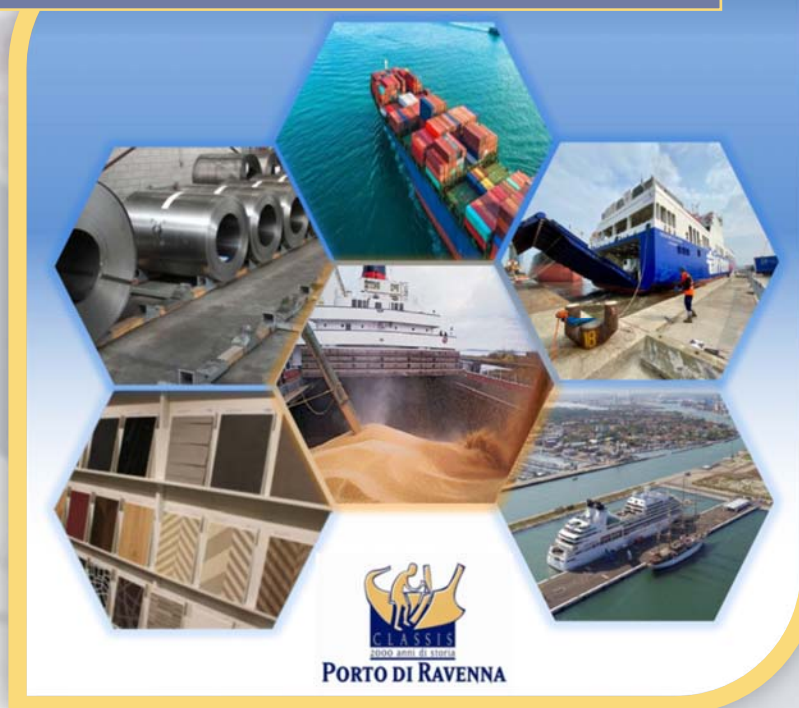


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Febbraio 2022



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura dell'**UFFICIO PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO**
dell'**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO**
SETTENTRIONALE (AdSP MACs)

chiuso il 07.04.2022

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/>

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva Febbraio 2022</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	9
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	10
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	17
3.	PRODOTTI METALLURGICI	21
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	25

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA.....	9
FIGURA 3 - CONFRONTO FEBBRAIO 2022 VS FEBBRAIO 2021	9
FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA	10

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

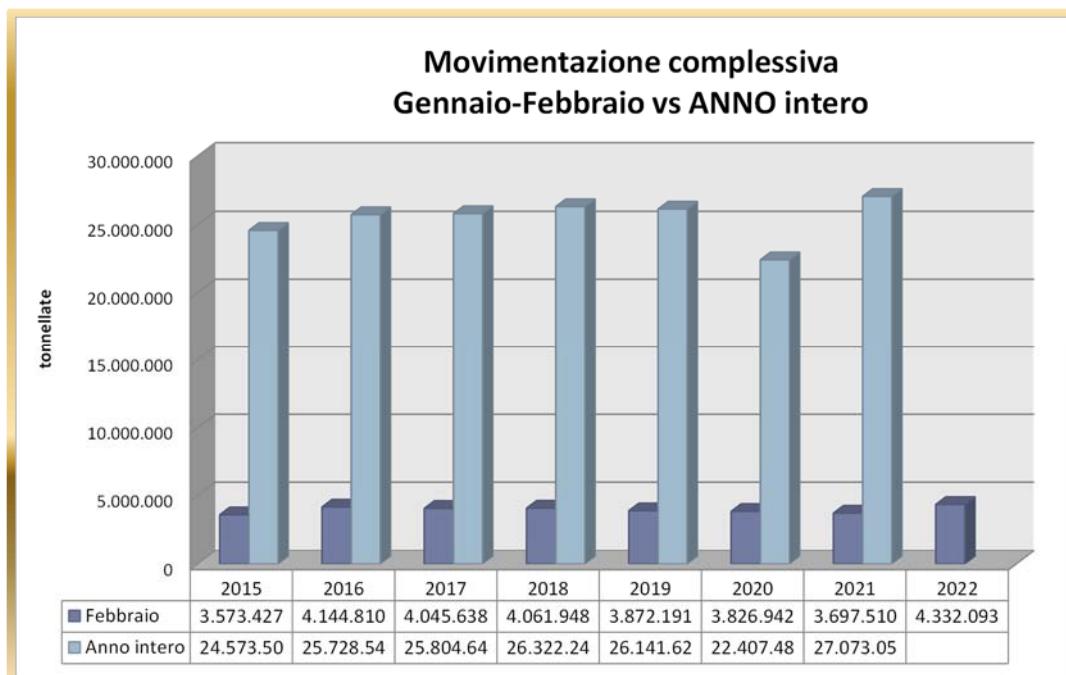
TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI

I. Movimentazione complessiva Febbraio 2022

Gennaio-Febbraio 2022 Il Porto di Ravenna nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022** ha registrato una movimentazione complessiva di **4.332.094 TONNELLATE**, in crescita del **17,2%** (quasi **635 MILA TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso periodo del **2021**, e superiore dell'**11,9%** sui volumi complessivi del **2019 ante pandemia**, andamento che – dopo l'ottimo risultato del **2021** – consolida il positivo avvio anche del **2022**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **3.817.532 TONNELLATE** (+**22,6%** sul **2021** e +**14,7%** sul **2019**) e a **514.562 TONNELLATE** (-**11,8%** sul **2021** e -**5,4%** sul **2019**).

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO



(cfr. in allegato la **Tabella n. 1: "RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE"**)

Febbraio 2022 Il mese di **FEBBRAIO 2022** ha registrato una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** pari a **2.144.001 TONNELLATE**, in crescita del **20,3%** (**361.760 TONNELLATE** in più) rispetto al **2021** e superiore del **8,9%** ai volumi di **FEBBRAIO 2019** (**175.131 TONNELLATE**), *ante pandemia*.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **1.875.810** e a **268.191 TONNELLATE** (+25,6% e -7,1% rispetto a **FEBBRAIO 2021**; +13,1% e -13,6% rispetto a **FEBBRAIO 2019**).

Nel **PERIODO GENNAIO-FEBBRAIO 2022** il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **415**, in crescita del **1,9%** (8 navi in più) rispetto ai **PRIMI 2 MESI DEL 2021**, e con **10** toccate in più rispetto al **2019**.

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022**, si evince che le **MERCI SECCHIE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **3.620.942 TONNELLATE** - sono cresciute del **18,6%** (**569.146 MILA TONNELLATE** in più) rispetto ai **PRIMI DUE MESI DEL 2022** e del **9,1%** rispetto allo stesso periodo del **2019**.

Merci per condizionamento

Nel solo mese di **FEBBRAIO 2022** le **MERCI SECCHIE** risultano in aumento del **19,2%** rispetto a **FEBBRAIO 2021** (**1.787.623 TONNELLATE**, con **288 MILA** tonnellate in più) e del **4,5%** rispetto ai volumi di **FEBBRAIO 2019**.

Merci secche

Nell'ambito delle **MERCI SECCHIE**, nei **PRIMI DUE MESI** del **2022** le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** sono in aumento dello **0,9%** (**364.843 TONNELLATE**, con **3.137** tonnellate in più) rispetto lo stesso periodo del **2021**, ma inferiori del **1,8%** rispetto a quello del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** sono in aumento del **9,3%** rispetto lo stesso periodo del **2021** (**254.350 TONNELLATE**) e inferiori del **1,8%** rispetto al **2019**.

Nel solo mese di **FEBBRAIO 2022**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** sono aumentate del **4,5%** rispetto a **FEBBRAIO 2021** (**200.312 TONNELLATE**) e del **9,2%** rispetto ai volumi del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **139.560 TONNELLATE**, sono cresciute del **15,0%** rispetto a **FEBBRAIO 2021** e del **7,7%** rispetto a **FEBBRAIO 2019**.

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **711.152 TONNELLATE** - nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022** sono aumentati dell'**10,1%** rispetto allo stesso periodo del **2021** (+**28,3%** rispetto ai volumi dei **PRIMI DUE MESI DEL 2019**).

Prodotti liquidi

Nel solo mese di **FEBBRAIO 2022** i **PRODOTTI LIQUIDI**, pari a **356.378** tonnellate, sono in crescita del **25,9%** rispetto a **FEBBRAIO 2021**, e del **37,9%** rispetto a **FEBBRAIO 2019**.

Porto di Ravenna e Mar Nero

Con particolare riferimento all'escalation bellica che ha portato all'invasione dell'**UCRAINA** da parte della **RUSSIA** e ai potenziali effetti sulla movimentazione del Porto, nel **2021** il traffico del **PORTO DI RAVENNA** con i paesi del **MAR NERO** ha raggiunto i **4,3 MILIONI DI TONNELLATE** (il **16%** del traffico complessivo dello scalo), di cui **3 MILIONI DI TONNELLATE** con l'**UCRAINA** e **775 MILA TONNELLATE** con la **RUSSIA**.

Più in generale, nel **2021** il traffico del **PORTO DI RAVENNA** da e per i paesi del **MAR NERO** ha coinvolto **2 MILIONI DI TONNELLATE** di **MATERIE PRIME PER LE CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**; **1,3 MILIONI DI TONNELLATE** di **PRODOTTI AGROALIMENTARI (CEREALI, OLI VEGETALI, DERRATE ALIMENTARI E MANGIMI)**, circa **250 MILA TONNELLATE** di **CONCIMI** e circa **140 MILA TONNELLATE** di **COMBUSTIBILI MINERALI**.

Dal **MAR NERO** sono arrivate **446 NAVI** (il **16,5%** delle toccate totali nel porto), di cui **200 NAVI** riguardano i traffici con l'**UCRAINA** e **162 NAVI** quelli con la **RUSSIA**.

Prime stime per marzo 2022

Ciononostante, dalle prime stime sulla movimentazione complessiva nel **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**, i traffici sembrano in crescita di circa il **14,2%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **3,8%** rispetto ai primi tre mesi del **2019**. Tutte le più importanti categorie merceologiche dovrebbero registrare un saldo positivo per tonnellaggio rispetto ai primi tre mesi del **2021**, fatta eccezione per i **CONCIMI** (**-28,9** sul **2021** e **-23,7%** sul **2019**) e i **PETROLIFERI** (**-12,8%** sul **2021** e **-5,9%** sul **2019**).

