

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna




PORTO DI RAVENNA

FEBBRAIO 2024



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura della
**AREA PIANIFICAZIONE E SVILUPPO, LOGISTICA E INTERMODALITÀ,
PROMOZIONE, PROGETTAZIONE UE**
(Direzione Operativa)

Capo Area Vittoria Sbrighi

chiuso il 04/04/2024

Le statistiche mensili dei traffici nel Porto di Ravenna, complete di commenti e grafici, sono disponibili all'indirizzo:

<http://www.port.ravenna.it/category/portoravenna/statistiche/>

Citazione raccomandata in caso di utilizzo:

AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale, *“Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna”* - Ravenna, febbraio 2024.

SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva Febbraio 2024</i>	5
II.	<i>FOCUS Categorie Merceologiche</i>	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	12
3.	PRODOTTI METALLURGICI	13
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	16
5.	CROCIERE	22

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO-FEBBRAIO E ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-FEBBRAIO 2024	8
FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO-FEBBRAIO 2024 VS GENNAIO-FEBBRAIO 2023	8

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI

I. Movimentazione complessiva

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 1: "RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE"**)

**Gennaio-Febbraio
2024**

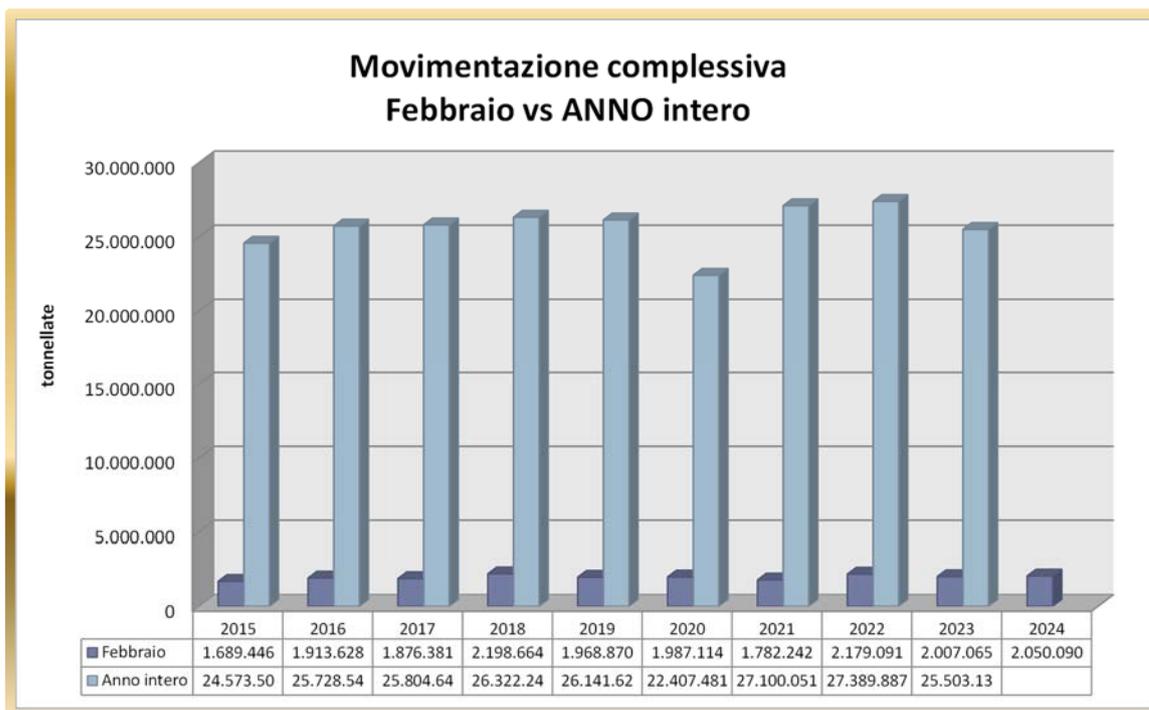
Il **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI DUE MESI** del **2024** ha movimentato complessivamente **3.813.271 TONNELLATE**, in calo del **9,0%** (quasi **379 MILA DI TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **3.295.106 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **518.165 TONNELLATE** (rispettivamente, **-10,6%** e **+2,4%** in confronto ai **PRIMI 2 MESI** del **2023**).

Numero di toccate

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **405**, con **35** toccate in più (**+8,6%**) rispetto al **2023**.

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO-FEBBRAIO E ANNO INTERO



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Febbraio 2024

Il mese di **FEBBRAIO 2024** ha registrato una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di **2.050.090 TONNELLATE**, in crescita del **2,1%** (quasi **43 MILA TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso mese del **2023**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **1.763.248** e a **286.842 TONNELLATE** (**+1,6%** e **+5,6%** in confronto a **FEBBRAIO 2023**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nei **PRIMI DUE MESI** del **2024** si evince che le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **3.021.093 TONNELLATE** - sono diminuite del **10,6%** (quasi **358 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2023**, mentre il mese di **FEBBRAIO**, con **1.675.529 TONNELLATE** movimentate, risulta in crescita del **4,8%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**.

Merci per condizionamento

Nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, con **312.162 TONNELLATE**, sono calate del **10,2%** rispetto ai **PRIMI DUE MESI DEL 2023** nonostante il contributo positivo del mese di **FEBBRAIO**, che ha movimentato **195.153 TONNELLATE (+9,5%** rispetto lo stesso mese del **2023**).

Merci secche

Negativo invece il risultato, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024**, per le **MERCI SU ROTABILI** (**281.274 TONNELLATE**), in calo del **7,6%** rispetto al **2023**. Positivo comunque il risultato del mese di **FEBBRAIO 2024** con **158.139 TONNELLATE** movimentate (**+3,9%** rispetto al mese di **FEBBRAIO 2023**).

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **792.178 TONNELLATE** nel periodo **GENNAIO-FEBBRAIO 2024**, sono diminuiti del **2,6%** rispetto allo stesso periodo del **2023** anche a causa del contributo negativo del mese di **FEBBRAIO 2024**, con **374.561 tonnellate (-8,2%** rispetto al mese di **FEBBRAIO 2023**).

Prodotti liquidi

Dalle prime stime sui traffici a chiusura degli ordinativi sul **PCS** (**PORT COMMUNITY SYSTEM**) si prospetta per il mese di **MARZO 2024** una movimentazione complessiva di poco superiore ai **2,3 MILIONI DI TONNELLATE**, in lieve diminuzione (**-1%**) rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

Prime stime per marzo 2024

Buono il risultato dei **PETROLIFERI**, in aumento di oltre **100.000 TONNELLATE (+60%)**, dei **METALLURGICI**, in aumento di oltre **85.000 TONNELLATE (+ 21%)**, degli **AGROALIMENTARI SOLIDI**, in aumento di oltre **42.000 TONNELLATE (+11,5%)** e dei **MATERIALI DA COSTRUZIONE** in aumento di oltre **21.000 TONNELLATE (+4,5%)** mentre per le altre merceologie si stimano cali più o meno significativi: i **CHIMICI** dovrebbero calare complessivamente del **53%** (circa **67.500 TONNELLATE** in meno), i **CONCIMI** del **30%** (circa **61.500 TONNELLATE** in meno), gli **AGROALIMENTARI LIQUIDI** del **4%** (circa **4.000 TONNELLATE** in meno) e i **COMBUSTIBILI MINERALI SOLIDI** dell'**82%** (circa **55.500 TONNELLATE** in meno).

In diminuzione rispetto a **MARZO 2023** anche la *MERCE SU TRAILER* sia per *TONNELLATE* (-17,3% in meno) che per *NUMERO DI TRAILER*, con quasi **1.800 PEZZI** in meno (-23%).

