

Movimentazione nel Porto di Ravenna del 1° semestre 2020 (Gennaio - Giugno 2020)

Considerazioni sulle principali merceologie.

Nel momento in cui le prime stime sulla movimentazione complessiva nel Porto di Ravenna per il mese di Luglio 2020, seppure ancora da validare, accennano finalmente a valori positivi (oltre al 2,5%) rispetto lo stesso mese dell'anno precedente, segno della tanto attesa, quanto necessaria, inversione di tendenza dopo i durissimi mesi del primo semestre 2020, rileviamo che la movimentazione nei primi sei mesi del 2020 è stata pari a 10.723.820 tonnellate di merce, in calo del 19,7% (2.636.046 tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con il mese di giugno che ha registrato una movimentazione pari a 1.801.290 tonnellate e una diminuzione del 25,6% (620.680 tonnellate in meno) rispetto al mese di giugno 2019.

Gli sbarchi e gli imbarchi del semestre sono stati, rispettivamente, pari a 9.027.214 (-21,8%) e a 1.696.606 (-6,3%) tonnellate.

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO** si evince che, rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno, le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 8.728.566 tonnellate - sono calate del 21,3% (2.359 mila tonnellate in meno) e, nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container presentano un passivo del 10,2% (1.122.285 tonnellate, con 127 mila tonnellate in meno) mentre quelle su rotabili del 14,9% (678.750 tonnellate, 119 mila tonnellate in meno).

I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 1.995.254 tonnellate - hanno registrato una diminuzione dell'12,2% (277 mila tonnellate in meno).

Spostando, poi, l'analisi sulle categorie merceologiche, il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 2.184.571 tonnellate di merce, ha registrato un calo del 10,9% (267 mila tonnellate in meno) rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno, anche se per il mese di luglio le prime stime parlano, finalmente, di una ripresa a due cifre percentuali.

Come per i mesi scorsi, la contrazione riguarda principalmente i cereali (il grano e il mais, passati da 815.029 a 285.466 tonnellate, in calo del 65% sul semestre e del 49,3% sul mese di giugno). In recupero in giugno le farine (+9,4%), anche se continuano ad essere in calo sul semestre (-2,6%), mentre rimangono in aumento sul semestre (nonostante la flessione del mese di giugno, -11,3%) gli sbarchi di semi oleosi, con 532.395 tonnellate (+35,3% sul semestre) provenienti in gran parte dal Brasile e legate agli alti standard di fabbisogno del ciclo industriale, grazie alla produzione in aumento nel nostro porto.

L'importazione di cereali nel primo semestre ha risentito sia della minore domanda causata dal lockdown e dal conseguente blocco del circuito *Horeca (Hotellerie-Restaurant-Café/Catering)*, principalmente a causa dell'assenza di turisti, sia dell'accumulo di scorte alla fine dello scorso anno.

Vale la pena, inoltre, rilevare come in questo periodo gli scarsi arrivi via nave siano stati, in parte, compensati dagli arrivi dall'Ungheria e dall'est Europa via treno, risultato molto competitivo grazie a politiche di sostegno al ferroviario e a politiche daziarie.

Le prime indicazioni per il secondo semestre sembrano in controtendenza, con un progressivo calo dell'utilizzo del treno a favore del "via mare": infatti, già a partire dal mese di luglio sono comparsi i primi segnali di "risveglio", con oltre 20 navi in porto per circa 400 mila tonnellate di prodotto agroalimentari.

E' interessante porre in relazione le prospettive per Porto di Ravenna nel settore dei cereali (il porto è, infatti, leader in Italia e tra i primi porti in Europa nel 2019) con le prime stime di Italmopa (*Associazione Mugnai Industriali d'Italia*) sulla produzione nazionale di grano tenero e di grano duro per il 2020.

La produzione di grano tenero è prevista, nel 2020, a poco meno di 2,8 Milioni di tonnellate, con una riduzione superiore al 5% rispetto ai volumi della produzione 2019, a fronte di un fabbisogno che, nel corso degli ultimi anni, è risultato superiore a 5,4 Milioni di tonnellate.

Per quanto riguarda invece la produzione nazionale di grano duro nel 2020 potrebbe registrare, nonostante l'incremento delle superfici, un volume produttivo di circa 3,9 milioni di tonnellate, in contrazione rispetto al 2019, a fronte di un fabbisogno dell'Industria molitoria superiore a 5,8 milioni di tonnellate. Se il dato dovesse essere confermato, per la settima volta dal 2000, la produzione nazionale non supererebbe 4 milioni di tonnellate.