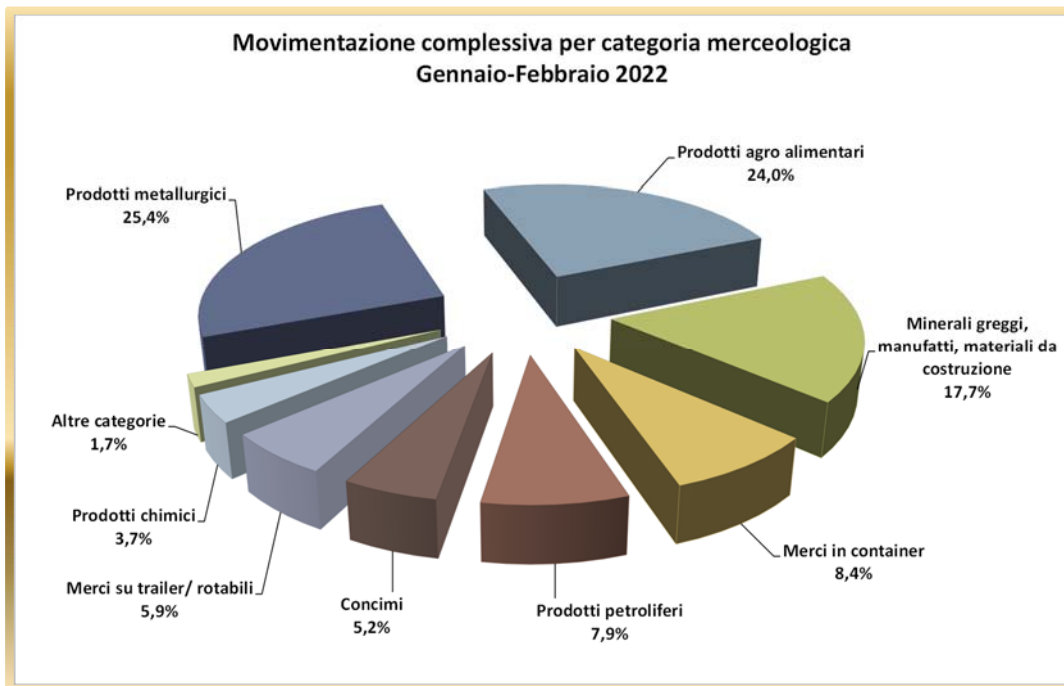
Molto buono in questo primo trimestre, in particolare, il dato degli **AGROALIMENTARI** (**+67%** rispetto ai primi tre mesi del **2021** e oltre il **23%** in più rispetto a quelli del **2019**), dei **CHIMICI** (**+71%** sul **2021** e oltre il **35%** in più sul **2019**) e dei **METALLURGICI** (**+21,4%** sul **2021**, anche se in calo del **4,5%** rispetto al **2019**).

I **PRIMI TRE MESI DEL 2022** dovrebbero chiudersi inoltre, rispetto al **2021**, con i **CONTAINER** in crescita del **5,1%** per numero **TEUs** e i **TRAILER** in crescita di oltre il **52%** per numero **PEZZI** (e di oltre il **27%** per quanto riguarda la merce). Il numero di pezzi dei **TRAILER**, peraltro, dovrebbe superare di oltre il **63%** il **2019**.

Nel solo mese di **MARZO 2022** i **CONTAINER** dovrebbero avere registrato un **+12,4%** per i **TEUs** (ma un **-9,4%** per la merce) mentre i **TRAILER** un **+52,3%** per i pezzi e un **+62%** per la merce.

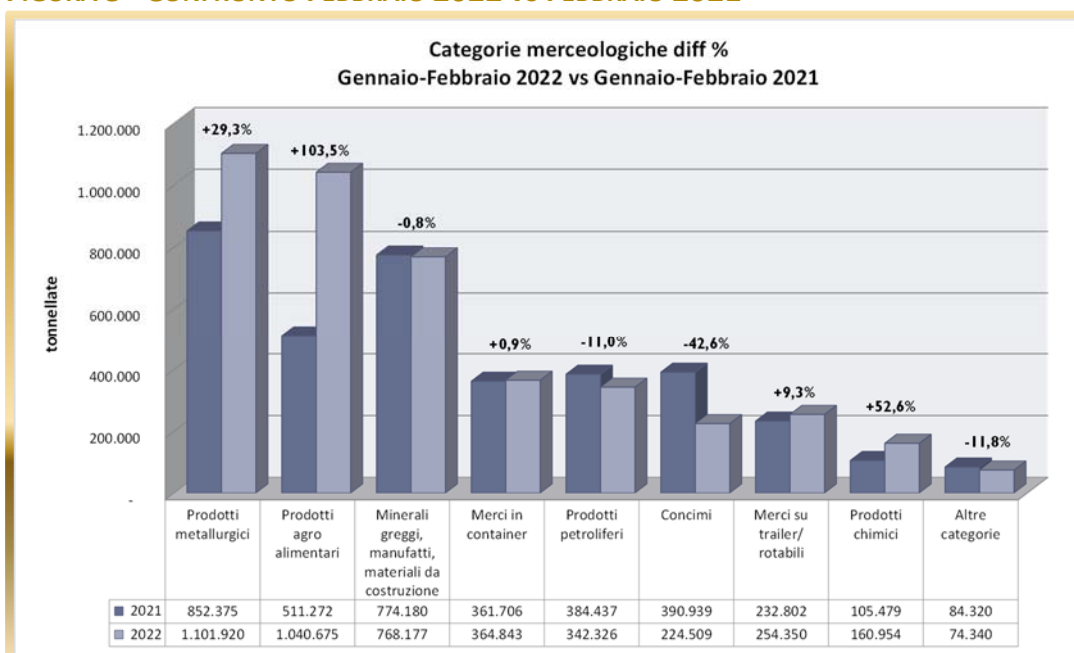
II. FOCUS principali *Categorie Merceologiche*

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 - CONFRONTO FEBBRAIO 2022 VS FEBBRAIO 2021



(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 3: "FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE"**)

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con **1.040.675 TONNELLATE** di merce movimentata, nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022** è più che raddoppiato con incremento dell'**103,5%** (oltre **529 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2021**, con volumi superiori del **41,7%** anche rispetto lo stesso periodo del **2019**.

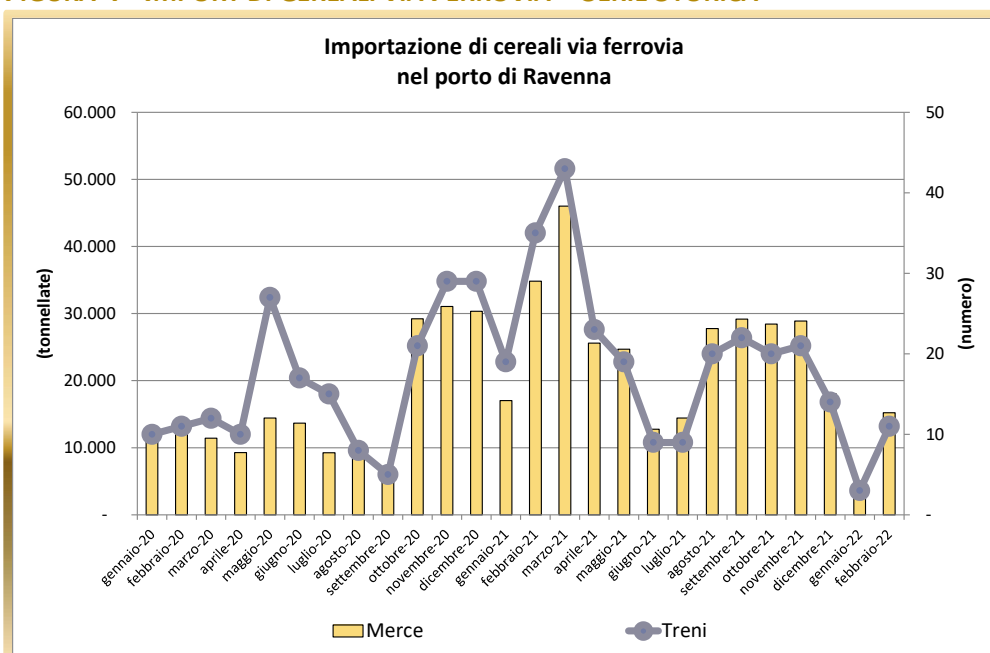
Il solo mese di **FEBBRAIO**, con **521.967 TONNELLATE** di merce movimentata, risulta in crescita del **149,7%** sullo stesso mese del **2021** e del **35,9%** rispetto a **FEBBRAIO 2019**.

Febbraio 2022

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, incide la ripresa della movimentazione dei **CEREALI**, con i **PRIMI 2 MESI DEL 2022** che chiudono avendo movimentato **372.395 TONNELLATE**, in crescita del **649,6%** rispetto al **2021** (quando erano state movimentate appena **49.676 TONNELLATE**) grazie all'ottimo risultato del mese di **FEBBRAIO (148.299 TONNELLATE; +264,3%)** e in aumento del **22,5%** anche rispetto allo stesso periodo del **2019**.

Cereali

FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA



Arrivi di cereali via treno

Dopo aver assistito ad un energico calo degli *ARRIVI VIA TRENO* nel mese di **GENNAIO**, a **FEBBRAIO 2022** sono nuovamente aumentati sia il numero dei treni, sia i quantitativi di *CEREALI* arrivati in porto dai *PAESI DELL'EST EUROPA*: **11 TRENI** e poco più di **15.000 TONNELLATE**.

I **PRIMI DUE MESI DEL 2022** chiudono così con l'arrivo di **14 TRENI** e **19.208 TONNELLATE** di *CEREALI*, valori comunque inferiori rispetto a quelli del **2021** quando, nello stesso periodo, si erano registrati **54 TRENI** e quasi **52 MILA TONNELLATE** importate.

La movimentazione ucraina di grano si affida al treno

È risaputo che *l'ITALIA* dipende fortemente dall'*IMPORTAZIONE DI GRANO* che giunge dall'*UCRAINA*: non è la sola, in quanto sia *l'UCRAINA* sia la *RUSSIA* producono circa un quarto delle forniture di grano destinate a tutto il mondo.

Per *l'ITALIA* l'interruzione di questi traffici, a seguito dell'escalation bellica che ha coinvolto i due paesi, ha un impatto particolare dal momento che, per produrre *PANE E PASTA*, il grano è vitale e la pasta è uno dei principali prodotti esportati dall'Italia in tutto il globo.

Detto ciò, incredibilmente *l'UCRAINA*, nonostante sia sotto assedio, riesce ancora a far uscire delle derrate di grano dai propri confini: non più prevalentemente via nave, bensì *VIA TRENO*. Le ferrovie ucraine giocavano un ruolo molto importante nei rapporti commerciali del Paese già prima del conflitto, ma adesso sono divenute strategiche ed essenziali.

Chiusa la possibilità di far salpare navi dal *MAR NERO*, la ferrovia è rimasta l'unica chance di comunicazione commerciale che garantisca una certa rapidità e sostanza. *KIEV* aveva già in programma di potenziarne la rete, soprattutto al confine con i paesi dell'UE: in prossimità della *POLONIA* è in costruzione un terminal container che avrebbe dovuto essere ultimato entro aprile 2022.