Si stima in calo anche la *MERCE IN CONTAINER* per *TONNELLATE* (quasi -24% in meno) che per *NUMERO DI TEUS* (**4.800** in meno, con un calo del **21%**).

Il **PRIMO TRIMESTRE 2024** dovrebbe chiudersi, in sintesi, con una *MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA* di poco più di **6,1 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo di circa il **6%** rispetto allo stesso periodo del **2023**, grazie al parziale recupero dei mesi di **FEBBRAIO** e **MARZO** rispetto all'apertura di **GENNAIO**.

Come progressivo, sono in crescita solamente i *CONCIMI*, per **153.000 TONNELLATE** (+34%), i *PETROLIFERI* per oltre **103.000 TONNELLATE** (+14,3%) e i *METALLURGICI* per oltre **150.000 TONNELLATE** (+12%).

In calo di quasi il **25%**, invece, gli *AGROALIMENTARI* (oltre **375.000 TONNELLATE** in meno) e di circa il **5,5%** i *CHIMICI* (oltre **18.000 TONNELLATE** in meno). In diminuzione (-16,4%) anche i *MATERIALI DA COSTRUZIONE*, per oltre **197.000 TONNELLATE** in meno.

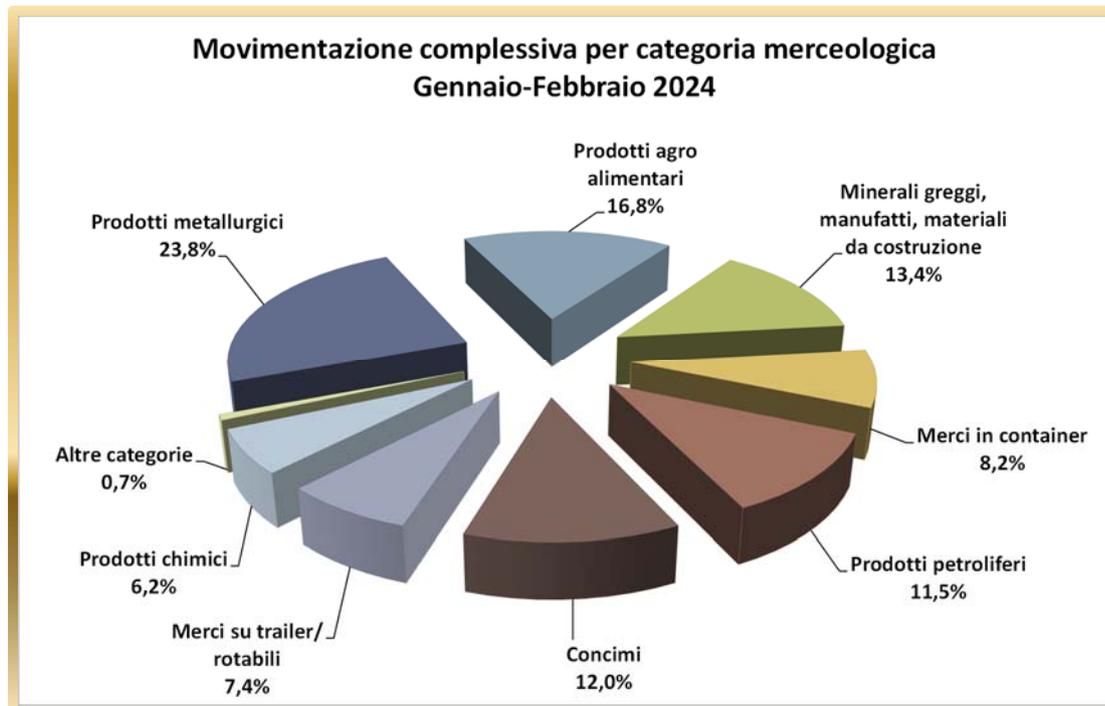
Stima negativa nei **PRIMI 3 MESI DEL 2024** per i *CONTAINER*, con quasi **46 MILA TEUS** (oltre **8.600 TEUS** in meno; -15,8% rispetto al **2023**); dal punto di vista dei volumi movimentati, la *MERCE IN CONTAINER* è stimata in poco più di **504 MILA TONNELLATE**, in diminuzione del **15,8%** rispetto al **2023**.

In calo anche il numero dei *TRAILER* movimentati che, nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2024**, dovrebbero raggiungere i **17.000 PEZZI** (oltre **3.900 PEZZI** in meno, -18,7%) e con la *MERCE SU TRAILER* attestata su poco più di **430 MILA TONNELLATE**, in diminuzione dell'**11,2%** rispetto a quella movimentata nello stesso periodo del **2023**.

II. FOCUS Categorie Merceologiche

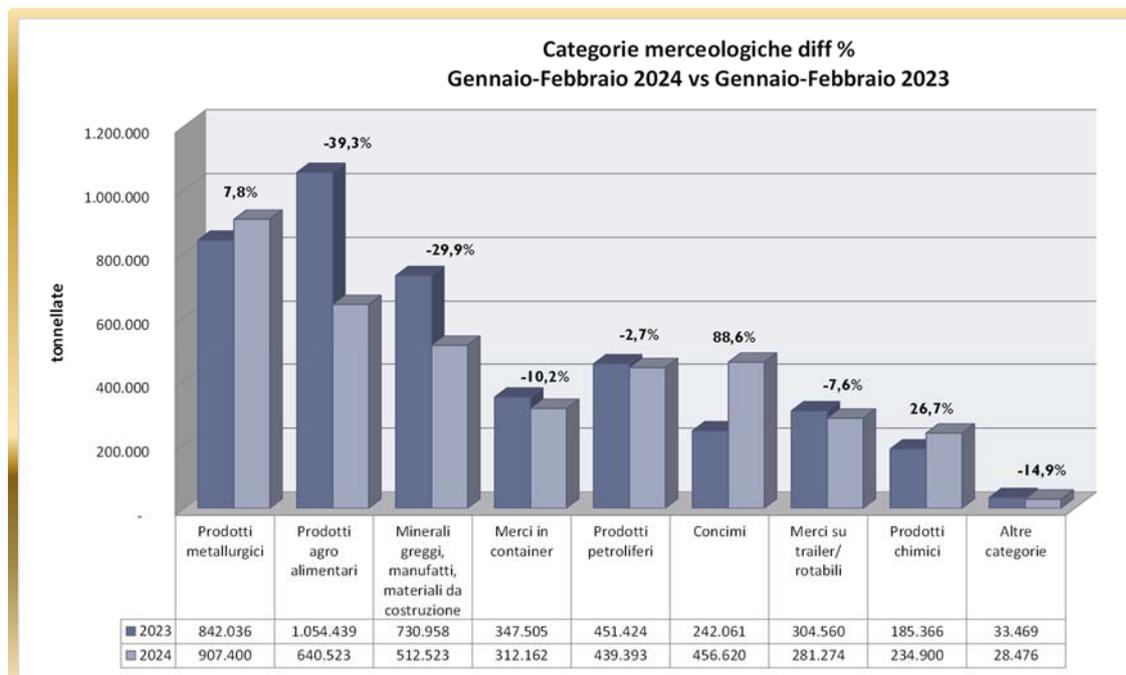
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 2: "CATEGORIE MERCEOLOGICHE"**).

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-FEBBRAIO 2024



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO-FEBBRAIO 2024 VS GENNAIO-FEBBRAIO 2023



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Febbraio 2024 Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con **640.523 TONNELLATE** di merce, ha registrato nei **PRIMI DUE MESI DEL 2024** un calo pari al **39,3%** (circa **414 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Molto negativo il risultato nel mese di **FEBBRAIO**, con sole **243.188 TONNELLATE** di merce movimentata, in calo del **50,1%** (circa **244 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto a **FEBBRAIO 2022**.