La riduzione della produzione nazionale è ascrivibile, in larga misura, alla contrazione del 25% della produzione della Regione Puglia causata dall'anomalo andamento climatico costatato nel periodo di crescita della pianta, che ha portato ad un record dei volumi importati nel Porto di Bari.

Ciononostante la Puglia, con una produzione di circa 760.000 tonnellate di frumento duro, resta la principale area produttiva del Paese, precedendo la Sicilia, le Marche, l'Emilia Romagna e la Basilicata.

L'Italia si conferma, ad ogni modo, il principale Paese produttore di frumento duro nell'UE davanti alla Francia (1,3 milioni di tonnellate), la Spagna (850.000 tonnellate) e la Grecia (800.000 tonnellate), ma anche il principale Paese trasformatore, con circa 5,8 milioni di tonnellate di frumento duro trasformate in semola, davanti alla Francia (meno di 600.000 tonnellate).

Complessivamente, tenuto conto che non tutto il grano prodotto in Italia, sia duro che tenero, è destinato all'Industria molitoria ma anche ad altri usi e all'export, riducendosi, di fatto, l'effettiva disponibilità di materia prima nazionale, la percentuale di autoapprovvigionamento del nostro Paese risulta compresa tra il 40% e il 50% e, quindi, ci sono concrete prospettive che il Porto di Ravenna possa consolidare per il 2020 la propria leadership a livello italiano e il posizionamento a livello europeo.

Il Regolamento UE 642/2010 (introdotto dalla Commissione agricola europea per tutelare i produttori europei da politiche aggressive e da condizioni di mercato svantaggiose) prevede un meccanismo automatico che introduce dazi all'importazione per mais, sorgo e segale: il calcolo si basa, in sintesi, sulla differenza tra un prezzo di riferimento europeo e il benchmark mondiale per il mais, vale a dire il prezzo USA calcolato come prezzo CIF (*Cost Insurance and Freight*) del mais nel porto di Rotterdam.

Alla luce dell'ampia offerta e dei bassi prezzi del mais in tutto il mondo, la Commissione agricola europea, con il Regolamento (UE) 2020/573, ha fissato per mais, sorgo e segale, a partire dal 27

aprile 2020, un dazio all'importazione di 5,27 € per tonnellata, attivando il meccanismo automatico previsto dal citato Regolamento UE 642/2010, elevato successivamente, sempre per effetto del calcolo automatico, a 10,40 € per tonnellata a partire dal 5 maggio 2020.

Gli ultimi dazi all'importazione per il mais, il sorgo e la segale erano stati in vigore, da ultimo, tra agosto 2017 e marzo 2018 (tra 5 € e 10 € per tonnellata), dopodiché erano stati azzerati.

A fronte del rialzo dei prezzi internazionali del mais, sempre per il meccanismo del calcolo automatico, dal 23 giugno 2020 i dazi all'importazione per il mais, il sorgo e la segale sono stati abbassati a 4,65 €, recuperando quasi 6 € a tonnellata e, dallo scorso 3 luglio, con il Regolamento (UE) 2020/959, sono stati di nuovo azzerati.

«Quest'anno – commenta Cesare Soldi, presidente dell'AMI, l'Associazione Maiscoltori Italiani - nella UE si importeranno circa 19 milioni di tonnellate di mais. Per il quarto anno consecutivo l'Unione Europea sarà il primo importatore mondiale di mais, che è e resterà una coltura fondamentale per l'agricoltura e la zootecnia nazionale ed europea. Gli strumenti di regolamentazione del mercato che sono entrati in funzione rimangono, oggi, l'unica rete di sicurezza dell'agricoltore europeo di fronte alla crisi dei mercati globali. Una sicurezza debole. Si tratta di meccanismi di dogana che, almeno in parte, tengono conto della distorsione della competizione e di conseguenza della realtà dei costi di produzione europei»

Se è vero, da un lato, che l'introduzione dei dazi all'importazione per mais, sorgo e segale ha lo scopo di tutelare la produzione europea da condizioni di mercato aggressive (ampia offerta straniera a bassi prezzi), è vero anche che per i porti di importazione come il Porto di Ravenna, leader italiano nell'importazione di cereali, l'azzeramento dei dazi doganali sulle importazioni di mais, sorgo e segale rappresenta una notizia importante e positiva.