Malgrado i danni bellici, i treni in Ucraina continuano a fare la differenza: portano aiuti umanitari e rifornimenti, ma non solo.

Dalla parte più occidentale del paese potrebbero, infatti, partire convogli carichi di grano in direzione dell'**UNIONE EUROPEA** e la notizia è che le ferrovie ucraine stanno cercando di sfruttare al meglio i collegamenti esistenti sia con **VARSAVIA**, sia con la **ROMANIA** e la **MOLDAVIA** per far arrivare più **GRANO** possibile nei terminal portuali europei.

Si tratterebbe, in ogni caso, di un palliativo in grado di mitigare l'impatto iniziale dello stop alle esportazioni marittime, ma di certo non in grado di pareggiare i volumi usuali sul lungo termine, dato che la guerra ha fermato le coltivazioni. Si tratta dunque di dare fondo alle scorte per non far avvizzire del tutto l'economia del paese, mentre le ferrovie ucraine si stanno muovendo anche per attrarre investimenti stranieri per potenziare la propria rete nelle zone di confine con l'Europa.

In forte espansione anche la movimentazione delle **FARINE** che, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2022**, hanno registrato un aumento del **81,5%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **15,1%** rispetto al **2019**. Tale risultato è stato possibile grazie al buon andamento del mese di **FEBBRAIO: 93.948 TONNELLATE** movimentate con un incremento del **127,5%** (**53 MILA TONNELLATE** in più) rispetto a **FEBBRAIO 2021**, anche se con volumi minori del **10,9%** rispetto a quelli di **FEBBRAIO 2019**.

*Farine di semi e
frutti oleosi*

Continua la crescita nel Porto di Ravenna dello sbarco dei **SEMI OLEOSI** che, nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022**, hanno registrato **208.623 TONNELLATE** rispetto alle **140.844** dei **PRIMI DUE MESI DEL 2021 (+48,1%)**, in crescita anche del **114,4%** sul **2019**. Il solo mese di **FEBBRAIO 2022**, con **134.114 TONNELLATE**, ha segnato un aumento del **138,1%**.

Semi oleosi

Positivo anche l'andamento degli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che aumentano del **27,2%** (**35.277 TONNELLATE** in più) rispetto ai **PRIMI 2 MESI DEL 2021** e del **37,9%** rispetto al **2019**. Nel solo mese di **FEBBRAIO 2022**, con **93.662 TONNELLATE**, hanno registrato un incremento del **86,4%** rispetto allo stesso mese del **2021** e del **64,8%** rispetto ai volumi di **FEBBRAIO 2019**.

*Oli animali e
vegetali*

RISTORAZIONE
FORTE RIPARTENZA DEL “FUORI-CASA”
 (FONTE: AGRISOLE)

Dopo l'emergenza, torna la voglia del “fuori casa”, in quanto la convivialità migliorerebbe la qualità della vita.

E' quanto emerge dal Rapporto “**IL VALORE ECONOMICO E SOCIALE DELLA DISTRIBUZIONE HORECA NEL POST COVID-19**” realizzato dal **Censis** in collaborazione con **Italgrob**, la federazione italiana dei distributori **HoReCa** (*hôtellerie-restaurant-café/catering*).

Il **71,1%** della popolazione afferma che tornerà con uguale o maggiore frequenza a fare colazione fuori casa nei bar o nelle pasticcerie, il **68,9%** tornerà a mangiare al ristorante o in trattoria, il **65,9%** tornerà a consumare aperitivi e apericene in wine bar, enoteche o brasserie. Il **21,7%** (il **40,9%** dei giovani) è intenzionato a frequentare di più i luoghi della convivialità.

Già oggi all'**88,4%** capita di pranzare o cenare negli esercizi pubblici e al **64,5%** di incontrarsi con amici e colleghi per un aperitivo.

Per l'**88,3%** la presenza di una rete di bar, caffè, pasticcerie, enoteche e ristoranti è importante per assicurare la **BUONA QUALITÀ DELLA VITA**, rendendo i territori vitali e aperti alla relazionalità.

L'**89,1%** degli italiani considera i luoghi del fuori casa un'importante **FONTE DI LAVORO E DI REDDITO** e uno stimolo per l'attività delle imprese locali.

Il **68,8%** è convinto che la presenza degli esercizi pubblici renda i **LUOGHI ANCHE PIÙ SICURI E FREQUENTABILI**. Il **67,3%** (il **74,8%** dei giovani) ritiene che proprio la presenza dei locali consenta di organizzare al meglio la “*movida*”, evitandone le degenerazioni. Invece l'assenza degli esercizi pubblici condannerebbe i territori al declino economico e al degrado sociale.

Il fuori casa è la prima scelta per trascorrere il **TEMPO LIBERO** e per festeggiare.

Ristoranti e trattorie sono la prima opzione degli italiani per i pranzi o le cene con gli amici nel tempo libero: **52,2%**; anche per celebrare ricorrenze, matrimoni e compleanni si privilegiano i locali pubblici (**63,8%**) rispetto alla cucina casalinga (**29,1%**) o all'home delivery (**7,1%**).

Il conflitto russo-ucraino ha provocato una grave crisi della filiera agroalimentare globale con un'interruzione della produzione e dell'esportazione di prodotti agricoli, fra i quali **GRANO, MAIS E OLIO DI SEMI DI GIRASOLE**, alla base del commercio internazionale di **KIEV** e **MOSCA**.

Conflitto russo-ucraino:
conseguenze sulla filiera agroalimentare mondiale

Di conseguenza, l'inizio della guerra in **UCRAINA** ha visto il rapido innalzamento dei prezzi di alcuni beni di prima necessità, registrando nell'ultimo mese un aumento di circa il **35%** del prezzo del **GRANO**, del **17%** per il **MAIS** e dell'**8%** per la **SOIA**.

RUSSIA E UCRAINA rappresentano insieme **CIRCA UN QUARTO DELL'EXPORT MONDIALE DI GRANO**, il **15%** dell'**EXPORT DI MAIS** e la **QUASI TOTALITÀ** dell'**EXPORT DI OLIO DI SEMI DI GIRASOLE**.

In particolare, secondo i dati della **COMMISSIONE EUROPEA**, fra il **2019** e il **2020** l'**UE** ha prodotto circa **154,5 MILIONI DI TONNELLATE** di **GRANO TENERO**, contribuendo per un quinto all'intera produzione mondiale grazie a Paesi membri come **ROMANIA, FRANCIA E GERMANIA**, che si confermano leader nella coltivazione e nell'esportazione del cereale.

Tuttavia, la produzione interna si rivela insufficiente a coprire il fabbisogno alimentare dell'**UNIONE EUROPEA**, che nell'anno **2021/2022** ha importato circa il **40%** del **GRANO TENERO** da **RUSSIA ED UCRAINA**, diretto principalmente verso **ITALIA, SPAGNA** e **GRECIA**, i più vulnerabili al deficit di importazione registrato dall'inizio del conflitto.

Nello specifico, l'**ITALIA** produce solo il **36%** del totale del suo fabbisogno di **GRANO TENERO**, posizionandosi al primo posto in **EUROPA** per tonnellate di frumento importato (circa **600.000**) dal secondo trimestre del 2021 ad oggi.

La **SPAGNA**, d'altra parte, è prima in Europa per importazione di **MAIS**, di cui circa il **37%** proviene dall'**UCRAINA**, seguita dai **PAESI BASSI** che ricevono da Kiev più della metà del mais importato e ancora dall'**ITALIA** che dipende dal mais ucraino per circa il **23%** del suo fabbisogno.

Oltre ai cereali, l'**OLIO DI SEMI DI GIRASOLE** rappresenta il bene alimentare per cui l'**EUROPA** più dipende dall'**UCRAINA**, che secondo la Commissione Europea, fra il **2021** ed il **2022**, ha coperto circa l'**85%** del totale dell'import nel Vecchio Continente.

L'invasione da parte dell'esercito russo di regioni come **KHARKIV** e **LUGANSK**, dove si concentra quasi il totale della produzione ucraina di **SEMI DI GIRASOLE**, e **DNIPROPETROVSK**, **ZAPORIŽŽJA**, **NIKOLAEV**, **ODESSA**, **KIROVOGRAD** e **POLTAVA**, le principali aree di coltivazione di cereali (che insieme rappresentano il **62%** dell'intera superficie coltivabile ucraina), ha irrimediabilmente paralizzato la produzione alimentare del Paese. In aggiunta, la presa delle città portuali di **KHERSON** e **MYKOLAÏV** ed il controllo russo della totalità del versante costiero del **MARE DI AZOV** hanno bloccato le principali tratte commerciali dalle quali si diramava l'export agricolo ucraino, soprattutto verso il mercato asiatico.

La **CINA**, infatti, fra il **2021** e il **2022** è stata il Paese asiatico che ha importato più **MAIS**, per un totale di circa **26 MILIONI DI TONNELLATE**. Nello specifico, da quando nel 2009 Pechino ha iniziato ad incrementare il suo import di mais, gli **STATI UNITI** si sono sempre attestati come interlocutori commerciali privilegiati arrivando a garantire nel **2012** il **100%** della fornitura cerealicola in **CINA**. Lo stesso anno, tuttavia, la firma di un accordo fra **KIEV** e **PECHINO** che avrebbe garantito un prestito di circa **3 MILIONI DI DOLLARI** da parte cinese in cambio di **3 MILIONI DI TONNELLATE DI MAIS**, ha sancito il rafforzamento delle relazioni commerciali tra i due partner. Ad oggi, l'**UCRAINA** è il principale supplier di mais del Paese asiatico.

Oltre ai cereali, la **RUSSIA** produce circa il **13%** del totale mondiale di **FERTILIZZANTI**, la cui vendita all'estero potrebbe essere limitata, per ragioni politiche (contro-sanzioni) o logistiche; inoltre, la decisione del Cremlino di sospendere l'esportazione di nitrato di ammonio, fondamentale per la concimazione del grano, rischia di aggravare ulteriormente la crisi agricola, ponendo rischi a lungo termine anche per le rendite cerealicole degli anni successivi.

La **DIVERSIFICAZIONE DELLE FONTI DI APPROVVIGIONAMENTO** risulta essere la principale strategia per mitigare gli effetti dell'interruzione della filiera alimentare.