Cereali Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024** è stata negativa la movimentazione dei **CEREALI**, con **160.948 TONNELLATE**, in calo del **63,1%** (oltre **275.000 TONNELLATE** in meno) rispetto al **2023**. Nel solo mese di **FEBBRAIO 2024** (per **14.619 TONNELLATE** di **CEREALI** movimentate) si è registrato un calo del **92,7%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**, quando erano state movimentate **199.902 TONNELLATE**.

Stop all'import di grano da Russia e Bielorussia

La **Commissione europea**, d'intesa con gli **Stati membri**, a fine marzo ha proposto un aumento delle tariffe sulle importazioni nella **UE** di **CEREALI, SEMI OLEOSI E PRODOTTI DERIVATI** provenienti da **RUSSIA** e **BIELORUSSIA** (tra cui *grano, mais e farina di girasole*) il che equivale di fatto a un blocco dell'import.

La decisione oltre ad inasprire le sanzioni contro la **RUSSIA** per l'invasione dell'**UCRAINA**, risponde anche al crollo delle quotazioni del grano per l'eccedenza dell'offerta, che preoccupa tutto il mondo agricolo: se in **POLONIA**, infatti, i silos sono pieni e i prezzi in caduta libera, anche in **ITALIA** i prezzi del grano duro sono crollati del **30%** circa da inizio **2024**.

Il rischio, infatti, è che **MOSCA** riversi sul mercato europeo le proprie eccedenze di prodotti cerealicoli: il surplus di grano della **RUSSIA**, infatti, se da un lato sta aumentando, anche grazie al grano ucraino sequestrato illegalmente, dall'altro non viene poi venduto sui mercati mondiali, nei quali nel frattempo sta di nuovo arrivando il grano dell'**UCRAINA**.

Grazie all'aumento delle tariffe, secondo la **Commissione** le importazioni **UE** di cereali da **RUSSIA** e **BIELORUSSIA** dovrebbero ridursi di quasi **5 MILIONI DI TONNELLATE** all'anno, che saranno "*sostituite*" parzialmente dalla produzione interna UE e, per il resto, da importazioni da paesi terzi fornitori storici del mercato unico, come **STATI UNITI, BRASILE, UCRAINA, SERBIA E ARGENTINA**.

La Romagna è il secondo granaio italiano ma soffre gli arrivi di grano russo e ucraino

(DA CORRIERE ROMAGNA – 22 MARZO 2024)

La provincia di **RAVENNA**, con ben **29MILA ETTARI** di terreno coltivati a grano (di cui **13MILA** a grano tenero e **16MILA** a grano duro), è il secondo granaio italiano.

In **ROMAGNA** si sfiorano i **50MILA ETTARI** di terreno destinato a grano (**27.500 ETTARI** di tenero e **21.300 ETTARI** a duro), un apporto che consente all'**EMILIA ROMAGNA** di essere il secondo distretto di produzione del grano dopo la **PUGLIA**.

Oggi però i produttori ravennati stanno soffrendo l'impatto degli arrivi di **GRANO** dall'**UCRAINA**, nonché «dal canale russo intermediato dalla **TURCHIA**. L'incidenza è stata ed è pesantissima, su prezzi e vendite», segnala **DOMENICO CALDERONI, PRESIDENTE DI COLDIRETTI BASSA ROMAGNA**. E gli arrivi di cereali in **ITALIA** dall'**UCRAINA** sono cresciuti del **283%** nel **2023** rispetto al **2021**.

Le importazioni dall'**UCRAINA** ora starebbero disincentivando in maniera significativa la vendita del prodotto locale «basti pensare che – prosegue **CALDERONI** - nonostante la contrazione quantitativa che ha interessato la produzione dello scorso anno, abbiamo ancora grano romagnolo stoccato e rischiamo di non riuscire a vendere tutte le scorte».

Da Natale in avanti, gli arrivi importanti di prodotto dall'**EST EUROPA** hanno infatti congelato le vendite, «con i prezzi del grano locale che già dalla trebbiatura erano in picchiata. In questa fase le vendite sono ancora ridotte al minimo e se non si interviene con meccanismi di tutela come fatto sugli altri prodotti rischiamo davvero grosso».

Mentre le nuove semine procedono bene e il grano romagnolo cresce, crescono anche i dubbi sugli scenari di mercato a causa della mancata introduzione, per il grano, del meccanismo di salvaguardia automatico che consente un tetto tariffario quando l'import di alcune produzioni supera un certo limite.

Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **133.554 TONNELLATE**, è calata del **9,8%** rispetto al **2023** nonostante un mese di **FEBBRAIO** molto positivo che, con **100.065 TONNELLATE**, registra un **+106,7%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**. **Farine**

Gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI**, con **190.658 TONNELLATE** risultano in diminuzione del **17,4%** rispetto al **2023**, a causa anche di un mese di **FEBBRAIO** negativo, in cui sono state sbarcate solo **57.165 TONNELLATE** (**-49,6%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**). **Semi oleosi**

Oli animali e vegetali

Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI**, con una movimentazione di **72.190 TONNELLATE**, sono calati significativamente rispetto allo stesso periodo del **2023 (-39,5%)**, con una perdita di **47.182 TONNELLATE**, delle quali **28.632 TONNELLATE** perse nel solo mese di **FEBBRAIO (-46,3%** rispetto al **2023**).

Olio di palma: rialzo del prezzo in Europa

La recente impennata del prezzo dell'olio di palma grezzo sulla **BORSA MALESE**, che ha toccato il massimo da **AGOSTO 2022**, riflette principalmente la diminuzione stagionale della produzione nel **SUD-EST ASIATICO**, aggravata anche dalle ridotte scorte di prodotto. Hanno inciso, inoltre, le aspettative di un aumento della domanda in vista delle festività per la fine del Ramadan a metà **APRILE** e le politiche di sostegno alla produzione di biodiesel implementate da **INDONESIA** e **MALESIA**, che stanno ulteriormente riducendo l'offerta disponibile sui mercati internazionali.

Contribuisce infine a questa fase rialzista anche il prezzo del petrolio che, dall'inizio dell'anno, è aumentato del **15%** e, riferisce **Areté**, i mercati europei stanno già risentendo di tali aumenti, con l'olio di palma grezzo quotato a **ROTTERDAM** in crescita di oltre il **20%** da inizio **2024**.

Agroalimentare: cresce l'export italiano

Dopo il record storico segnato nel **2023**, quando il valore che ha superato i **64 MILIARDI DI EURO**, il **2024** fa segnare un nuovo picco per le esportazioni di cibo *made in Italy*, in crescita a **GENNAIO** del **14%** rispetto allo stesso mese del **2023**, nonostante le tensioni internazionali, con guerre e blocchi che ostacolano i transiti commerciali - spiega un'analisi **Coldiretti** su base dati Istat - con il settore alimentare in controtendenza rispetto l'andamento generale delle esportazioni che, invece, calano dello **0,2%**, mentre il Pil frena.

Il primo sbocco extra **UE** è il mercato degli **STATI UNITI**, con un aumento del **31%** delle vendite di alimentari italiani. Bene anche **GRAN BRETAGNA (+26%)**, **GERMANIA (+9%)** e **FRANCIA (+3%)**. Tra gli altri mercati, da segnalare la crescita del **52%** in **CINA** e del **14%** in **RUSSIA**.

I risultati sono trainati da un'agricoltura nazionale tra le più green d'**EUROPA**, una leadership nel biologico con **80MILA OPERATORI**, il maggior numero di specialità *Dop/Igp/Stg* riconosciute (**325**), **526** vini *Dop/Igp* e **5.547** prodotti alimentari tradizionali. L'**ITALIA** è anche il primo produttore **UE** di riso, grano duro e di molte verdure e ortaggi tipici della dieta mediterranea come pomodori, melanzane, carciofi, sedano e finocchi. E anche per quanto riguarda la frutta: dalle mele e pere alle ciliegie alle uve da tavola, dai kiwi alle nocciole fino alle castagne.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024** i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno registrato una movimentazione complessiva di **512.523 TONNELLATE**, in diminuzione del **29,9%** rispetto al **2023** (**218.435 TONNELLATE** in meno).

