempio impianti e attrezzature di sollevamento, la sua domanda è influenzata da investimenti ritardati e progetti di costruzione, nonché da un minore utilizzo delle fabbriche negli impianti di produzione. Un'eccezione sarebbe il settore delle attrezzature mediche.

Il rimbalzo nel settore delle attrezzature meccaniche dovrebbe essere lento poiché le catene di approvvigionamento altamente integrate saranno lente da ripristinare. Anche i fattori del lato della domanda indicano una lenta ripresa poiché i piani di investimento aziendale vengono indeboliti dal calo della fiducia degli investitori, dall'erosione della stabilità finanziaria e dall'incertezza nel contesto commerciale globale, nonché da una debole economia globale. La caduta dei prezzi del petrolio ridurrà gli investimenti nel settore energetico.

Settore automobilistico

L'industria automobilistica, che negli ultimi anni stava già attraversando un crollo con una crescita negativa in tutto il mondo a causa della saturazione della domanda, dei cambiamenti nella regolamentazione e della trasformazione verso i veicoli elettrici, dovrebbe essere tra le più colpite da COVID-19. È prevista una combinazione di shock della domanda e dell'offerta, in particolare nell'UE e negli Stati Uniti, dove il settore rappresenta circa il 20% dell'utilizzo totale di acciaio.

Dopo aver dimostrato le peggiori prestazioni dal 2012 con un calo del 5,9% della produzione nel 2019, il settore automobilistico dell'UE dovrebbe registrare un altro forte calo quest'anno, come già evidenziato da alcune prime indicazioni dell'impatto della pandemia. Le immatricolazioni di auto nuove a marzo nelle principali economie europee colpite da virus (ovvero Italia, Francia, Spagna) sono diminuite del 69-85%. Dal lato dell'offerta, la produzione è influenzata da arresti e interruzioni della catena di approvvigionamento.

Il blocco ha già causato una perdita di 1,4 milioni di unità di produzione automobilistica in Europa a partire dal 9 aprile, secondo l'Associazione europea dei costruttori di automobili. L'industria automobilistica negli Stati Uniti sperimenterà una tendenza simile.

L'industria automobilistica coreana, le cui catene di approvvigionamento sono state gravemente colpite dalla chiusura cinese nel primo trimestre 2020, sta affrontando anche una domanda interna ed estera debole. Poiché il Giappone è ancora in una fase iniziale della curva pandemica, l'impatto di COVID-19 deve ancora essere visto, ma è probabile che anche il Giappone subirà un grave impatto.

Una ripresa della domanda per l'industria automobilistica oltre il periodo di blocco dovrebbe essere lenta considerando il previsto aumento della disoccupazione e la diminuzione del reddito disponibile. È improbabile anche un rapido rimbalzo della produzione, data la complessità delle catene di approvvigionamento auto e possibili fallimenti dei fornitori durante i periodi di blocco. Tuttavia, la ripresa della produzione automobilistica cinese dovrebbe essere più forte che in altri paesi.

La pandemia non cambierà le tendenze a lungo termine nel settore automobilistico con una maggiore regolamentazione ambientale e il consumatore si sposta verso ibridi plug-in e veicoli elettrici completi.