L'importanza di diversificare le fonti di approvvigionamento

Infatti il 2 marzo 2022, in una riunione straordinaria in seno al Consiglio dell'UE, i Ministri dell'Agricoltura dei Paesi membri hanno discusso di possibili misure da adottare a livello interno e comunitario per far fronte alla crisi, come quelle volte a rendere il commercio internazionale compatibile con gli alti standard di produzione agricola europea abbassando, ad esempio, il limite massimo di pesticidi consentito attualmente dall'**AUTORITÀ EUROPEA PER LA SICUREZZA ALIMENTARE (EFSA)**, il che permetterebbe di implementare nuovi accordi con Paesi terzi ed **ALLENARE LA DIPENDENZA AGRICOLA** che attualmente lega l'Unione Europea all'**UCRAINA** e alla **RUSSIA**.

In aggiunta, il conflitto in **UCRAINA** ha innescato in molti Paesi una **REAZIONE PROTEZIONISTICA** volta a salvaguardare la propria produzione cerealicola domestica. È il caso di **UNGHERIA** e **BULGARIA** che, dal 5 marzo, hanno bloccato l'esportazione di grano per assicurare i rifornimenti interni e contenere la crescita dei prezzi per i propri cittadini.

In ultimo, la guerra ha riaperto il dibattito sulla **SOVRANITÀ ALIMENTARE**, risvegliando in ogni Paese la necessità di dotarsi di una strategia che diminuisca la dipendenza dalle importazioni di Paesi terzi e che punti verso una rapida autosufficienza alimentare, garantendo resilienza in casi di instabilità internazionale.

È possibile che in futuro si assista sempre più all'implementazione di misure che accorcino la catena produttiva, avvicinando il produttore al consumatore attraverso una rinnovata attenzione al territorio locale e alla sostenibilità dell'industria agroalimentare.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio-Febbraio 2022 I primi effetti della guerra in **UCRAINA** si fanno sentire nel **PORTO DI RAVENNA** in particolare per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** che, nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022**, con **768.177 TONNELLATE** movimentate, sono in leggero calo dello **0,8%** rispetto allo stesso periodo del **2021** rimanendo comunque ancora superiori del **6,1%** rispetto i livelli del **2019**.

Febbraio 2022 In calo (**-1,3%** sul **2021** e **+3,5%** sul **2019**), in particolare, la movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del distretto di Sassuolo, pari a **675.952 TONNELLATE** (**-9.055 TONNELLATE** in meno sul **2021**).

Il mese di **FEBBRAIO**, in particolare, ha registrato nel complesso per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** **379.410 TONNELLATE** movimentate, in diminuzione (**-9,6%**) rispetto allo stesso mese del **2021**, e superiori del **1,5%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Le **MATERIE PRIME CERAMICHE**, con **330.768 TONNELLATE** movimentate, sono in calo del **10,1%** rispetto al mese di **FEBBRAIO 2021** e del **1,7%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Traffico con il Mar Nero nel 2021 Per quanto riguarda l'esposizione del **PORTO DI RAVENNA**, nel **2021** il traffico da/per i **PAESI DEL MAR NERO** ha coinvolto **2.063.521 TONNELLATE** di **MINERALI GREGGI**, il **36,3%** di quelli totali movimentati nel Porto; circa **2 MILIONI DI TONNELLATE** (il **7,6%** del traffico complessivo del Porto) provengono dall'**UCRAINA** e sono **ARGILLE** destinate all'alimentazione del **DISTRETTO DELLE CERAMICHE DI SASSUOLO**, per il quale la situazione che si concretizzerebbe in caso di blocco /rallentamento delle forniture di argilla è gravissima.

Esattamente un anno fa, il **PRIMO APRILE 2021** – quando l'invasione da parte della Russia dell'Ucraina non era che un'ipotesi remota - il **Gruppo terminalista Sapir** aveva siglato un accordo per la movimentazione delle argille nel **PORTO DI RAVENNA** con **Vesco Clays Italy**, filiale italiana dell'Ucraina

Vesco, uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche, capace di estrarre dalle proprie cave in **UCRAINA 3 MILIONI DI TONNELLATE** d'argilla l'anno esportate in 25 paesi.

Fu un'operazione fondamentale per il ruolo del terminal **SAPIR** in quanto fornitore specializzato di questo materiale per **L'INDUSTRIA CERAMICA FAENTINA** e di **SASSUOLO**.

Il **Gruppo Sapir**, a sua volta, sbarcava oltre **2,5 MILIONI DI TONNELLATE** di questi materiali 'INERTI', ma di tutta questa movimentazione oggi non esiste più nulla perché i porti dell'**UCRAINA - MARIUPOL, ODESSA, NIKOLAEV** - sono città bombardate, il **MAR NERO** e il **MARE D'AZOV** sono *off limits*.

«Dall'**UCRAINA** non arriva più nulla e lì ci sono le cave di maggiore qualità. Abbiamo aumentato un po' l'import dalla **TURCHIA**, ragioniamo con **GERMANIA, INDIA E MAROCCO** ma ci sono molte difficoltà» commenta l'**Amministratore delegato della Sapir, Mauro Pepoli**.

«Abbiamo scorte fino a Pasqua. Stiamo letteralmente girando il mondo per individuare alternative: dal **VENEZUELA** all'**AUSTRALIA**, dal **BRASILE** all'**INDIA**» gli fa eco il **Presidente di Confindustria ceramica, Giovanni Savorani**, che ha nell'area emiliana e a Faenza due poli primari.

Il problema non è solo dell'oggi, in quanto i bombardamenti hanno provocato danni enormi: oltre ai porti, sono stati colpiti depositi e complessi industriali, per cui la ripartenza ucraina non sarà cosa semplice.

Il danno non è solo per i terminal ravennati che lavorano l'argilla, ma anche per tante altre categorie: spedizionieri, autotrasporto, compagnie ferroviarie, compagnia portuale.

I dati lo testimoniano.

I DISTRETTI DELLA CERAMICA EMILIANO-ROMAGNOLA TRA LA GUERRA IN UCRAINA E IL CARO ENERGIA

L'ultima nave carica di *ARGILLA* e *CAOLINO* è partita dal porto di **MARIUPOL** pochi giorni prima che l'esercito russo invadesse l'**UCRAINA**, per sbarcare alla fine di febbraio nel porto di **RAVENNA** scaricando tonnellate di materiale nei magazzini che riforniscono le aziende del distretto industriale della ceramica di **SASSUOLO** e quello della ceramica artistica di **FAENZA**.

Da quando l'approvvigionamento di materie prime dall'**UCRAINA** è stato sospeso per via della guerra, tecnici e chimici sono al lavoro per cercare di mantenere l'alta qualità dei prodotti che negli ultimi decenni ha contribuito alla crescita dell'industria italiana della ceramica.

Dall'**UCRAINA**, infatti, arrivava il **25%** delle *MATERIE PRIME USATE NEL SETTORE DELLA CERAMICA IN ITALIA* e la maggior parte delle *ARGILLE CONSIDERATE PREGIATE*, indispensabili per la produzione delle piastrelle più costose e con un margine di guadagno elevato, ma preziose per la loro elevata "tenacità in crudo" (la maggiore resistenza e coesione rispetto al materiale estratto in altri paesi) e quindi adatte alla produzione di piastrelle di grandi formati e con spessori sottili, sempre più richieste sul mercato e non semplici da realizzare con altre materie prime.

ARGILLA e *CAOLINO* venivano estratti soprattutto nelle cave che si trovano nel **DONBASS**, e negli ultimi anni l'esportazione di questo tipo di materie prime si è sviluppata grazie alla costruzione di strade realizzate appositamente per il passaggio di grandi tir diretti verso i **PORTI DI MARIUPOL** e **ODESSA**, da dove partivano le navi che rifornivano i distretti europei della ceramica.

L'ultima nave arrivata nel porto di **RAVENNA** con *ARGILLE UCRAINE* garantirà scorte per poco tempo, ed è difficile prevedere come sarà la situazione nel **DONBASS** alla fine di maggio.

Considerate le conseguenze della guerra a **MARIUPOL** in cui gli scontri sono stati molto violenti, è irrealistico pensare che l'attività estrattiva riprenda nel giro di poco tempo. Le cave sono state costrette a fermare il lavoro e tutti i dipendenti stranieri, compresi molti italiani, hanno lasciato l'Ucraina.

Le aziende del distretto dovranno farne a meno: per trovare un'alternativa compatibile e competitiva, dicono gli addetti ai lavori, serve innanzitutto trovare un'altra ricetta, cioè una nuova miscela di argille, caolini e feldspati con materiale importato da altri paesi come **GERMANIA, FRANCIA, AUSTRIA, TURCHIA, PORTOGALLO**, ma anche **SARDEGNA** e **PIEMONTE**.

Ma la composizione delle piastrelle è anche legata al mercato, orientato da scelte estetiche dettate più dalla moda e meno da logiche di produzione e approvvigionamenti. Con nuove esigenze per le aziende, non è escluso un cambiamento delle preferenze verso nuovi tipi di piastrelle.

«Abbiamo convinto il mercato a prediligere piastrelle fatte con pasta bianca», sottolinea **Massimo Muratori, segretario generale della Femca Cisl dell'Emilia centrale**. «Si dovrà iniziare a pensare anche a una maggiore produzione con pasta rossa».

Oltre a trovare ricette nuove per le piastrelle, rimpiazzare il **25%** della materia prima nel giro di poco tempo comporta altri due problemi: il primo è se trasportare il materiale in **EMILIA-ROMAGNA** via mare o via treno (in entrambi i casi, i **TEMPI DI APPROVVIGIONAMENTO** dipendono dalla distanza del paese di esportazione e dalle infrastrutture disponibili), mentre il secondo problema riguarda i **PREZZI**, destinati ad aumentare a causa dell'improvvisa diminuzione nell'offerta. Tra le altre cose, non è detto che le cave di altri paesi riescano a soddisfare interamente la crescita della domanda.

Ma l'interruzione dell'importazione di materia prima dall'Ucraina è soltanto una delle criticità che il settore sta affrontando: come tutte le aziende che consumano grandi quantità di **ENERGIA**, anche i produttori del **DISTRETTO DI SASSUOLO** sono alle prese con la notevole **CRESCITA DEI PREZZI** e hanno chiesto aiuto al governo per limitare i costi del gas e dell'energia elettrica.

«Il gas, necessario ad alimentare i forni in cui vengono cotte le piastrelle, costa otto volte tanto rispetto allo scorso anno» - ha detto **Giovanni Savorani, presidente di Confindustria Ceramica** durante l'audizione delle commissioni Ambiente e Attività produttive alla Camera. «Le nostre attività sono entrate in crisi e abbiamo oltre **2.500 PERSONE IN CASSA INTEGRAZIONE**. È anacronistico pensare di dover chiedere la cassa integrazione con una quantità di ordini così grossa» - ha poi concluso **Savorani**.

Finora gli unici **MEZZI PER ABBATTERE I COSTI** sono stati piuttosto drastici: alcune aziende hanno **SPENTO I FORNI** perché sarebbe stato più costoso lasciarli accesi piuttosto che non produrre, altre hanno attivato procedure di **CASSA INTEGRAZIONE** fino alla fine dell'anno.