Febbraio 2024

Sono in calo, in particolare, le **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **437.273 TONNELLATE** (**-35,2%**, per **237.892 TONNELLATE** in meno).

E' in ripresa, tuttavia, il mese di **FEBBRAIO**, con una movimentazione di **331.103 TONNELLATE** (**+8,9%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**) a cui concorre in buona parte l'andamento positivo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **283.073 TONNELLATE**, sono aumentate del **3,5%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**.

La **Presidenza di Confindustria Ceramica Giovanni** ha recentemente incontrato il **viceministro alle Infrastrutture ed ai Trasporti on. Bignami**, in visita al **DISTRETTO DI SASSUOLO** e, in quell'occasione, si è fatto il punto su alcuni temi centrali per la competitività delle imprese ceramiche nazionali, dai progetti infrastrutturali e trasportistici, al servizio del distretto emiliano ai divieti di transito imposti al **BRENNERO**, per i quali l'**ITALIA** ha già avviato una incisiva azione di verifica presso la Corte di Giustizia Europea.

L'on. Bignami
visita il distretto
di Sassuolo

Le prossime elezioni europee hanno dato lo spunto per approfondire le tematiche di maggior sensibilità per il settore, quali le necessarie modifiche al **sistema ETS sulle emissioni di anidride carbonica** – per evitare penalizzazioni ad imprese di un settore che è leader negli investimenti a livello internazionale – e l'urgenza nel contrastare, con efficaci misure **UE**, le importazioni di piastrelle in dumping dall'**INDIA**, che hanno registrato nel **2023** una crescita del **67%** su un mercato continentale in generale contrazione.

*“La competitività di un settore di eccellenza, quale la ceramica italiana, dipende sempre più dalla disponibilità di adeguate infrastrutture e da politiche europee e nazionali che agevolino gli investimenti anche per la transizione energetica, anziché ostacolarli. – ha dichiarato **Savorani** – A questo si devono aggiungere anche efficaci misure per contrastare la concorrenza sleale sui mercati internazionali”.*

3. PRODOTTI METALLURGICI

Gennaio-Febbraio 2024 Nel **PORTO DI RAVENNA**, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024**, sono state movimentate **907.400 TONNELLATE** di **PRODOTTI METALLURGICI** in crescita del **7,8%** rispetto allo stesso periodo del **2023** (**65.364 TONNELLATE** in più).

Febbraio 2024 Ottima la performance del mese di **FEBBRAIO** che, con una movimentazione pari a **546.555 TONNELLATE**, ha registrato un aumento del **35,6%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**.

Calano gli sbarchi da Taranto I prodotti provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024**, pari a **106.410 TONNELLATE**, sono in calo del **3,6%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Ex Ilva:
*pronto il prestito ponte
per l'emergenza liquidità*

Adolfo Urso, Ministro delle imprese e del Made in Italy, segnala la particolare gravità in cui versa l'attività dello stabilimento di **ACCIAIERIE D'ITALIA** nel porto di **TARANTO**, dove ci sono diverse navi in porto e in rada, che però non riescono a sbarcare le materie prime, mentre nei magazzini ce ne sono poche o non ci sono. Bisognerebbe pagare in anticipo gli approvvigionamenti ma non c'è cassa e le navi, finché non sono certe dell'incasso, non sbarcano il carico.

Una condizione preoccupante dal momento che, senza materie prime, c'è il rischio di stop degli impianti, con impatti importanti per un sito siderurgico.

Il Governo italiano cerca di intervenire per far fronte all'emergenza di liquidità che rischia di travolgere, dopo il commissariamento, il gruppo siderurgico.

A proposito del problema della liquidità **Urso** ha fatto *"appello alle aziende siderurgiche italiane, clienti dello stabilimento EX ILVA, chiedendo di pagare in anticipo le fatture in scadenza nei prossimi mesi, per consentire al commissario di avere una cassa. Mi hanno risposto positivamente: il gruppo **Marcegaglia**, per esempio, ha già dato ordine di pagare subito"* ha spiegato.

Proprio i **20 MILIONI DI EURO** in arrivo da **Marcegaglia** dovrebbero servire a sbloccare lo sbarco di materie prime destinate all'altoforno 4 dello stabilimento siderurgico di **TARANTO**.

Inoltre, *"Un decreto interministeriale è pronto per essere firmato per il prestito ponte da **320 MILIONI DI EURO** ad **ACCIAIERIE D'ITALIA**. Manca solo l'ok della Commissione Europea. Denaro che servirà per la gestione delle attività*

dell'azienda e che sarà disponibile appena i commissari faranno la richiesta" afferma a tale proposito il **ministro dell'economia Giancarlo Giorgetti** a margine del recente incontro sull'*EX ILVA* con i sindacati. Inoltre, secondo fonti presenti all'incontro di Palazzo Chigi, sarebbero in arrivo **150 MILIONI DI EURO** per le manutenzioni più urgenti,

Infine sarebbe pronto a stretto giro il nuovo piano industriale redatto dai commissari, convocati a breve dal **ministro Urso** per definire i passi necessari per il prossimo contratto d'affitto, in quanto a **MAGGIO** scadrà il prestito degli impianti, di proprietà di *EX ILVA* in amministrazione straordinaria, ad *ACCIAIERIE D'ITALIA* e andrà rinnovato.

Analizzando i singoli Paesi di importazione, nel periodo **GENNAIO-FEBBRAIO 2024** l'arrivo di prodotti metallurgici da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **656.424 TONNELLATE**, è in crescita del **44,5%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Calano gli scambi UE

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM** con quasi **184 MILA TONNELLATE (+34,8%)**, l'**INDIA** con poco più di **178 MILA TONNELLATE (+374,5%)**, la **COREA DEL SUD** con quasi **80 MILA TONNELLATE (+11,5%)**, il **TAIWAN** con oltre **70 MILA TONNELLATE (+136,5%)** e la **TURCHIA** con quasi **62 MILA TONNELLATE (+3810,3%)**.

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI (-32,8%** rispetto al **2023**), i principali Paesi di riferimento sono stati la **FRANCIA** con oltre **73 MILA TONNELLATE (+36,1%)**, la **GERMANIA** con **28 MILA TONNELLATE (-66,9%)** e la **SLOVENIA** con quasi **20 MILA TONNELLATE** (non c'erano stati sbarchi a **GENNAIO E FEBBRAIO 2024**).

Il **Financial Times** sottolinea che le esportazioni cinesi di acciaio potrebbero raggiungere i massimi da otto anni, mentre la crisi immobiliare mina i consumi interni della seconda economia mondiale e alimenta i timori di un eccesso di offerta globale non solo nella siderurgia ma anche altri settori.

Preoccupano le esportazioni cinesi

Nei **PRIMI DUE MESI DEL 2024**, la pressione delle esportazioni siderurgiche cinesi è salita del **32,6%** rispetto all'anno precedente, raggiungendo **15,9 MILIONI DI TONNELLATE**, il valore più alto dal **2016**, secondo i dati ISTAT.

Gli analisti prevedono per quest'anno esportazioni cinesi di **75-80 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio, dal momento che la produzione rimane costante nonostante la debolezza dell'economia.

Ma i produttori occidentali oggi dovrebbero essere maggiormente protetti, rispetto al **2016**, dall'aumento delle esportazioni cinesi, soprattutto grazie a dazi e altre barriere commerciali che colpiscono le importazioni cinesi, nonché ai sussidi per l'acciaio verde, anche se l'acciaio cinese continua a entrare nei mercati occidentali in maniera indiretta attraverso nazioni asiatiche come **INDIA, GIAPPONE E VIETNAM**, che importano materie prime a basso costo dalla **CINA** per venderle in **EUROPA** sotto forma di prodotti finiti o semilavorati.