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, con 1.810.324 tonnellate movimentate, hanno registrato nei primi sei mesi del 2020 un calo del 29,3%, con 751 mila tonnellate in meno rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno, da imputarsi principalmente al calo delle materie prime (-30,3%) per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, con 1.586.930 tonnellate (689 mila tonnellate in meno rispetto lo stesso periodo dell'anno precedente). Sul risultato semestrale negativo pesa significativamente – accanto ai trend negativi dei mesi precedenti - il mese di Giugno che, con sole 239.141 tonnellate sbarcate, ha registrato un calo del 52,3% rispetto allo stesso mese del 2019, ovvia conseguenza della chiusura e della lenta ripartenza delle aziende del distretto ceramico di Sassuolo.

Il calo degli arrivi di tali merci si è riflesso anche sui treni delle argille che collegano il Porto di Ravenna a Dinazzano Po i quali, dopo la sospensione del servizio ad aprile e la ripresa di maggio, sono ripartiti con un ritmo più moderato.

Per il mese di luglio, pur in negativo, le prime stime accennano a una flessione praticamente dimezzata rispetto al mese di Giugno.

“Il comparto della ceramica italiana è chiamato ad una reazione dopo i risultati negativi del 2019 e le perdite dovute al Covid nei primi mesi del 2020 stimate in 350 milioni di euro da Confindustria Ceramica” – sostiene Anthony Pascarella, Business Developer di Italcer USA (Italcer Group è il sesto gruppo italiano di piastrelle in ceramica con ricavi per 200 milioni di euro, proprietario di marchi come Devon & Devon, La Fabbrica Ceramiche, Elios Ceramica, AVA, Ceramica Rondine).

“La Spagna, unico competitor europeo del Belpaese, è in continua ascesa e potrebbe nei prossimi anni erodere ancor di più la quota di mercato tricolore nella fascia medio-alta del mercato. Gli investimenti nell’industria 4.0 e la stampa digitale, il lancio del grande formato in 320cm x 160cm con spessore ridotto e lo sviluppo di nuove applicazioni dei materiali in gres porcellanato devono rappresentare le chiavi di volta per riprendere la leadership in questo settore fondamentale per l’economia del Belpaese. Sarà però necessario un cambio di prospettiva: presenza diretta sul mercato di destinazione, educazione al prodotto ed assistenza al cliente in loco possono fare la differenza già nel breve periodo. È importante inoltre lavorare su una riduzione del costo dell’energia che, in Italia, è tra i più alti d’Europa e determina una forte incidenza sul prezzo di produzione. Senza tralasciare la necessità di incentivare stabilimenti sempre più “green” al fine di ridurre l’impatto sull’ambiente.”

I **PRODOTTI METALLURGICI**, con 2.613.461 tonnellate, risultano in calo, rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno, del 28,6% (1.049 mila tonnellate in meno), cui il mese di Giugno contribuisce con un calo del 25,7% (162 mila tonnellate in meno rispetto Giugno 2019) anche se, sulla base delle prime stime, seppur da validare, nel mese di Luglio i prodotti metallurgici registreranno finalmente un andamento ampiamente positivo.

I Paesi da cui sono calate maggiormente le importazioni sono la Turchia (-20,8%; -152 mila tonnellate), l’India (-39,8%; - 157 mila tonnellate) e soprattutto la Cina (-70,7%; -229 mila tonnellate).

Recentemente la World Steel Association ha pubblicato i dati sulla produzione mondiale di acciaio grezzo relativi al mese di giugno (148,3 milioni di tonnellate, in calo del 7% rispetto a giugno 2019) e del primo semestre del 2020 (873,1 milioni di tonnellate, in calo del 6% rispetto allo stesso periodo del 2019).