I lavoratori del distretto della ceramica modenese e reggiano sono circa **15MILA**, l'**80%** degli addetti del settore a livello nazionale. Oltre ai dipendenti diretti, va considerato anche l'indotto: aziende metalmeccaniche, di componentistica, imballaggi, spedizioni.

La **SACMI DI IMOLA** - una delle società più importanti di questo articolato indotto, che produce forni e macchinari per la produzione delle piastrelle, con oltre **1,3 MILIARDI DI FATTURATO E 4.600 DIPENDENTI** - da tempo ha iniziato a sviluppare nuovi **FORNI ALIMENTATI A IDROGENO "VERDE" O "PULITO"**, prodotto con processo di elettrolisi (cioè separazione di idrogeno e ossigeno) dell'acqua, tramite una macchina alimentata con fonti rinnovabili.

È una tecnologia che consente di fare a meno del gas, ma anche piuttosto costosa e per la quale il governo non ha previsto incentivi o contributi

3. PRODOTTI METALLURGICI

- Gennaio-Febbraio 2022** Continua il buon andamento dei **PRODOTTI METALLURGICI** che, nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022**, sono cresciuti del **29,3%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, con **1.101.920 TONNELLATE**, e hanno superato i livelli del **2019** del **14,7%**.
- Febbraio 2022** Il mese di **FEBBRAIO**, in particolare, ha registrato un aumento della movimentazione del **38,3%** rispetto a **FEBBRAIO 2021**, con **518.688 TONNELLATE** (quasi **144 MILA TONNELLATE** in più), risultato superiore del **12,1%** anche rispetto ai volumi movimentati nel mese di **FEBBRAIO 2019**.
- Calano gli sbarchi da Taranto** Gli sbarchi provenienti da **TARANTO (ACCIAIERIE D'ITALIA, ex ILVA)** nei **PRIMI DUE MESI DEL 2021**, pari a **93.380 TONNELLATE**, sono **IN CALO** del **49,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.
- Analizzando i singoli Paesi di importazione, l'arrivo di prodotti metallurgici da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **668.028 TONNELLATE** (il **64,8%** del totale), è in aumento del **50,9%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.
- Calano gli scambi UE** Per quanto riguarda l'import dai **PAESI COMUNITARI (-4,0%)**, i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con oltre **117 MILA TONNELLATE (+40,9%)** e la **FRANCIA** con poco più di **73 MILA TONNELLATE (+2,3%)**.
- Cresce l'import da Paesi Extra UE** I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono la **CINA** con **129 MILA TONNELLATE** (nel **2021** non erano arrivati prodotti da questo Paese), la **TURCHIA** con **121 MILA TONNELLATE (+168,5%)**, la **COREA DEL SUD** con oltre **70 MILA TONNELLATE (+29,7%)**, la **RUSSIA** con oltre **60 MILA TONNELLATE (+34,2%)** e l'**INDONESIA** con oltre **55 MILA TONNELLATE** (nel **2021** non erano arrivati prodotti da questo Paese).
- Conseguenze della guerra tra Russia e Ucraina e l'ex ILVA** Poche ore dopo il bombardamento dello stabilimento siderurgico "**Azovstal**" di **MARIUPOL**, in **UCRAINA**, uno dei più grandi impianti d'Europa, il premier **Mario Draghi** ha annunciato che l'ex Ilva potrà aumentare la produzione d'acciaio, con l'eventuale **garanzia "Sace"** (controllata da Cassa Depositi e Prestiti) dello Stato, "*per sopperire alle carenze di acciaio nel Paese*".

In **ITALIA** la guerra e la crisi energetica sembrano, quindi le concause della riesumazione dell'**EX ILVA**.

Il sostegno dello Stato, però, non è l'unico risultato portato a casa da **Franco Bernabè**, presidente di **ACCIAIERIE D'ITALIA**, che ha infatti ceduto a **MORGAN STANLEY** crediti per circa **1,5 MILIARDI DI EURO**, ottenendo in cambio una sostanziosa linea di credito che permetterà alla società di superare lo scoglio della mancanza di liquidità.

Pur avendo un'autorizzazione integrata ambientale che le consente di produrre fino a un **MASSIMO DI 6 MILIONI DI TONNELLATE ALL'ANNO**, la produzione di **ACCIAIERIE D'ITALIA** tuttavia si è fermata nel **2021** a **4,7 MILIONI DI TONNELLATE** (a causa dei diversi interventi di ammodernamento ancora in corso su diversi impianti) e per incrementare l'acciaio da produrre, l'unica possibilità è il ritorno in servizio di **Afo4**, fermo per diversi mesi per il rifacimento del crogiolo interno: se anche **Afo4** tornasse in marcia, la società potrebbe arrivare a produrre **5,5 MILIONI DI TONNELLATE** all'anno.

Sul punto, però, ci sono due grandi interrogativi, il primo dei quali riguarda i lavoratori: nelle scorse settimane infatti, **ACCIAIERIE D'ITALIA** ha annunciato la nuova cassa integrazione per circa **3 MILA** operai e, di questi, ben **2.500** nello stabilimento tarantino. Nonostante questo nuovo scenario e l'aumento della produzione, l'azienda non sembra intenzionata a modificare i numeri della cassa.

Insomma più produzione, ma con gli stessi operai.

L'altro problema riguarda la **Valutazione del Danno Sanitario** per l'ex Ilva, inviata a **GIUGNO 2021** dai direttori generali di **ARPA PUGLIA, ARESS PUGLIA E ASL DI TARANTO** al **MINISTERO PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA**, certificando che la salute di operai e abitanti del capoluogo ionico non è al sicuro con un livello di produzione di **6 MILIONI DI TONNELLATE** all'anno.

**GUERRA RUSSIA-UCRAINA, DALLA SIDERURGIA
ALL'IMPIANTISTICA CRISI PER MANCANZA DI
MATERIE PRIME E COMMESSE FERME
(FONTE: IL FATTO QUOTIDIANO)**

Tra aumento del costo dell'energia, difficoltà di approvvigionamento di materie prime e semilavorati e interruzione delle commesse, l'invasione russa dell'**UCRAINA** sta avendo pesanti ricadute su diversi comparti industriali italiani, dalla siderurgia alle lavorazioni meccaniche, fino a termomeccanica, aeronautica, industria dell'elettrodomestico e automotive.

LA FIM CISL ha recentemente individuato decine di aziende che stanno rallentando o fermando le attività, per un totale di oltre **26MILA LAVORATORI** coinvolti.

Resta da vedere se la bocciata di ossigeno sui costi energetici varato dal governo **Draghi** sarà sufficiente, insieme agli annunciati – ma non ancora adottati – *“provvedimenti per migliorare la capacità di Ilva di produrre acciaio”* per rifornire le imprese nazionali.

La **siderurgia** è al primo posto: l'**80%** della produzione di acciaio italiano, ovvero **24 MILIONI DI TONNELLATE**, provengono da forni elettrici, e se si sommano l'aumento dell'energia e quello di materie prime (ghisa, rottame ferroso) e semilavorati (billette, bramme) siamo davanti a *“una tempesta perfetta che ha ricadute pesanti non solo sul comparto siderurgico ma su tutta la produzione industriale”*.

Quasi tutti gli impianti stanno attuando fermi della produzione o stop & go.

Il gruppo **ACCIAIERIE VENETE DI BORGO VALSUGANA (TRENTO)** ha chiesto per esempio la cassa integrazione per 4 settimane per aumento del costo dell'energia e il blocco delle materie prime da Russia e Ucraina (**CROMO** e **NICKEL**).

Cassa integrazione anche all'**ACCIAIERIA ABS DI CARGNACCO (GRUPPO DANIELI)** e, sempre in Friuli, alle **ACCIAIERIE BERTOLI E NEL GRUPPO PITTINI** che procede da settimane in modalità stop & go in base ai costi dell'energia. A Sestri Levante la **ARVEDI, 250 DIPENDENTI**, è in difficoltà per aumento del costo del **NICKEL** che ha comportato il blocco della produzione dell'inox a livello di acciaieria.

La **SAN GIORGIO ACCIAIERIE DI SAN GIORGIO DI NOGARO, 1.500 DIPENDENTI**, lavorava con **BRAMME** importate da Mariupol: ora lavora con quelle in magazzino ma ha scorte per un mese circa.

Altre segnalazioni riguardano l'ombra **TIFAST TITANIUM**, che fa capo a un gruppo ucraino produttore di *BARRE, VERGELLE E BILLETTE DI TITANIO* – la spugna di titanio, materia prima principale, arrivava per la gran parte dall'Ucraina – e la **FERRIERA VALSIDER A VALLESE DI OPPEANO (VERONA) DEL GRUPPO METINVEST INTRAMETAL**, che ha la casa madre in Ucraina e dipende dalla Russia per l'arrivo di materie prime (*BRAMME*).

Anche le **ACCIAIERIE DI SICILIA** rischiano il fermo per carenza di *ROTTAME*.

La **filiera dell'auto**, già in fase di ristrutturazione per la transizione ecologica, a causa dell'interruzione di forniture provenienti dall'Ucraina sta subendo impatti diretti.

La **AUTOMOTIVE LIGHTING DI TOLMEZZO**, che produce fanali per auto, ha chiesto la CIG per oltre **800 LAVORATORI** a causa della carenza di forniture dall'ucraina **LEONI**, che fa cablaggi per automotive e ha due stabilimenti nelle città ucraine di Stryji e Kolomyja.

Anche **LAMBORGHINI A SANT'AGATA BOLOGNESE (BOLOGNA)** ha dovuto fermare la linea produttiva della Huracàn a causa della mancanza di cablaggi della **LEONI**.

La **WHIRLPOOL** ha chiesto cassa integrazione nei siti marchigiani e a Siena, parlando di cali delle commesse e aumento dei trasporti e costi dei container. Ferme poi molte aziende che producono macchinari per le lavorazioni di pietra, ferro, legno o fanno impiantistica industriale e avevano in corso lavori e commesse verso Russia e nell'Est Europa.

La ricognizione della **FIM Cisl** comprende tra le altre la riminese **SCM GROUP**, produttrice di macchine utensili che doveva inaugurare un nuovo stabilimento a Mosca e aveva 35 milioni di ordini tra Russia e Ucraina per quest'anno, la **PM DI SALZANO** che ha fatto rientrare il personale dalla Russia dove stava installando impianti e la **PETROLLO SPA DI SAN BONIFACIO (VERONA)**, specializzata in elettropompe, con diverse commesse in Russia su impianti industriali.