**Accordo tra
Mercitalia Logistics
e Marcegaglia**

Importante accordo nel mondo della logistica e dell'intermodale firmato da **Mercitalia Logistics**, capofila del **Polo Logistica del Gruppo FS**, e **Marcegaglia Carbon Steel**, nucleo principale dell'omonimo gruppo siderurgico mantovano.

L'intesa prevede la progettazione e la realizzazione sinergica di nuovi terminal e raccordi ferroviari e la gestione di un nuovo parco vagoni in grado di soddisfare le più ampie esigenze di trasporto del Gruppo. La partnership individua, inoltre, nuove soluzioni logistiche per il trasporto su ferro dei prodotti siderurgici, in entrata e in uscita dagli stabilimenti **Marcegaglia**.

Il primo progetto realizzato dalla joint venture sarà la costruzione di un nuovo raccordo ferroviario di circa **11 km** tra la stazione di **CASTELLUCCHIO** e lo stabilimento di **GAZOLDO DEGLI IPPOLITI**, a cui si aggiungerà un nuovo terminal ferroviario a servizio della zona industriale dei comuni limitrofi.

Secondo le due realtà logistiche, l'opera infrastrutturale aumenterà l'utilizzo del trasporto su ferro, consentendo di diminuire il traffico di veicoli pesanti sulle strade provinciali mantovane (un solo treno dovrebbe togliere dalla strada **30 CAMION**).

«Ciò contribuirà efficacemente alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze nocive emesse nell'atmosfera dai mezzi di trasporto su gomma – viene spiegato in una nota dai due partner – ed aumenterà inoltre la sicurezza stradale».

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **439.393 TONNELLATE**, **12.031 TONNELLATE** in meno rispetto allo stesso periodo del **2023 (-2,7%)**.

Petroliferi e chimici

In calo, in particolare, il mese di **FEBBRAIO 2024 (- 9,4%)**, con **21.382 TONNELLATE** in meno rispetto allo stesso mese del **2023**.

Bene, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023**, i **PRODOTTI CHIMICI (+26,7%)**, con **234.900 TONNELLATE**; il mese di **FEBBRAIO**, con **113.586 TONNELLATE** movimentate, è cresciuto del **38,6%** rispetto lo stesso mese del **2023 (31.622 TONNELLATE** in più).

I livelli di capacità di stoccaggio di gas nei Paesi dell'**UNIONE EUROPEA** sono ai massimi storici per l'attuale periodo dell'anno.

Gas: l'Ucraina offre capacità di stoccaggio

I dati di **Gas Infrastructure Europe** mostrano che lo stoccaggio è saturo per oltre il **62%** mentre ormai l'inverno volge al termine. Secondo gli analisti, l'**EUROPA** sta per concludere la stagione del riscaldamento con così tanto gas naturale che l'idea di immagazzinare carburante in **UCRAINA** per evitare il calo dei prezzi sta diventando sempre più attraente, nonostante i rischi per la sicurezza che comporta questa strategia e non sono poche le aziende che scelgono questa soluzione. L'**UCRAINA** ha più capacità di stoccaggio del gas di qualsiasi altro paese europeo, un'eredità del suo ruolo di paese di transito per il gas russo, che rappresentava quasi il **40%** delle forniture di gas dell'**UNIONE EUROPEA** prima dell'invasione russa.

Secondo la compagnia statale di petrolio e gas **Njsc Naftogaz Ukrainy**, quest'anno l'**UCRAINA** offre ai trader stranieri la possibilità di conservare fino a **10 MILIARDI DI METRI CUBI** della sua capacità di stoccaggio di gas naturale, circa **UN TERZO** della capacità totale del Paese. La maggior parte dello stoccaggio si trova nelle profondità sotterranee dell'**UCRAINA OCCIDENTALE**, lontano dalle prime linee dei combattimenti.

Ottima performance nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024** dei **CONCIMI**, pari a **456.620 TONNELLATE (+88,6%** rispetto al **2023**, con **214.559 TONNELLATE** in più).

Concimi

Per il mese di **FEBBRAIO**, particolarmente positivo, la movimentazione è stata pari a **247.761 TONNELLATE**, in crescita del **55,3%** rispetto a **FEBBRAIO 2023 (88.233 TONNELLATE** in più).

**Concimi europei
a rischio**

Uno studio presentato recentemente a **BRUXELLES** dall'**Università Cattolica**, nel corso dell'incontro "**AgriFood24**", dimostra che l'obiettivo **UE** di ridurre del **20%** l'uso dei fertilizzanti chimici nei campi entro il **2030** all'**ITALIA** costerà **5,4 MILIARDI DI EURO**. Per esempio, riducendo i fertilizzanti del **20%**, la resa del **GRANO DURO** in **ITALIA** calerebbe del **14,5%** e quella del **GRANO TENERO** del **12,3%**; il **MAIS** diminuirebbe del **12%**, la produzione di **MELE** del **10,5%**, quella di **PESCHE** del **14,3%**, il **POMODORO** del **12,6%**, la **SOIA** del **6,6%** e l'**UVA DA VINO** del **9,9%**.

Tra mancato raccolto della materia prima nei campi e calo della trasformazione da parte dell'industria alimentare, dunque, il conto per il *made in Italy* sarebbe di **5,4 MILIARDI DI EURO**.

In questo scenario di perdita di produttività, sostengono i ricercatori della **Cattolica**, potrebbero però avere un ruolo importante i **BIOSTIMOLANTI** - nutrienti naturali come estratti di alghe, proteine idrolizzate, batteri e altri microrganismi - che, aggiunti ai terreni, compenserebbero la perdita di fertilità derivata dalla riduzione del **20%** dei fertilizzanti azotati. A differenza dei concimi azotati, inoltre, i biostimolanti costituiscono una classe di nutrienti che, non derivando dal metano, non dipendono dalle fluttuazioni del mercato energetico internazionale.

CONTENITORI

Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024** i **CONTENITORI**, con **28.142 TEUs**, sono diminuiti del **12,0%** rispetto al **2023** (**3.828 TEUs** in meno), un calo che ha riguardato sia i **TEUs PIENI**, pari a **22.107** (il **78,5%** del totale dei **TEUs**), in calo dell'**8,9%** rispetto al **2023** (**2.171 TEUs PIENI** in meno) sia i **TEUs VUOTI**, pari a **6.035**, in calo del **21,5%** rispetto al **2023** (**1.657 TEUs VUOTI** in meno).

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **312.161 TONNELLATE**, è calata del **10,2%** rispetto al **2023**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle navi portacontainer, pari a **72**, è in linea rispetto al **2023** (**1 TOCCATA** in più).

Buona la performance del mese di **FEBBRAIO** con **17.042 TEUs** movimentati, di cui **13.648 pieni (+7,7%)** e **3.394 vuoti (-0,6%)**, per **195.153 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**+9,5%** rispetto a **FEBBRAIO 2023**).

(*CFR. IN ALLEGATO LA TABELLA N. 4: "CONTAINER"*).

Contship Italia e **SRM** hanno recentemente presentato la nuova edizione della Survey *“CORRIDOI ED EFFICIENZA LOGISTICA DEI TERRITORI”*, che porta elementi di analisi di rilievo per l’aumento della competitività logistica italiana.

Studio Contship– SRM:
la parola a 400 imprese di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna

L’indagine ha interessato **400 AZIENDE** manifatturiere della *“LOCOMOTIVA D’ITALIA” (LOMBARDIA, EMILIA-ROMAGNA E VENETO)*, che esportano e/o importano via mare con i container.