Continua a crescere la produzione della Cina (91,6 milioni di tonnellate a giugno, con un incremento del 4,5% rispetto a giugno 2019) ma, nonostante ciò, le esportazioni cinesi di acciaio nel mese di giugno – come riporta *Mysteel global* - «sono scese al livello minimo degli ultimi otto anni a 3,7 milioni di tonnellate, mentre le importazioni hanno superato 1,9 milioni di tonnellate raggiungendo il valore massimo negli ultimi dieci anni». La fonte sono le ultime statistiche dell’Amministrazione generale delle dogane della Cina, che adduce a motivazione «la bassa domanda di acciaio nel resto del mondo e la rapida ripresa della domanda in Cina dopo che il coronavirus l’aveva rallentata». Secondo un rapporto di *Platts Breaking News*, a giugno la Cina sarebbe diventata un importatore netto di acciaio per la prima volta da 11 anni, nonostante la produzione record giornaliera di acciaio grezzo durante il mese, e sembra che le importazioni cinesi di semilavorati in acciaio rimarranno forti anche nei mesi di luglio e di agosto, mentre le esportazioni rimarranno basse. Infatti i volumi totali delle esportazioni di acciaio sono diminuiti del 15,9% sul mese e del 30,3% sull’anno: e questo perché «a causa della pandemia di COVID-19, oltre il 70% dei produttori di automobili in Europa, Giappone e Corea del Sud, i principali acquirenti dell’acciaio piatto cinese, hanno interrotto la produzione».

Mentre la Cina cresce, gli altri principali paesi asiatici risultano in calo: l'India si è fermata a 6,9 milioni, (-26,3%), il Giappone a 5,6 milioni di tonnellate (-36,3%) e la produzione della Corea del Sud è stata di 5,1 milioni di tonnellate (-14,3%).

Forte calo anche per gli Stati Uniti (che hanno prodotto 4,7 milioni di tonnellate di acciaio grezzo, con un calo del 34,5%), mentre la produzione nella CSI è stata stimata a 7,9 milioni, in calo del 5%. In controtendenza invece la produzione dell'Ucraina (1,8 milioni, +9%) e della Turchia (2,8 milioni di tonnellate, +4,1%).

In Europa la situazione non è certo migliore: la Germania ha prodotto 2,5 milioni di tonnellate a giugno 2020 (-27,3%), mentre Francia e Spagna hanno prodotto 0,8 milioni di tonnellate, in calo rispettivamente del 34,9% e del 31,5%. L'Italia, invece, si sarebbe fermata a 1,8 milioni, in calo del 13%, con un dato che, secondo la World Steel Association (WSA), non corrisponde però a quello diramato nei giorni scorsi da Federacciai, i cui dati mostrano infatti percentuali ancora negative ma comunque sensibilmente migliori rispetto a quelle di WSA (quasi 1,92 milioni di tonnellate prodotte nel sesto mese del 2020 con un calo del 7,9%) confermando un lento progresso e una leggera risalita della produzione italiana di acciaio nel mese scorso.

Per quanto riguarda il porto di Ravenna e le importazioni di prodotti siderurgici – richiamando il fatto che nel 2019, il porto di Ravenna aveva importato da paesi extra-ue 3.556.838 tonnellate, risultando il primo porto italiano per l'import di metallurgici extra-ue (56,2%) e tra i primi porti europei (14%) - di interesse è la recente pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 30/06/2020 del Regolamento di esecuzione (UE) 2020/894 che modifica, a decorrere dal 1° luglio 2020, il regolamento di esecuzione (UE) 2019/159, istitutivo, fino al 30 giugno 2021, delle misure di salvaguardia definitive sulle importazioni di determinati prodotti di acciaio, che ha ricevuto critiche bipartisan da sia Federacciai sia da Assofermet (associazioni rispettivamente dei produttori e dei distributori di acciaio), ed i cui effetti sulle categorie merceologiche movimentate nel Porto, per effetto dell'applicazione dei complessi meccanismi rivisitati, sono in corso di valutazione.

In calo nel primo semestre 2020 anche i **PRODOTTI PETROLIFERI** (-16,2%) e i **CHIMICI LIQUIDI** (-12,6%), con un andamento nel mese di Giugno che conclude il ciclo negativo, legato essenzialmente (nelle varie declinazioni connesse alle specificità delle varie tipologie merceologiche) al fermo delle attività economiche, pubbliche e private per effetto del lockdown da pandemia di COVID-19.

Le prime stime di Luglio, infatti, confermano l'inversione di tendenza per i prodotti chimici, con dati finalmente in crescita rispetto lo stesso mese dell'anno precedente.

Per i **CONTENITORI**, pari a 99.171 TEUs nel primo semestre 2020, si sono registrati 10.803 TEUs in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019 (-9,8%). Nel solo mese di giugno i TEUs sono stati 17.702, con una flessione del 15,6%.

Il numero delle toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 217 contro le 298 del periodo gennaio-giugno 2019.

