

Novità in vista per i magazzini LME

Oggi parliamo dell'LME-London Metal Exchange, partendo da un articolo di Roberto Capezzuoli apparso sul sito first online e che riguardano le scorte LME.

Chi opera sull'LME sa bene quanto tempo bisogna aspettare per ritirare la merce da un magazzino LME soprattutto in Asia. Quando i cinesi hanno acquistato l'LME, il primo impegno che ha preso il nuovo presidente è stato quello di risolvere questo annoso problema che ha sollevato moltissime proteste da parte delle aziende che operano su questo mercato. Adesso, da quanto si è appurato, la borsa metalli di Londra, il maggior mercato mondiale dei metalli non ferrosi, sta studiando nuove regole per facilitare l'uscita della merce dai siti in cui è custodita e per cui oggi l'attesa può superare anche i 100 giorni, nonostante l'ampiezza delle scorte. Un comunicato emesso oggi dall'LME afferma che i magazzini ritardatari dovranno consegnare più metallo di quanto ne ricevono, in base a una precisa formula che vuol venire incontro alle necessità dei clienti.

Molti utilizzatori di metalli sono infatti esasperati dalle difficoltà di ottenere le consegne in tempi adeguati alle esigenze. Consultazioni in merito sono già in atto e il piano sarà messo a punto in ottobre, per poi applicare la proposta, se accolta, a partire dall'aprile prossimo. **I ritardi nell'uscita del materiale custodito nei magazzini LME contribuiscono ad aumentare i premi** che i compratori devono pagare ai loro fornitori per ricevere fisicamente la merce richiesta.

Le lamentele riguardano diversi siti, dallo scalo malese di Johor, molto importante soprattutto per il rame, a quelli europei di Anversa e Vlissingen, da New Orleans a Detroit. La rete di magazzini Lme conta 765 località in 36 città diverse, ma secondo Charles Li, ceo dell'Hong Kong Exchanges & Clearing (la borsa che ha rilevato l'Lme lo scorso anno) solo 5 sono i siti che creano problemi ai clienti, e sono quelli appena citati. Quest'anno la borsa metalli ha cancellato 83 magazzini dall'elenco di quelli autorizzati a ricevere e spedire metalli a fronte dei futures scambiati presso l'Lme.

Vlissingen (Olanda) e Detroit (Usa) custodiscono il 64% delle ingentissime scorte di alluminio della borsa. Invece Johor, New Orleans e Anversa hanno l'89% di tutto lo stock di rame Lme. Tra i meccanismi già approvati lo scorso anno, c'è quello in base al quale chi accumula più di 900mila tonnellate di stock deve raddoppiare il volume minimo della merce di consegnare, facendola uscire quindi dal magazzino. Questo e altri provvedimenti non hanno però ancora risolto del tutto il problema, anche se "non occorre il bazooka per ottenere la consegna della merce", come dice Charles Li. Da qui il nuovo ciclo di consultazioni e proposte. A Detroit la gestione dei magazzini è soprattutto di Metro International Trade Services (del gruppo Goldman Sachs) mentre Pacorini Metals (controllata da Glencore Xstrata) è leader a Vlissingen, Johor e New Orleans. Invece Nems (di Trafigura Beheer) è il principale sito Lme di Anversa.