Le tre regioni rappresentano circa il **41%** del PIL e il **51%** del commercio estero italiano e un importante fetta del loro commercio avviene via mare (il **28%** per la **LOMBARDIA**, il **33%** per il **VENETO** e il **37%** per **L’EMILIA ROMAGNA**).

Inoltre è stato realizzato un case study sul distretto legno e arredo della **BRIANZA**, dal quale emerge che le imprese del distretto prediligono l’intermodale nel trasporto della merce nella tratta azienda-porto sia in export (opzione utilizzata dal **71%** delle imprese) che in import (**100%**) e **GENOVA, RAVENNA E LA SPEZIA** risultano i porti preferiti nelle operazioni di export, utilizzati rispettivamente dall’**89%**, dal **44%** e dal **33%** degli intervistati.

Il distretto del legno brianzolo sfrutta il trasporto intermodale

Tra i principali mercati di destinazione, si trovano l’**AMERICA DEL NORD (STATI UNITI** in primis), raggiunta dal **56%** delle imprese via mare e l’**EUROPA (56%)**, con picchi in **GRECIA (22%)**, **REGNO UNITO (22%)** e **PORTOGALLO (11%)**. L’**ASIA** rappresenta uno dei due principali mercati di destinazione per il **44%** delle imprese: **TURCHIA (22%)**, **ARABIA SAUDITA (11%)** e **ISRAELE (11%)**.

Fra i principali mercati di approvvigionamenti via mare ci sono l’**AMERICA DEL NORD**, l’**AMERICA LATINA** e l’**AFRICA (NORD AFRICA** in particolare), ciascun’area indicata dal **40%** delle imprese, mentre l’**ASIA** per il **30%** delle imprese (principalmente **CINA, INDIA E SUD COREA**) e l’**EUROPA** per il **20%** (in particolare **REGNO UNITO** e **FINLANDIA**).

Per quanto riguarda la logistica, tutte le imprese del distretto brianzolo la affidano in outsourcing, mentre un numero leggermente inferiore alla media opta per la modalità **EX WORKS** in export (**45%**).

Infine, il **67%** delle imprese del distretto attribuisce grande importanza al tema della digitalizzazione e il **53%** di esse sta modificando, in modo strutturale, il proprio business spinto dalla *“TRASFORMAZIONE DIGITALE”*.

Portacontainer, continua a crescere la dimensione media delle navi

(DA SHIPMAG, 17 MARZO 2024)

Secondo i dati diffusi da **Bimco**, dal **2006** a oggi la dimensione media delle portacontainer è raddoppiata, arrivando a **4.580 TEU**, e le navi con una capacità superiore a **12.000 TEU** hanno rappresentato il **51%** dell'espansione della capacità della flotta.

Oggi, **626 NAVI** rappresentano da sole il **36%** della capacità della flotta, e la tendenza continuerà perché le megaships domineranno il portafoglio ordini.

Quando la *'Emma Maersk'* fu consegnata nell'**agosto 2006**, era di gran lunga la più grande nave portacontainer del mondo, con i suoi **400 METRI** di lunghezza, **56 METRI** di larghezza e con una capacità di circa **17.800 TEU**.

Fino a quel momento, la nave più grande (consegnata solo due mesi prima) aveva una capacità di **9.500 TEU** e le uniche navi di dimensioni simili ordinate erano le sette navi gemelle dell'*Emma Maersk*.

Nel tempo è nata una nuova categoria di navi portacontainer, le **POSTPANAMAX**.

Troppo grandi per adattarsi anche alle nuove chiuse del **CANALE DI PANAMA**, aperte nel **2016**, hanno una capacità di oltre **17.000 TEU** e oggi le più grandi di esse hanno una capacità di **24.000 TEU**.

Contestualmente è stata sviluppata una tipologia di nave più piccola, la **NEOPANAMAX**, che può transitare attraverso le nuove chiuse del **CANALE** e ha una capacità da **12.000** a **17.000 TEU**.

Entrambi i tipi di navi hanno contribuito a ridurre significativamente sia i costi che le emissioni di gas serra rispetto alle navi più piccole: rispetto ad una nave da **10.500 TEU**, la costruzione di navi più grandi costa il **25%** in meno per teu, e il consumo di carburante e le emissioni di gas serra sono inferiori del **25%**.

Attualmente, le navi **NEOPANAMAX** e **POSTPANAMAX** forniscono quasi il **70%** della capacità ordinata e continueranno a guidare la crescita della flotta.

Secondo **Bimco**, entro la fine del **2025**, la nave portacontainer media sarà più grande di **5.000 TEU** e i due segmenti contribuiranno per oltre il **40%** alla capacità della flotta.

Positivo il risultato complessivo nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento dell'**8,7%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (14.484 PEZZI, 1.155 in più rispetto al 2023)** ma in diminuzione del **7,6%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (281.274 TONNELLATE)**.

Nel mese di **FEBBRAIO 2024** si sono registrati **8.637 PEZZI MOVIMENTATI**, una crescita di **1.978 PEZZI (+29,7%)** rispetto allo stesso mese del **2023**, mentre la merce movimentata (**158.139 TONNELLATE**) è salita del **3,9%**.

In controtendenza, tuttavia, l'andamento dei **TRAILER** della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA** nel **PRIMO BIMESTRE DEL 2024**, dove i pezzi movimentati, pari a **11.075**, sono calati del **16,2%** rispetto al **2023 (2.135 pezzi in meno)**; nel mese di **FEBBRAIO**, i pezzi sono stati **6.184**, per **463 PEZZI** in meno rispetto a **FEBBRAIO 2023**.

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 5: "TRAILER E ROTABILI"**)

All'evento veronese "**LET EXPO**" di metà marzo sono stati presentati i risultati di uno studio sui benefici delle **AUTOSTRADE DEL MARE**, promosso da **AMAZON** e svolto dal **CENTRO GREEN DELL'UNIVERSITÀ BOCCONI**.

Autostrade del Mare:
riduzione di costi operativi ed emissioni di CO2

AMAZON è attiva già da tempo anche nel trasporto marittimo tramite la divisione **AMAZON SEA** che, collaborando con alcune compagnie marittime, opera **CIRCA 50 ROTTE MARITTIME RO-RO E RO-PAX** che scalano in porti italiani, spagnoli, greci e britannici. In **ITALIA** lo fa dal **2021** con il **GRUPPO GRIMALDI**.

Le **navi ro-ro e ro-pax** muovono circa **121 MILIONI DI TONNELLATE** l'anno e l'**ITALIA** ha una posizione di primo piano in questo comparto; secondo la ricerca, l'uso del **combinato strada-mare** in **ITALIA** ridurrebbe i costi operativi del trasporto di **2,02 MILIARDI DI EURO** e di **700MILA TONNELLATE** all'anno le emissioni di **CO₂**. Inoltre, l'aumento del coefficiente di riempimento dei garage, stimato nel **10%**, permetterà di ridurre i costi operativi di altri **227,81 MILIONI DI EURO** all'anno e tagliare altre **286MILA TONNELLATE** di **CO₂**.

Dal **2013** al **2022** i volumi del **COMBINATO STRADA-MARE** sono aumentati del **38,5%**, a fronte del **7%** degli altri comparti del trasporto marittimo; inoltre, nello stesso periodo il valore medio delle merci movimentate sul ro-ro è più che raddoppiato (**+104%**).

Per il prossimo futuro, la ricerca ritiene che un fattore di crescita del combinato strada-mare sarà il commercio elettronico.

“Nel **2023**, sulle nostre rotte di corto raggio abbiamo registrato un abbattimento delle emissioni di CO₂ pari a **2 MILIONI DI TONNELLATE**”, ha dichiarato **GUIDO GRIMALDI**. “In particolare, grazie alle nostre autostrade del mare, rendiamo ogni giorno conveniente ed efficiente il trasporto marittimo nel **MEDITERRANEO** e nel **BALTICO**”.

