

Porti

Ravenna  
24 Aprile 2020

## Il coronavirus si abbatte sul bilancio di marzo: -30% di merci

Calano tutte le merceologie, ecco l'effetto del lockdown



**24 Aprile 2020 - Ravenna** - Se a fine febbraio il traffico nel Porto di Ravenna vedeva solo accennati gli effetti dell'emergenza pandemica da COVID-19 e del lockdown imposto al Paese (la movimentazione dei primi due mesi del 2020 aveva, infatti, registrato un leggero calo dell'1,2% e una buona performance nel mese di febbraio, con un +0,9% rispetto febbraio 2019), il mese di marzo 2020 ha registrato, invece, una decisa flessione, con un calo nella movimentazione complessiva del -30,4% (1.761.883 tonnellate contro le 2.532.490 tonnellate di marzo 2019), portando il disavanzo del primo trimestre del 2020 a un -12,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Gli sbarchi e gli imbarchi del primo trimestre sono stati, rispettivamente, pari a 4.772.742 (-13,6%) e 816.083 (-7,2%) tonnellate.

Analizzando le merci per condizionamento, si evince che nel primo trimestre 2020 le merci secche (rinfuse solide e merci varie) sono calate del -16,3% (quasi 710 mila tonnellate in meno), le rinfuse liquide di un più contenuto -1,9% mentre, per le merci unitizzate, quelle in container risultano con un passivo del -9% e quelle su rotabili del -8,1%.

Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 964.357 tonnellate complessive di merce movimentata, ha registrato nel primo trimestre 2020 un calo del -19% rispetto al primo trimestre 2019, proseguendo il trend negativo dei primi mesi del 2020.

Di particolare significatività il calo dell'import di cereali (-356.183 tonnellate) mentre più contenuto quello delle farine di semi oleosi (poco più di 2.500 tonnellate in meno).

Sull'import cerealicolo pesano fattori mondiali, connessi in questa fase all'emergenza coronavirus: si è registrato, in effetti, un rialzo di prezzo della materia prima, dovuto sostanzialmente alle difficoltà nella logistica e nei trasporti via terra e alle dinamiche più complesse per il grano importato via mare, come, ad esempio, gli ostacoli per noleggiare navi che possano sbarcare materie prime agricole nei porti italiani. «Sul piano nazionale», afferma il presidente di Anacer, Carlo Licciardi, «non registriamo alcuna manovra speculativa sul prezzo del grano importato tale da far lievitare i prezzi dei prodotti lavorati. La variazione in aumento rispecchia il reale valore di mercato, dopo il calo verificatosi nelle settimane precedenti la crisi Covid-19. A confermare l'assenza di speculazioni sull'import cerealicolo, da sottolineare le buone scorte di grano e altra materia prima in Italia, tant'è che attualmente dai porti sta uscendo prodotto importato a fine 2019, con ampie scorte accumulate nei primi mesi del 2020.»

In controtendenza, invece, i semi oleosi, la cui movimentazione complessiva aumenta, nel trimestre, del +16%, per circa quasi 30 mila tonnellate, e gli oli vegetali che aumentano di oltre 32 mila tonnellate (+15,5%).

I materiali da costruzione, con 994.468 tonnellate movimentate complessivamente nel primo trimestre 2020, hanno registrato un calo dell'8,3% rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno; tale flessione è da imputarsi, principalmente, al calo delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo (-63.175 tonnellate; -6,7%).

Commenta il presidente di Confindustria Ceramica, Giovanni Savorani, «facendo un'analisi dei nostri stabilimenti, noi siamo fermi dal 22 marzo. Abbiamo spento i forni, le fabbriche sono rimaste vuote, chi lavora, dal commerciale, all'amministrativo al marketing, lo fa in smart working.» La ripartenza avverrà comunque «molto lentamente. Giocoforza - afferma il presidente di Confindustria Ceramica - «non ci saranno le condizioni per procedere al ritmo di prima per via di molti limiti. Gli ordinativi sono in forte calo, possiamo già stimare almeno un 20-25% in meno, dovremo fronteggiare l'effetto filiera dove non tutto sarà disponibile, senza dimenticare che il lockdown non è avvenuto in contemporanea per tutti e, quindi, quando noi ripartiremo, ci saranno clienti fermi»

I prodotti metallurgici, con 1.473.392 tonnellate movimentate complessivamente nel primo trimestre 2020, diminuiscono del -17% rispetto ai primi tre mesi dello scorso anno, in particolare nella movimentazione dei coils (-18,9%; -314.537 tonnellate). All'inizio dell'emergenza pandemica da COVID-19, la produzione di acciaio dava già segni di rallentamento, con un incremento soltanto dell'1% rispetto ai primi due mesi del 2019.

L'area con la frenata più brusca è stata quella dei paesi dell'UE, con un calo della produzione di oltre il 9%. Ad eccezione di Francia, Finlandia e Slovenia, tutti gli altri Paesi hanno evidenziato riduzioni della produzione: dal -36% della Spagna, al -10,9% della Germania e al -2,3% dell'Italia. Anche il calo della domanda di acciaio, già in atto nel settore dell'automotive, ed il rallentamento in tutti gli altri settori utilizzatori a seguito dei provvedimenti di blocco dell'attività, hanno provocato un calo della produzione di acciaio che difficilmente potrà essere recuperato nel corso del 2020.

In diminuzione nel primo trimestre 2020 anche i prodotti petroliferi (-2,4%) e i chimici liquidi (-16,4%).

Per i contenitori, pari a 48.064 TEUs, nel primo trimestre 2020, si sono registrati 4.095 TEUs in meno rispetto ai primi tre mesi del 2019 (-7,9%): la criticità della performance nel mese di marzo (che perde, rispetto a marzo 2019, il -17,3%, pari a 3.357 TEUs) ha, di fatto, accentuato il pesante calo registrato già ad inizio anno.

Dall'inizio di marzo, gli effetti della netta riduzione dell'export di container dalla Cina per effetto del lockdown e delle varie misure adottate per contrastare l'emergenza pandemica da COVID-19, hanno iniziato a farsi sentire anche nei porti italiani. In effetti, le portacontainer arrivate nei nostri porti nelle ultime settimane erano quelle partite dalla Cina prima che scoppiasse l'emergenza sanitaria (il transit time è di quasi 30 giorni) e, dunque, viaggiavano abbastanza piene, nonostante l'inizio del Capodanno cinese. Le successive rotazioni, quelle sopravvissute ai numerosi blank sailing dei vettori marittimi, hanno portato navi semivuote.

Segno negativo nel primo trimestre 2020, rispetto il primo trimestre del 2019, sia per i trailer (-6,8%) che per gli automotive (-46,5%) anche per la criticità della performance realizzata nel mese di marzo 2020 rispetto a marzo 2019 (-13,9% per i trailer; -63,2% per gli automotive), che ha accentuato l'andamento negativo registrato sin da inizio anno. 

[📄 L'ANALISI DEI DATI SETTORE PER SETTORE](#)