Positiva la recente notizia relativa ad un ritorno del gruppo Tarros che riprenderà a scalare il porto di Ravenna attivando una linea container che collegherà il nostro porto con diverse destinazioni

nel Mediterraneo Orientale. L'obiettivo dichiarato dall'armatore è quello di offrire un servizio di collegamento diretto al mercato emiliano romagnolo, mediante l'utilizzo del suo principale porto, rendendo così più vantaggiosa la logistica regionale.

Ancora negativi i **TRAILER**, per 26.613 pezzi nel primo semestre 2020, con 5.706 pezzi in meno rispetto allo scorso anno (-17,7%); nel mese di giugno si sono registrati 5.540 pezzi (-7,7%).

Il segno è ancora negativo ma il numero dei pezzi mensile comincia a crescere (superando la quota "psicologica" di 5.500 pezzi nel mese di giugno), evidenziando una ripresa del traffico di rotabili, trend che si conferma con il superamento dei 6.000 pezzi nel mese di Luglio, sulla base delle prime stime.

E', infatti, segnale confortante la notizia che, a partire dal 17 luglio, le due navi Eurocargo Sicilia e Eurocargo Catania di proprietà del Gruppo Grimaldi (fino a tale data noleggiate alla CIN/Tirrenia) sono state riposizionate su una nuova linea Ravenna – Brindisi – Catania, riattivando così un servizio RO-RO del Gruppo sospeso qualche anno fa. Come detto, tale servizio ha affiancato quello "storico" della CIN/Tirrenia che continua ad operare con il medesimo numero di navi.

Nel mese di giugno si è registrata anche la ripresa degli arrivi di **AUTOMOTIVE** dagli stabilimenti turchi e serbi di FCA Group (73 pezzi).

I dati di Acea (*European automobile manufacturers association*) sono impietosi: «A giugno 2020, le immatricolazioni di nuove autovetture nell'UE sono state pari a 949.722 unità, con un calo del 22,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, quando sono state vendute 1.222.942 auto».

Tuttavia si registra «un leggero miglioramento rispetto a maggio 2020, che ha visto un calo del 52,3% in tutta l'Unione europea. Sebbene le concessionarie abbiano riaperto le attività dopo che le misure di blocco sono state revocate, la domanda dei consumatori non ha recuperato completamente il mese scorso».

Tutti i mercati dell'Ue hanno continuato a registrare cali significativi a giugno, con la Francia (+1,2%) unica eccezione alla regola. «Questo può essere spiegato dai nuovi incentivi per stimolare le vendite di veicoli a basse emissioni introdotti dal governo francese all'inizio di giugno».

Osservando gli altri principali mercati automobilistici, la Spagna (-36,7%), la Germania (-32,3%) e l'Italia (-23,1%) hanno registrato un calo a due cifre il mese scorso.

Durante la prima metà del 2020, la domanda dell'Ue di nuove autovetture si è contratta del 38,1%, il risultato di quattro mesi consecutivi di declino senza precedenti in tutta la regione. Tra i quattro principali mercati dell'Ue, quest'anno la Spagna ha registrato il calo maggiore (-50,9%), seguito da Italia (-46,1%), Francia (-38,6%) e Germania (-34,5%).

Il **TRAFFICO FERROVIARIO**, con 1.569.660 tonnellate movimentate nel primo semestre 2020, ha registrato un calo dell'14,9%, dovuto principalmente agli inerti, calati di oltre il 40,7%, pari a oltre 180 mila tonnellate, e ai metallurgici (-15,6%, oltre 170 mila tonnellate).

In significativo aumento, invece, i cereali e gli sfarinati (+69,3%), grazie ai treni provenienti dall'Est Europa che hanno trasportato oltre 74.000 tonnellate in entrata. In aumento (+7,5%) anche i

prodotti chimici nonché, con quote decisamente inferiori, i fertilizzanti e la borlanda, merceologie che nel 2019 non erano state movimentate su ferrovia.

Il numero dei treni (1.839) risulta in crescita del 1,8%; in calo, invece, i carri (- 4.360).

Nonostante la partenza ad aprile del nuovo servizio di Medlog sulla rotta "*Milano Segrate - porto di Ravenna - Milano Segrate*" (due coppie di treni per il trasporto di container, con partenze in import dal porto di Ravenna nei giorni di giovedì e sabato e, per l'export da Milano Segrate, nei giorni di mercoledì e venerdì) per i TEUs si è registrato un -24,2%, ovvero 2.000 TEUs in meno.