E ha aggiunto **LORENZO BARBO, AMMINISTRATORE DELEGATO DI AMAZON LOGISTICA ITALIA**: “Con il nostro consueto approccio all’innovazione, anche sul tema del trasporto intermodale, stiamo lavorando come azienda per esplorare nuove modalità di consegna più efficienti e quella marittima è tra queste. L’accordo siglato nel **2021** tra **AMAZON** e il **GRUPPO GRIMALDI** è stato un primo e importante passo che ha contribuito a migliorare i tempi di consegna per i nostri clienti e diminuire le emissioni di CO₂”.

AUTOMOTIVE

Risultato ottimo nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024** per le **AUTOMOTIVE** che, nel **PORTO DI RAVENNA**, hanno movimentato **3.094 PEZZI**, **3.054 PEZZI IN PIÙ** rispetto ai soli **40 PEZZI** del **2023**, grazie al traffico di **VETTURE BMW** sbarcate al **TERMINAL SAPIR** e dirette verso i mercati dell’**ASIA ORIENTALE**.

Anche il mese di **FEBBRAIO** è stato molto positivo, con **2.180 PEZZI MOVIMENTATI** (la movimentazione di **FEBBRAIO 2023** era stata nulla).

Acea: febbraio in crescita

In **ITALIA** le immatricolazioni di auto nuove sono cresciute del **12,8%** a **FEBBRAIO 2024** rispetto allo stesso mese del **2023**, secondo quanto riportato da **ACEA** (l’associazione europea dei costruttori di auto), un risultato che supera la media dell’**EUROPA OCCIDENTALE (UE, AREA EFTA E REGNO UNITO)**, attestatasi nel mese al **+10,2%**, raggiungendo le **995.059 UNITÀ**.

A **FEBBRAIO**, riporta ancora l’**ACEA**, il mercato automobilistico della sola **UE** ha registrato un’impennata del **10,1%** rispetto allo stesso mese dell’anno precedente, raggiungendo le **883.608 UNITÀ**. Tra i quattro principali mercati dell’**UE**, la **FRANCIA (+13%)** e, come si scriveva sopra, l’**ITALIA (+12,8%)** hanno registrato una crescita a due cifre, seguite da **SPAGNA (+9,9%)** e **GERMANIA (+5,4%)**.

Come progressivo del **PRIMO BIMESTRE 2024**, le immatricolazioni sono cresciute dell’**11,2%**, raggiungendo **1,7 MILIONI DI UNITÀ**. I principali mercati del blocco hanno registrato una solida crescita, con **GERMANIA (+11,8%)**, **ITALIA (+11,7%)**, **FRANCIA (+11,2%)** e **SPAGNA (+8,7%)** che hanno registrato incrementi a una o due cifre.

5. CROCIERE

Nel mese di **FEBBRAIO 2024** al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA** si sono registrati **3 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **140 PASSEGGERI** in "transito".

Complessivamente nel **PRIMO BIMESTRE DEL 2024** si sono registrati **5 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (nel **2023** non ci sono stati scali nei primi due mesi) per un totale di **226 PASSEGGERI**.

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 6: "PASSEGGERI"**)

Parco delle dune a Porto Corsini: polmone verde

(DA IL RESTO DEL CARLINO, 26 MARZO 2024)

PORTO CORSINI diventerà la nuova "PORTA A MARE" di ingresso a **RAVENNA** per i turisti in arrivo sulle navi da crociera. Ad accoglierli, una **STAZIONE MARITTIMA** da **10MILA METRI QUADRATI** ambientalmente sostenibile e alle sue spalle un'area di **18 ETTARI**, il **PARCO DELLE DUNE**, che la conetterà al paese, per un investimento totale è di **10 MILIONI DI EURO** a carico dell'**Autorità di sistema portuale**.

Il Parco sarà caratterizzato da dune e radure, in armonia con il paesaggio circostante, con una simbiosi duna-pineta tipico della costa ravennate.

Una parte del Parco, circa **6 ETTARI**, riguarderà interventi per la riqualificazione della viabilità e percorsi ciclopodoni, parcheggi, strutture di servizio, aree ecologiche e altri servizi, mentre il suo cuore, di **12 ETTARI**, sarà un polmone verde fruibile dai turisti e dagli abitanti di **PORTO CORSINI**, uno spazio per il benessere e il tempo libero e per il quale si prevede una spesa di **4,5 MILIONI DI EURO**, finanziati per **1,5 MILIONI DI EURO** dalla **Regione Emilia-Romagna**.

Avrà una piazza d'ingresso e una piazza anfiteatro, con sedute ricavate da gradoni generati dalle pendenze delle dune; al centro un grande prato, e anche qui gradoni in legno vista mare, mentre la banchina diventa un'area di sosta e relax sul canale.

Nella fascia vicina alla pineta esistente saranno piantumati alberi e altri arbusti e anche i parcheggi saranno alberati. Infine, luci led, una vasca di accumulo per irrigare il verde, colonnine elettriche per ricaricare i veicoli e refrigerare i bus.

Il tutto con un'attenzione all'adattamento al cambiamento climatico, con oltre **55MILA METRI QUADRATI** di parti trattate a verde che incideranno sull'abbassamento delle emissioni di gas a effetto serra.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	febbraio-23			febbraio-24			Differenza febbraio 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			176			212	36	20,5%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.735.330	271.735	2.007.065	1.763.248	286.842	2.050.090	43.025	2,1%
Prodotti petroliferi	217.399	10.800	228.199	194.093	12.724	206.817	-21.382	-9,4%
Rinfuse liquide non petrolifere	164.399	15.500	179.899	131.344	36.400	167.744	-12.155	-6,8%
Rinfuse solide	819.373	38.733	858.106	724.814	43.971	768.785	-89.321	-10,4%
Merci varie	376.100	34.266	410.366	543.239	10.213	553.452	143.086	34,9%
Merci in container	94.229	83.996	178.225	102.299	92.854	195.153	16.928	9,5%
Merci su trailer/rotabili	63.830	88.440	152.270	67.459	90.680	158.139	5.869	3,9%
CONTAINER (TEU)	7.958	8.133	16.091	9.029	8.013	17.042	951	5,9%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	3.183	3.476	6.659	2.945	5.692	8.637	1.978	29,7%
Trailer	3.179	3.468	6.647	2.905	3.279	6.184	-463	-7,0%
Automotive	0	0	0	0	2.180	2.180	2.180	n.d.
Auto e altri veicoli	4	8	12	40	233	273	261	2175,0%
PASSEGGERI (numero) di cui:	11	9	20	29	14	183	163	815,0%
su traghetti	11	9	20	29	14	43	23	115,0%
su navi da crociera			0			140	140	n.d.

PERIODO	gennaio-febbraio 2023			gennaio-febbraio 2024			Differenza gen. - feb. 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			370			405	35	8,6%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	3.685.700	506.118	4.191.818	3.295.106	518.165	3.813.271	-378.547	-9,0%
Prodotti petroliferi	414.324	37.100	451.424	426.669	12.724	439.393	-12.031	-2,7%
Rinfuse liquide non petrolifere	318.660	43.000	361.660	292.885	59.900	352.785	-8.875	-2,5%
Rinfuse solide	1.817.657	53.738	1.871.395	1.403.934	103.191	1.507.125	-364.270	-19,5%
Merci varie	811.027	44.247	855.274	894.842	25.690	920.532	65.258	7,6%
Merci in container	189.357	158.148	347.505	157.117	155.045	312.162	-35.343	-10,2%
Merci su trailer/rotabili	134.675	169.885	304.560	119.659	161.615	281.274	-23.286	-7,6%
CONTAINER (TEU)	16.910	15.060	31.970	14.400	13.742	28.142	-3.828	-12,0%
Numero toccate navi portacontainer			71			72	1	1,4%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	6.593	6.736	13.329	5.306	9.178	14.484	1.155	8,7%
Trailer	6.530	6.680	13.210	5.261	5.814	11.075	-2.135	-16,2%
Automotive	20	20	40	0	3.094	3.094	3.054	7635,0%
Auto e altri veicoli	43	36	79	45	270	315	236	298,7%
PASSEGGERI (numero) di cui:	17	19	36	40	22	288	252	700,0%
su traghetti	17	19	36	40	22	62	26	72,2%
su navi da crociera			0			226	226	n.d.