Ad Arezzo infine diverse piccole e medie aziende del distretto dell'oreficeria hanno chiesto la cassa integrazione a causa delle oscillazioni del prezzo dell'oro e blocco dell'export con la Russia.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Petroliferi e chimici In diminuzione nei **PRIMI DUE MESI** del **2022**, rispetto allo stesso periodo del **2021**, i **PRODOTTI PETROLIFERI (-11,0%)**, con **342.326 TONNELLATE** e un calo di **42 MILA TONNELLATE**. Rispetto ai volumi dei **PRIMI DUE MESI** del **2019** si registra un aumento del **7,6%**.

Aumentano invece nei **PRIMI DUE MESI** del **2022**, rispetto allo stesso periodo del **2021**, i **PRODOTTI CHIMICI (+64,0%)** che, con **147.869 TONNELLATE**, sono superiori anche ai volumi movimentati nei **PRIMI 2 MESI** del **2019 (+36,4%)**.

Andamento che si conferma per le suddette categorie merceologiche nel mese di **FEBBRAIO**: i **PRODOTTI PETROLIFERI** calano del **9,0%** (restando superiori del **20,7%** sul **2019**), mentre i **PRODOTTI CHIMICI** aumentano del **80,8%** sul **2021** e del **35,1%** sul **2019**.

La guerra in Ucraina Al netto della possibile tragedia umanitaria e delle conseguenze sul piano militare, l'invasione dell'**UCRAINA** da parte della **RUSSIA** ha provocato un autentico cataclisma sui mercati finanziari mondiali, con inevitabili tensioni sulle materie prime.

Il **PETROLIO EUROPEO (BRENT)** ha fatto registrare un aumento del **7%**, toccando quota **103 DOLLARI**, mentre per quello **TEXANO (WTI)** l'incremento è stato del **6%** a **98 DOLLARI**.

Drammatica, per i rischi connessi alle forniture russe, appare la situazione relativa al prezzo del **GAS** in **EUROPA**: ad **AMSTERDAM** i *futures* hanno toccato un rialzo massimo del **41%**, a **125 EURO AL MEGAWATTORA**, per poi fare una leggera marcia indietro e posizionarsi a quota **113 EURO (+27%)**.

L'Europa può rinunciare al petrolio russo?

A **BRUXELLES** si discute anche di sanzioni energetiche: un eventuale embargo sul petrolio russo da un lato consentirebbe di aumentare la pressione su **MOSCA** affinché cessi il conflitto in **UCRAINA**, dall'altro permetterebbe di "salvare" il gas naturale russo, le cui forniture sono essenziali per l'economia di un pezzo dell'UE, in particolare di **GERMANIA** e **ITALIA**. Ma è un compromesso difficile.

Secondo l'**AIE (Agenzia internazionale dell'energia)** la **RUSSIA**, maggior esportatore di greggio al mondo, alla fine del **2021** vendeva sui mercati globali quasi **8 MILIONI DI BARILI** al giorno, di cui il **60%** con destinazione **EUROPA** (il secondo maggior flusso bilaterale di petrolio al mondo, solo dietro quello tra Stati Uniti e Canada) e l'**8%** con destinazione **USA** e **GRAN BRETAGNA**.

Nel **2019**, l'ultimo anno prima della pandemia, la **RUSSIA** aveva fornito il **29%** delle importazioni di greggio europee e il **51%** di quelle di prodotti petroliferi del continente. Ecco perché imporre un embargo immediato sarebbe molto difficile per **L'UNIONE EUROPEA**. "*Da un giorno all'altro significherebbe far precipitare il nostro paese e l'intera Europa in una recessione*", ha detto recentemente il cancelliere tedesco **Olaf Scholz**. E proprio mentre il cancelliere tedesco parlava, il vice premier russo, **Alexander Novak**, ha spiegato che con l'embargo europeo i prezzi potrebbero arrivare a **300 DOLLARI AL BARILE**.

Nel breve termine, quindi, diventa estremamente difficile la sostituzione del petrolio russo.

In linea ipotetica si potrebbe "*eliminare*" il greggio russo che arriva in **EUROPA** reindirizzando i flussi internazionali, riducendo in questo modo anche l'eventuale balzo dei prezzi. Secondo questa tesi, il greggio russo "*sanzionato*" verrebbe reindirizzato a **CINA** e **INDIA**, liberando quello mediorientale che verrebbe consegnato alle raffinerie in **EUROPA**.

Secondo molti analisti, tuttavia, ci sarebbero comunque diversi ostacoli per realizzare questo piano: in primis, aumenterebbero i costi di trasporto per produttori e consumatori, con le rotte di approvvigionamento che diventerebbero molto più lunghe, facendo aumentare la domanda di navi cisterna, più costose rispetto alle spedizioni di greggio attraverso un oleodotto.

Non solo, perché le raffinerie sono predisposte per lavorare determinate tipologie di greggio: sostituire quello russo con quello mediorientale ridurrebbe l'efficienza, aumentando i costi e di conseguenza i prezzi.

I trader mediorientali si interrogano poi sui motivi per i quali dovrebbero vendere i loro prodotti in **EUROPA**: l'**ASIA** è percepita infatti come un'area in crescita, mentre l'**EUROPA** viene considerata come un mercato in declino, soprattutto dopo le scelte nette di **TRANSIZIONE ECOLOGICA**.

Per motivi commerciali, poi, la maggior parte degli esportatori fanno riferimento alle raffinerie geograficamente più vicine. Finora la **RUSSIA** ha venduto il suo petrolio all'**EUROPA**, l'importatore più vicino e, per le stesse ragioni geografiche, l'**EUROPA** ha acquistato la maggior parte del greggio e dei prodotti dalla **RUSSIA** e da altri Paesi dell'ex **UNIONE SOVIETICA**.

Riprogrammare una quota così grande del commercio mondiale nell'arco di poche settimane o mesi creerebbe un enorme sconvolgimento, senza contare che nel passato gli embarghi sul petrolio hanno sempre provocato un aumento dei prezzi.

IMPRESE DI AUTOTRASPORTO, L'EMERGENZA NON È FINITA

"Sul taglio di 25 CENTESIMI/LITRO delle accise sul gasolio abbiamo chiesto da subito l'adozione di correttivi. Dobbiamo evitare, infatti, che le imprese di autotrasporto, oltre al danno, subiscano anche la beffa".

A parlare è **Marina Gasparri, responsabile regionale di CNA Fita trasporti**.

"L'introduzione di questo 'sconto', paradossalmente, sta determinando un danno alle imprese dell'autotrasporto, in particolare a quelle che più hanno investito in mezzi a minore impatto ambientale.

Per un meccanismo tecnico legato al recupero delle accise, infatti, il taglio non porta benefici reali alle imprese che utilizzano mezzi pesanti almeno Euro 5.

Si tratta di un elemento che alcuni committenti non tengono in alcuna considerazione, immaginando che la misura del governo abbia risolto per sempre il problema del caro carburante di tutti gli autotrasportatori.

Per questo, come associazione, abbiamo chiesto dei correttivi e soprattutto rassicurazioni sul fondo di 500 MILIONI DI EURO stanziato a sostegno dell'autotrasporto dal decreto Ucraina."

"Una prima risposta positiva è arrivata – aggiunge Gasparri - dall'incontro di tutte le Associazioni del trasporto con la vice ministro Bellanova, concluso con l'impegno di destinare i 500 MILIONI DI EURO proprio a chi è rimasto escluso dagli effetti del taglio di 25 CENTESIMI/LITRO al prezzo del gasolio, e quindi alle imprese di autotrasporto merci conto terzi con veicoli Euro 5 ed Euro 6 oltre le 7,5 tonnellate, che altrimenti rimarrebbero penalizzate".

"Nel frattempo noi continuiamo a lavorare per chiedere l'adozione di una procedura di trasferimento delle risorse che sia la più snella e veloce possibile. Siamo consapevoli che le risorse stanziato dal governo sono consistenti, ma non basta.

La crisi dell'autotrasporto legata all'impennata del costo dei carburanti dura da troppo tempo: il prezzo che rischiamo di pagare in termini di imprese che chiuderanno per sempre è altissimo.

Ecco perché diventa essenziale rendere immediatamente disponibili le risorse già appostate.

Soprattutto è fondamentale che il governo continui a vigilare sui prezzi del carburante, fermando le speculazioni, e assuma in modo tempestivo ulteriori provvedimenti che si traducano davvero in benefici per tutti gli operatori del comparto".

CONCIMI Preoccupa il calo dei volumi di **CONCIMI** movimentati nei **PRIMI DUE MESI** del **2022 (-43,0%)** rispetto allo stesso periodo del **2021**, con **220.029 TONNELLATE**, inferiori del **33,3%** anche rispetto ai volumi dei **PRIMI DUE MESI DEL 2019**. Il mese di **FEBBRAIO (-59,2%** su **FEBBRAIO 2021** e **-56,9%** su quello del **2019)** conferma le difficoltà che sta vivendo attualmente il settore.

All'Italia manca il 40% del fabbisogno di fertilizzanti

Contratti di filiera nazionali blindati su **GRANO, MAIS, SOIA, FORAGGERE E GIRASOLE** per dare certezze agli agricoltori a cui si chiedono investimenti importanti, in questo periodo di forte instabilità e costi aziendali esorbitanti, recuperare maggiori superfici coltivabili, aumentare le produzioni nazionali di prodotti agricoli e, di conseguenza, evitare che le ripercussioni della guerra in **UCRAINA** possano creare all'**ITALIA**, nel lungo periodo, problemi su scorte e approvvigionamenti che certamente andrebbero ad influire sui costi dei prodotti finali alle famiglie italiane.

È questa la ricetta di **Consorzi Agrari d'Italia (CAI)**, alla luce del via libera dell'UE alla semina di nuove superfici.

Il vero problema, in questo momento, ricorda **CAI**, è quello relativo alle **CONCIMAZIONI**, fondamentali per ottenere quantità e qualità dei prodotti, all'inizio delle semine primaverili.

All'**ITALIA** manca il **40%** del fabbisogno di fertilizzanti a causa del caro energia, del blocco dell'export di alcuni Paesi produttori e dei prezzi alle stelle dei prodotti dovuto anche alla guerra.

I tecnici di **CAI**, che quotidianamente lavorano accanto a oltre **80MILA AZIENDE AGRICOLE** in tutto il Paese, consigliano di utilizzare prodotti a cessione controllata dell'azoto per ottenere un risparmio del **25%** circa sui costi standard di concimazione, o di impiegare sistemi di agricoltura di precisione che permettono di massimizzare gli interventi e risparmiare il **20%** sul dosaggio di prodotti tradizionali.

I **CONTENITORI**, pari a **32.682 TEUs** nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022**, sono in leggera crescita rispetto al **2021 (+0,4%)** e in linea con i **TEUs** movimentati nel **2019 (-0,1%)**.