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	febbraio-23			febbraio-24			Differenza febbraio 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.735.330	271.735	2.007.065	1.763.248	286.842	2.050.090	43.025	2,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	381.798	26.300	408.098	325.437	49.124	374.561	-33.537	-8,2%
Prodotti petroliferi	217.399	10.800	228.199	194.093	12.724	206.817	-21.382	-9,4%
Prodotti chimici	63.221	15.500	78.721	68.913	36.400	105.313	26.592	33,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	99.098	0	99.098	62.431	0	62.431	-36.667	-37,0%
Concimi	2.080	0	2.080	0	0	0	-2.080	-100,0%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	1.353.532	245.435	1.598.967	1.437.811	237.718	1.675.529	76.562	4,8%
Prodotti agricoli e animali	214.195	0	214.195	11.775	2.844	14.619	-199.576	-93,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	171.165	2.701	173.866	155.001	11.137	166.138	-7.728	-4,4%
Combustibili minerali	5.616	0	5.616	0	0	0	-5.616	-100,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.131	0	7.131	7.083	0	7.083	-48	-0,7%
Prodotti metallurgici	377.273	25.643	402.916	539.220	7.335	546.555	143.639	35,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	303.738	300	304.038	331.103	0	331.103	27.065	8,9%
Concimi	116.318	41.130	157.448	218.508	29.253	247.761	90.313	57,4%
Prodotti chimici	0	3.225	3.225	5.363	2.892	8.255	5.030	156,0%
Prodotti Diversi	37	0	37	0	723	723	686	1854,1%
Merci in container	94.229	83.996	178.225	102.299	92.854	195.153	16.928	9,5%
Merci su trailer/rotabili	63.830	88.440	152.270	67.459	90.680	158.139	5.869	3,9%

PERIODO	gennaio-febbraio 2023			gennaio-febbraio 2024			Differenza gen. - feb. 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	3.685.700	506.118	4.191.818	3.295.106	518.165	3.813.271	-378.547	-9,0%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	732.984	80.100	813.084	719.554	72.624	792.178	-20.906	-2,6%
Prodotti petroliferi	414.324	37.100	451.424	426.669	12.724	439.393	-12.031	-2,7%
Prodotti chimici	125.862	43.000	168.862	161.460	59.900	221.360	52.498	31,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	190.718	0	190.718	126.940	0	126.940	-63.778	-33,4%
Concimi	2.080	0	2.080	4.485	0	4.485	2.405	115,6%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	2.952.716	426.018	3.378.734	2.575.552	445.541	3.021.093	-357.641	-10,6%
Prodotti agricoli e animali	466.156	0	466.156	150.491	10.457	160.948	-305.208	-65,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	388.309	9.256	397.565	333.691	18.944	352.635	-44.930	-11,3%
Combustibili minerali	23.167	0	23.167	20.297	0	20.297	-2.870	-12,4%
Minerali e cascami per la metallurgia	8.731	0	8.731	7.083	0	7.083	-1.648	-18,9%
Prodotti metallurgici	810.841	31.195	842.036	889.981	17.419	907.400	65.364	7,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	730.658	300	730.958	512.523	0	512.523	-218.435	-29,9%
Concimi	186.601	53.380	239.981	374.032	78.103	452.135	212.154	88,4%
Prodotti chimici	13.279	3.225	16.504	10.648	2.892	13.540	-2.964	-18,0%
Prodotti Diversi	942	629	1.571	30	1.066	1.096	-475	-30,2%
Merci in container	189.357	158.148	347.505	157.117	155.045	312.162	-35.343	-10,2%
Merci su trailer/rotabili	134.675	169.885	304.560	119.659	161.615	281.274	-23.286	-7,6%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	febbraio-23	febbraio-24	Differenza febbraio 2024 vs 2023	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	7.958	9.029	1.071	13,5%
pieni	6.402	6.538	136	2,1%
vuoti	1.556	2.491	935	60,1%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.133	8.013	-120	-1,5%
pieni	6.276	7.110	834	13,3%
vuoti	1.857	903	-954	-51,4%
CONTAINER TOTALI di cui:	16.091	17.042	951	5,9%
pieni	12.678	13.648	970	7,7%
vuoti	3.413	3.394	-19	-0,6%

PERIODO	gennaio-febbraio 2023	gennaio-febbraio 2024	Differenza gen. - feb. 2024 vs 2023	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	16.910	14.400	-2.510	-14,8%
pieni	12.400	10.246	-2.154	-17,4%
vuoti	4.510	4.154	-356	-7,9%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	15.060	13.742	-1.318	-8,8%
pieni	11.878	11.861	-17	-0,1%
vuoti	3.182	1.881	-1.301	-40,9%
CONTAINER TOTALI di cui:	31.970	28.142	-3.828	-12,0%
pieni	24.278	22.107	-2.171	-8,9%
vuoti	7.692	6.035	-1.657	-21,5%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	febbraio-23 (PEZZI)	febbraio-24 (PEZZI)	Differenza febbraio 2024 vs 2023	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	3.183	2.945	-238	-7,5%
Trailer	3.179	2.905	-274	-8,6%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	4	40	36	900,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.476	5.692	2.216	63,8%
Trailer	3.468	3.279	-189	-5,4%
Automotive	0	2.180	2.180	n.d.
Auto e altri veicoli	8	233	225	2812,5%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	6.659	8.637	1.978	29,7%
Trailer	6.647	6.184	-463	-7,0%
Automotive	0	2.180	2.180	n.d.
Auto e altri veicoli	12	273	261	2175,0%

PERIODO	gennaio-febbraio 2023 (PEZZI)	gennaio-febbraio 2024 (PEZZI)	Differenza gen. - feb. 2024 vs 2023	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	6.593	5.306	-1.287	-19,5%
Trailer	6.530	5.261	-1.269	-19,4%
Automotive	20	0	-20	-100,0%
Auto e altri veicoli	43	45	2	4,7%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	6.736	9.178	2.442	36,3%
Trailer	6.680	5.814	-866	-13,0%
Automotive	20	3.094	3.074	15370,0%
Auto e altri veicoli	36	270	234	650,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	13.329	14.484	1.155	8,7%
Trailer	13.210	11.075	-2.135	-16,2%
Automotive	40	3.094	3.054	7635,0%
Auto e altri veicoli	79	315	236	298,7%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	febbraio-23 (NUMERO)	febbraio-24 (NUMERO)	Differenza febbraio 2024 vs 2023	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	20	43	23	115,0%
in sbarco	11	29	18	163,6%
in imbarco	9	14	5	55,6%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	140	140	n.d.
in transito	0	140	140	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	3	3	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	20	183	163	815,0%

PERIODO	gennaio-febbraio 2023 (NUMERO)	gennaio-febbraio 2024 (NUMERO)	Differenza gen. - feb. 2024 vs 2023	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	36	62	26	72,2%
in sbarco	17	40	23	135,3%
in imbarco	19	22	3	15,8%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	226	226	n.d.
in transito	0	226	226	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	5	5	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	36	288	252	700,0%