CONTENITORI

I **TEUs PIENI** sono stati **25.881** (il **79,2%** del totale), in crescita del **3,5%** rispetto al **2021**, ma ancora inferiori (**-2,7%**) rispetto a quelli del **2019**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **68**, è in calo (**-10,5%**) rispetto alle **76** del **2021**, e ancora lontane dai livelli delle **86** toccate del **2019 (-20,9%)**.

In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022** è in aumento del **0,9%** rispetto al **2021 (364.843 TONNELLATE)**, ma ancora inferiore rispetto ai volumi del **2019 (-1,8%)**.

Nel mese di **FEBBRAIO** sono stati movimentati **17.794 TEUs**, di cui **14.027 pieni (+3,0% sul 2021)** e **3.767 vuoti (+19,7% sul 2021)**, in crescita rispetto a quelli di **FEBBRAIO 2021 (+6,1%)** e a quelli di **FEBBRAIO 2019 (+10,2%)**.

Sono **200.312** le tonnellate corrispondenti, in crescita del **4,5%** rispetto a **FEBBRAIO 2021** e del **9,2%** rispetto **FEBBRAIO 2019**.

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

Risulta oramai chiaro che l'invasione russa in suolo ucraino sta diventando una lenta guerra di logoramento e, di conseguenza, gli sconvolgimenti iniziali stanno divenendo permanenti; un po' come il Covid, si sta imponendo per cause di forza maggiore una **"NUOVA NORMALITÀ"** dai contorni ancora poco definiti che riguarda, parlando di logistica, il mondo dei trasporti, delle catene di fornitura di molte materie prime e dei **CONTAINER** in cui esse viaggiano, che rimangono adesso intrappolati in un **"VICOLO CIECO"** conseguente al conflitto ed alle reazioni ad esso da parte del resto del mondo.

Container, movimentazione in tempo di guerra

Un primo punto ruota attorno alle **rotte del Mar Nero**, importanti per molti scambi commerciali ma dall'inizio della guerra impraticabili, cosa che ha determinato una situazione di fermo per tutti gli scali portuali ed i vettori presenti nell'area coinvolta direttamente dalle operazioni militari.

Interrompendosi gli scambi, tutti i siti di stoccaggio e smistamento della regione ne pagano le conseguenze: come non salpano più container da e verso l'**EUROPA**, questo non succede nemmeno verso la Russia stessa, paralizzando di fatto il **MAR NERO**.

A tale paralisi si aggiunge il veto implicito di effettuare scambi commerciali, se non per beni di primissima necessità o umanitari, con i porti della **FEDERAZIONE RUSSA**, non soltanto sul versante del **MAR NERO**, ma anche sul **MAR BALTICO**, in quanto si tratta di una ripercussione diretta delle sanzioni internazionali contro il Cremlino.

Molti vettori marittimi, come **Maersk e MSC**, hanno deciso di sospendere le operazioni da e per la **RUSSIA**; inoltre, alcune nazioni dell'**UNIONE EUROPEA** non accolgono più i mercantili russi nei propri porti. Con essi sono fermi anche i container, dei quali è stimabile un forte accumulo nelle strutture portuali del **MAR BALTICO**, le cui rotte sono ferme o ridotte alle sole interne all'ambito nazionale.

A cambiare ulteriormente lo scenario vi è anche l'**assetto della rete stradale**.

L'**UCRAINA**, testa di ponte con la **RUSSIA**, è ovviamente un buco nero sull'atlante stradale, ma l'opzione carrabile per le merci non è praticabile nemmeno passando dalla **BIELORUSSIA**, colpita da analoghi provvedimenti per il suo ruolo di supporto incondizionato alla guerra Russa e le cui strade di frontiera non sono solo interrotte verso la nazione ucraina, ma anche verso la frontiera europea.

Oltre all'ostacolo posto dalle manovre delle colonne militari nel territorio di Minsk, la frontiera con la **POLONIA** è stata bloccata dall'inizio del conflitto dalle manifestazioni organizzate dal movimento "**Euromaidan**", che protesta in favore dell'Ucraina. Le code per entrare in Polonia dalla Bielorussia hanno raggiunto i 50 km, la possibilità di far passare merci e container attraverso la frontiera sono nulle.

Si tratta dunque di una situazione senza precedenti, i cui effetti sulla disponibilità di container a livello globale devono ancora farsi sentire appieno.

A partire dal prossimo mese di maggio, l'**Autorità del Canale di Suez (SCA)** aumenterà i supplementi che vanno ad aggiungersi alla normale tariffa del pedaggio che le navi devono pagare per transitare sulla rotta oceanica (ad esclusione delle navi metaniere che non sono interessate dall'aumento).

Attraversare il Canale di Suez costerà di più a partire da maggio

La decisione è stata adottata *“in linea con la significativa crescita del commercio mondiale, il miglioramento dell'economia delle navi, lo sviluppo della via navigabile del Canale di Suez e il miglioramento del servizio di transito. Si noti, però, che questi supplementi sono temporanei e possono essere modificati o cancellati secondo le condizioni di mercato”*.

Nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022 TRAILER e ROTABILI** sono complessivamente in leggero calo dell'**1,2%** per numero di **pezzi movimentati (13.659 PEZZI, 169 in meno** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in aumento del **9,3%**, in termini di **merce movimentata (254.350 TONNELLATE)** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

TRAILER e ROTABILI

I pezzi movimentati hanno comunque superato del **14,2%** i volumi dei **PRIMI DUE MESI DEL 2019** (mentre per la merce si è registrata una diminuzione dell'**1,8%**).

Il solo mese di **FEBBRAIO 2022** ha fatto registrare complessivamente **7.032 PEZZI MOVIMENTATI (-5,3%** rispetto allo stesso mese del **2021**) ma, in termini di merce movimentata (**139.560 TONNELLATE**) una crescita del **15,0%**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, l'andamento della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA** è positivo.

Nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **11.444**, sono in crescita del **4,2%** rispetto al **2021 (463 pezzi in più)**; nel mese di **FEBBRAIO** i pezzi sono stati **6.120 pezzi, 455 in più** rispetto a **FEBBRAIO 2021 (+8,0%)** e addirittura **1.092 (+21,7%)** in più rispetto allo stesso mese del **2019**.

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

Msc-Moby, la benedizione di Confcommercio Già accolta positivamente dai sindacati, la notizia del “**SALVATAGGIO**” di **Moby**, da parte del **Gruppo Msc**, incontra il plauso di **Confcommercio**.

«Si potenziano le autostrade del mare, vero e proprio asset della politica della mobilità delle persone e delle merci, in un contesto di sostenibilità imposta dal Green Deal. – afferma il **vicepresidente della confederazione, Fabrizio Palenzona**. – Inoltre, si garantisce un rafforzamento significativo e necessario dell’offerta di stiva a servizio dell’autotrasporto, che oggi più che mai non può prescindere dall’intermodalità, in particolare dal connubio strada-mare».

«Grazie a questa operazione – prosegue il vicepresidente di **Confcommercio** – si rafforza in Italia lo Spazio Unico Europeo della mobilità sostenibile, con un’offerta di servizi più completa e maggiormente aperta alla competizione» strizzando l’occhio alla manifestazione d’interesse di **Msc** nei confronti della compagnia di bandiera **Ita Airways**.

AUTOMOTIVE Positivo il risultato per le **AUTOMOTIVE** che, nei **PRIMI DUE MESI DEL 2022**, hanno movimentato **1.973 pezzi**, in calo (**-22,6%**) rispetto ai **2.548** dello stesso periodo del **2021**, ma in aumento del **24,7%** rispetto ai **1.582 PEZZI** dei **PRIMI 2 MESI** del **2019**.

Negativo, in particolare, l’andamento nel mese di **FEBBRAIO 2021**, con **844 PEZZI** movimentati (a **FEBBRAIO 2021** erano arrivati **1.576** pezzi) dopo un buon avvio di anno.

Automotive: in Europa nuovo calo a febbraio Ulteriore contrazione, nel mese di **FEBBRAIO**, per il mercato europeo dell’auto.

Le nuove immatricolazioni hanno fatto registrare un nuovo calo (**-6,7%**), che secondo **Acea, l’Associazione continentale dei costruttori**, è dovuto al fatto che «*le case automobilistiche continuano a dover affrontare interruzioni della catena di approvvigionamento*».

Resta il fatto che con **719.465 UNITÀ** vendute in tutta l’UE, si è toccato il minimo storico in termini di volumi per un mese di **FEBBRAIO**.

*«I quattro mercati chiave della regione – spiega poi **Acea** – hanno mostrato risultati contrastanti. **ITALIA** e **FRANCIA** hanno registrato perdite a doppia cifra (rispettivamente -22,6% e -13,0%), mentre **SPAGNA** e **GERMANIA** hanno registrato una crescita (+6,6% e +3,2% rispettivamente)».*

Nei primi due mesi dell'anno le immatricolazioni totali di auto nuove nell'Unione Europea sono diminuite del 6,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Sempre guardando ai quattro maggiori mercati, l'**ITALIA** ha registrato il calo maggiore (-21,1%), seguita dalla **FRANCIA** (-15,7%). Prosegue invece l'espansione dei mercati sia in **GERMANIA** (+5,6%) che in **SPAGNA** (+4,2%).



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	febbraio-21			febbraio-22			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			194			210	16	8,2%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.493.622	288.619	1.782.241	1.875.810	268.191	2.144.001	361.760	20,3%
Prodotti petroliferi	180.637	4.600	185.237	167.258	1.386	168.644	-16.593	-9,0%
Rinfuse liquide non petrolifere	79.616	18.280	97.896	169.134	18.600	187.734	89.838	91,8%
Rinfuse solide	742.211	61.582	803.793	888.393	26.032	914.425	110.632	13,8%
Merci varie	368.677	13.592	382.269	499.779	33.547	533.326	151.057	39,5%
Merci in container	80.347	111.375	191.722	95.576	104.736	200.312	8.590	4,5%
Merci su trailer/rotabili	42.134	79.190	121.324	55.670	83.890	139.560	18.236	15,0%
CONTAINER (TEU)	7.748	9.018	16.766	9.583	8.211	17.794	1.028	6,1%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.266	3.158	7.424	3.608	3.424	7.032	-392	-5,3%
Trailer	2.685	2.980	5.665	2.759	3.361	6.120	455	8,0%
Automotive	1.576	0	1.576	844	0	844	-732	-46,4%
Auto e altri veicoli	5	178	183	5	63	68	-115	-62,8%
PASSEGGERI (numero) di cui:	21	14	35	7	18	25	-10	-28,6%
su traghetti	21	14	35	7	18	25	-10	-28,6%
su navi da crociera			0			0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-febbraio 2021			gennaio-febbraio 2022			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			407			415	8	2,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	3.114.431	583.079	3.697.510	3.817.532	514.562	4.332.094	634.584	17,2%
Prodotti petroliferi	370.537	13.900	384.437	340.940	1.386	342.326	-42.111	-11,0%
Rinfuse liquide non petrolifere	216.712	44.565	261.277	327.126	41.700	368.826	107.549	41,2%
Rinfuse solide	1.458.790	130.678	1.589.468	1.823.521	56.127	1.879.648	290.180	18,3%
Merci varie	825.879	41.941	867.820	1.046.162	75.939	1.122.101	254.281	29,3%
Merci in container	162.590	199.116	361.706	175.303	189.540	364.843	3.137	0,9%
Merci su trailer/rotabili	79.923	152.879	232.802	104.480	149.870	254.350	21.548	9,3%
CONTAINER (TEU)	16.470	16.077	32.547	17.400	15.282	32.682	135	0,4%
Numero toccate navi portacontainer			74			68	-6	-8,1%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	7.780	6.048	13.828	7.392	6.267	13.659	-169	-1,2%
Trailer	5.217	5.764	10.981	5.341	6.103	11.444	463	4,2%
Automotive	2.548	0	2.548	1.973	0	1.973	-575	-22,6%
Auto e altri veicoli	15	284	299	78	164	242	-57	-19,1%
PASSEGGERI (numero) di cui:	34	34	68	16	25	41	-27	-39,7%
su traghetti	34	34	68	16	25	41	-27	-39,7%
su navi da crociera			0			0	0	n.d.



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	febbraio-21			febbraio-22			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.493.622	288.619	1.782.241	1.875.810	268.191	2.144.001	361.760	20,3%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	260.253	22.880	283.133	336.392	19.986	356.378	73.245	25,9%
Prodotti petroliferi	180.637	4.600	185.237	167.258	1.386	168.644	-16.593	-9,0%
Prodotti chimici	29.381	10.780	40.161	54.023	18.600	72.623	32.462	80,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	50.235	7.500	57.735	115.111	0	115.111	57.376	99,4%
Concimi	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	1.233.369	265.739	1.499.108	1.539.418	248.205	1.787.623	288.515	19,2%
Prodotti agricoli e animali	47.255	0	47.255	155.607	0	155.607	108.352	229,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	97.176	6.855	104.031	244.117	7.132	251.249	147.218	141,5%
Combustibili minerali	5.750	0	5.750	36.629	0	36.629	30.879	537,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	1.529	0	1.529	7.385	0	7.385	5.856	383,0%
Prodotti metallurgici	363.592	11.323	374.915	490.602	28.086	518.688	143.773	38,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	406.677	13.027	419.704	371.510	7.900	379.410	-40.294	-9,6%
Concimi	176.136	43.969	220.105	76.463	13.299	89.762	-130.343	-59,2%
Prodotti chimici	9.064	0	9.064	5.785	2.800	8.585	-479	-5,3%
Prodotti Diversi	3.709	0	3.709	74	362	436	-3.273	-88,2%
Merchi in container	80.347	111.375	191.722	95.576	104.736	200.312	8.590	4,5%
Merchi su trailer/rotabili	42.134	79.190	121.324	55.670	83.890	139.560	18.236	15,0%

PERIODO	gennaio-febbraio 2021			gennaio-febbraio 2022			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	3.114.431	583.079	3.697.510	3.817.532	514.562	4.332.094	634.584	17,2%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	587.249	58.465	645.714	668.066	43.086	711.152	65.438	10,1%
Prodotti petroliferi	370.537	13.900	384.437	340.940	1.386	342.326	-42.111	-11,0%
Prodotti chimici	64.558	25.580	90.138	110.669	37.200	147.869	57.731	64,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	147.305	18.985	166.290	211.977	4.500	216.477	50.187	30,2%
Concimi	4.849	0	4.849	4.480	0	4.480	-369	-7,6%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	2.527.182	524.614	3.051.796	3.149.466	471.476	3.620.942	569.146	18,6%
Prodotti agricoli e animali	56.221	3.000	59.221	392.180	0	392.180	332.959	562,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	240.823	44.938	285.761	424.886	7.132	432.018	146.257	51,2%
Combustibili minerali	62.800	0	62.800	63.834	0	63.834	1.034	1,6%
Minerali e cascami per la metallurgia	14.460	0	14.460	8.985	0	8.985	-5.475	-37,9%
Prodotti metallurgici	821.565	30.810	852.375	1.031.681	70.239	1.101.920	249.545	29,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	752.888	21.292	774.180	752.247	15.930	768.177	-6.003	-0,8%
Concimi	316.862	69.228	386.090	184.665	35.364	220.029	-166.061	-43,0%
Prodotti chimici	15.341	0	15.341	10.285	2.800	13.085	-2.256	-14,7%
Prodotti Diversi	3.709	3.351	7.060	920	601	1.521	-5.539	-78,5%
Merchi in container	162.590	199.116	361.706	175.303	189.540	364.843	3.137	0,9%
Merchi su trailer/rotabili	79.923	152.879	232.802	104.480	149.870	254.350	21.548	9,3%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	febbraio-21			febbraio-22			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	47.255	0	47.255	155.607	0	155.607	108.352	229,3%
Cereali	40.710	0	40.710	148.299	0	148.299	107.589	264,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	147.411	14.355	161.766	359.228	7.132	366.360	204.594	126,5%
Farine di semi e frutti oleosi	37.687	3.600	41.287	93.948	0	93.948	52.661	127,5%
Semi e frutti oleosi	56.345	0	56.345	134.144	0	134.144	77.799	138,1%
Oli e grassi animali e vegetali	42.752	7.500	50.252	93.662	0	93.662	43.410	86,4%
Prodotti metallurgici di cui:	363.592	11.323	374.915	490.602	28.086	518.688	143.773	38,3%
Coils	355.176	10.457	365.633	470.186	13.315	483.501	117.868	32,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	406.677	13.027	419.704	371.510	7.900	379.410	-40.294	-9,6%
Materie prime per l'industria ceramica	367.848	0	367.848	325.768	5.000	330.768	-37.080	-10,1%
Clinker	0	13.027	13.027	0	2.900	2.900	-10.127	-77,7%

PERIODO	gennaio-febbraio 2021			gennaio-febbraio 2022			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	56.221	3.000	59.221	392.180	0	392.180	332.959	562,2%
Cereali	49.676	0	49.676	372.395	0	372.395	322.719	649,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	388.128	63.923	452.051	636.863	11.632	648.495	196.444	43,5%
Farine di semi e frutti oleosi	96.835	7.026	103.861	188.547	0	188.547	84.686	81,5%
Semi e frutti oleosi	140.844	0	140.844	208.623	0	208.623	67.779	48,1%
Oli e grassi animali e vegetali	110.615	18.985	129.600	160.377	4.500	164.877	35.277	27,2%
Prodotti metallurgici di cui:	821.565	30.810	852.375	1.031.681	70.239	1.101.920	249.545	29,3%
Coils	810.220	19.470	829.690	988.016	38.038	1.026.054	196.364	23,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	752.888	21.292	774.180	752.247	15.930	768.177	-6.003	-0,8%
Materie prime per l'industria ceramica	685.007	0	685.007	665.822	10.130	675.952	-9.055	-1,3%
Clinker	0	21.292	21.292	0	5.800	5.800	-15.492	-72,8%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	febbraio-21	febbraio-22	Differenza	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	7.748	9.583	1.835	23,7%
pieni	5.549	6.273	724	13,0%
vuoti	2.199	3.310	1.111	50,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	9.018	8.211	-807	-8,9%
pieni	8.070	7.754	-316	-3,9%
vuoti	948	457	-491	-51,8%
CONTAINER TOTALI di cui:	16.766	17.794	1.028	6,1%
pieni	13.619	14.027	408	3,0%
vuoti	3.147	3.767	620	19,7%

PERIODO	gennaio-febbraio 2021	gennaio-febbraio 2022	Differenza	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	16.470	17.400	930	5,6%
pieni	10.763	11.587	824	7,7%
vuoti	5.707	5.813	106	1,9%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	16.077	15.282	-795	-4,9%
pieni	14.238	14.294	56	0,4%
vuoti	1.839	988	-851	-46,3%
CONTAINER TOTALI di cui:	32.547	32.682	135	0,4%
pieni	25.001	25.881	880	3,5%
vuoti	7.546	6.801	-745	-9,9%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	febbraio-21	febbraio-22	Differenza	
			(PEZZI)	%
0	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.266	3.608	-658	-15,4%
Trailer	2.685	2.759	74	2,8%
Automotive	1.576	844	-732	-46,4%
Auto e altri veicoli	5	5	0	0,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.158	3.424	266	8,4%
Trailer	2.980	3.361	381	12,8%
Automotive	0	0	0	#DIV/0!
Auto e altri veicoli	178	63	-115	-64,6%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.424	7.032	-392	-5,3%
Trailer	5.665	6.120	455	8,0%
Automotive	1.576	844	-732	-46,4%
Auto e altri veicoli	183	68	-115	-62,8%

PERIODO	gennaio-febbraio 2021	gennaio-febbraio 2022	Differenza	
			(PEZZI)	%
0	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	7.780	7.392	-388	-5,0%
Trailer	5.217	5.341	124	2,4%
Automotive	2.548	1.973	-575	-22,6%
Auto e altri veicoli	15	78	63	420,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	6.048	6.267	219	3,6%
Trailer	5.764	6.103	339	5,9%
Automotive	0	0	0	#DIV/0!
Auto e altri veicoli	284	164	-120	-42,3%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	13.828	13.659	-169	-1,2%
Trailer	10.981	11.444	463	4,2%
Automotive	2.548	1.973	-575	-22,6%
Auto e altri veicoli	299	242	-57	-19,1%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	febbraio-21 (NUMERO)	febbraio-22 (NUMERO)	Differenza	
			(NUMERO)	%
0				
su TRAGHETTI di cui:	35	25	-10	-28,6%
in sbarco	21	7	-14	-66,7%
in imbarco	14	18	4	28,6%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	0	0	#DIV/0!
in transito	0	0	0	#DIV/0!
in sbarco/imbarco	0	0	0	#DIV/0!
homeport	0	0	0	#DIV/0!
Numero toccate navi da crociera	0	0	0	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	35	25	-10	-28,6%

PERIODO	gennaio-febbraio 2021 (NUMERO)	gennaio-febbraio 2022 (NUMERO)	Differenza	
			(NUMERO)	%
0				
su TRAGHETTI di cui:	68	41	-27	-39,7%
in sbarco	34	16	-18	-52,9%
in imbarco	34	25	-9	-26,5%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	0	0	#DIV/0!
in transito			0	#DIV/0!
in sbarco/imbarco			0	#DIV/0!
homeport			0	#DIV/0!
Numero toccate navi da crociera			0	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	68	41	-27	-39,7%