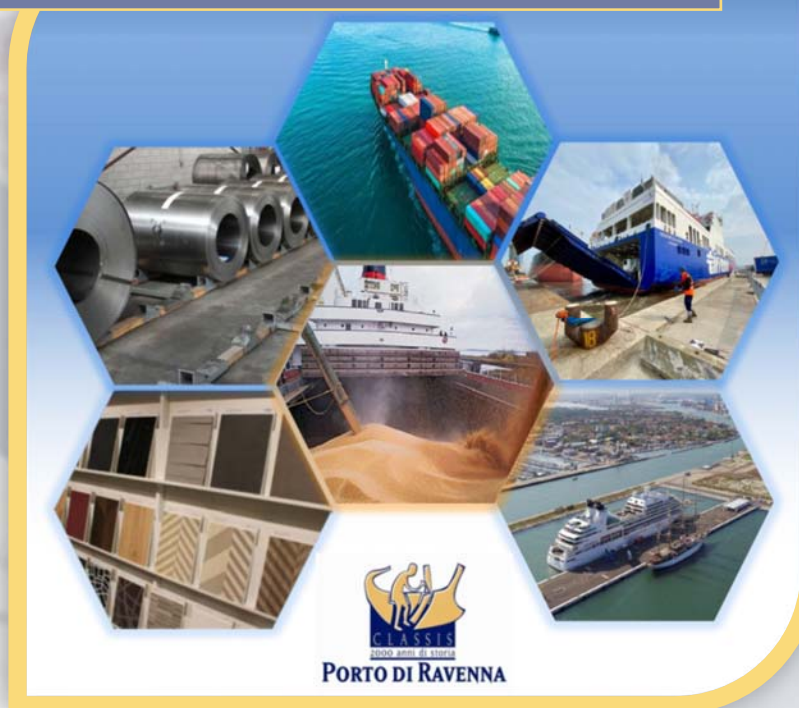


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Aprile 2022



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura dell'AREA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO

dell'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO
SETTENTRIONALE (AdSP MACs)

chiuso il 10.06.2022

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/>

Citazione raccomandata in caso di utilizzo:

AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale, *“Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna”*. Ravenna, Aprile 2022.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Aprile 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	18
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	22
5	CROCIERE	29

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 APRILE 2022 VS APRILE 2021	9
FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA	11

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

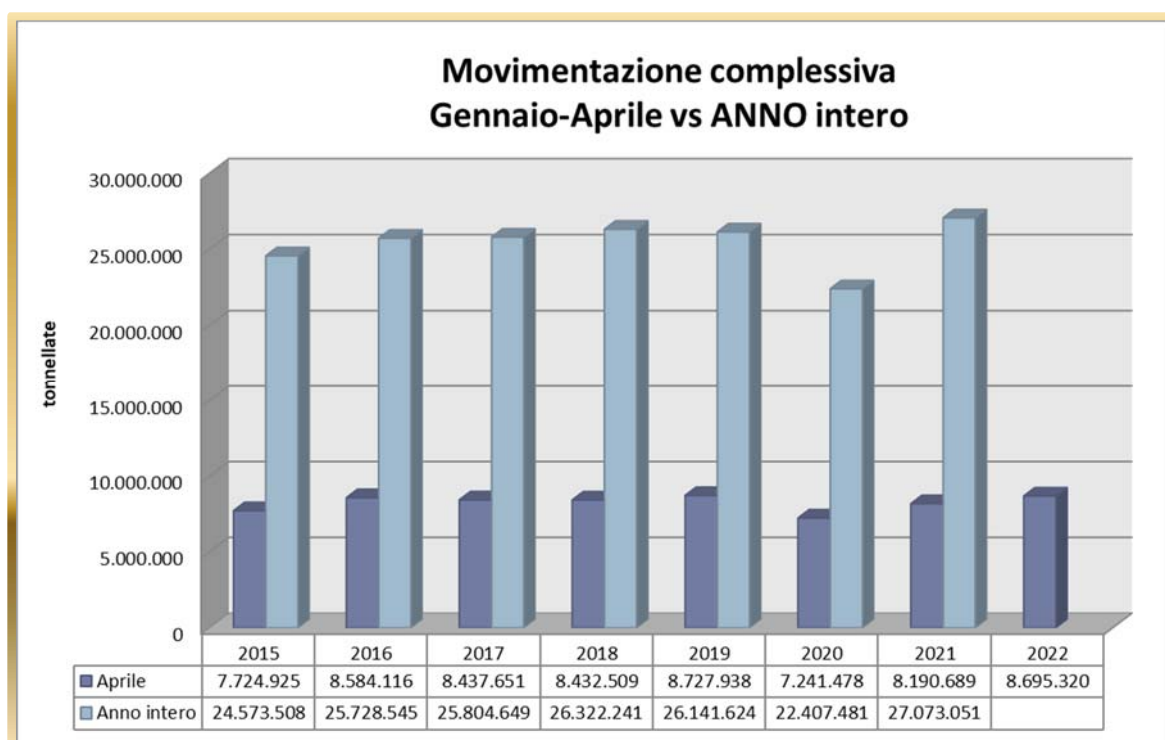
TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI

I. Movimentazione complessiva a tutto Aprile 2022

Primo quadrimestre 2022 Il **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** ha movimentato complessivamente **8.695.319 TONNELLATE**, in crescita del **6,1%** (oltre **500 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2021**, ma inferiore dello **0,4%** rispetto allo stesso periodo del **2019 ante pandemia**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **7.527.152 TONNELLATE** (+7,9% sul **2021** e -0,3% sul **2019**) e a **1.168.167 TONNELLATE** (-4,2% sul **2021** e -1,3% sul **2019**).

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



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

Numero di toccate Nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **843**, con **15 navi** in meno (-1,7%) rispetto ai **PRIMI 4 MESI DEL 2021** e **38 toccate** in meno rispetto al **2019**.

Il mese di **APRILE 2022** ha **MOVIMENTATO COMPLESSIVAMENTE** **Aprile 2022**
1.965.576 TONNELLATE, in calo del **17,2%** (**407.790 TONNELLATE** in meno) rispetto al **2021** e in calo del **15,5%** rispetto ad **APRILE 2019** (**-360.710 TONNELLATE**) *ante pandemia*.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **1.641.287** e a **324.289 TONNELLATE** (**-21,3%** e **+12,8%** rispetto a **APRILE 2021**; **-18,9%** e **+6,8%** rispetto a **MARZO 2019**).

Rallenta così in **APRILE**, a causa dell'escalation bellica tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, quel trend di crescita ininterrotta che il Porto di Ravenna aveva registrato nei precedenti 13 mesi (da **MARZO 2021**).

Tutte le più importanti categorie merceologiche, infatti registrano un saldo negativo abbastanza marcato rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE** sia del **2021** sia del **2019**; i prodotti che perderebbero di più sono proprio quelli provenienti dalle aree interessate dalle operazioni belliche, ovvero i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** e i **CONCIMI** (*si veda il dettaglio al successivo Cap. II*)

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **7.207.572 TONNELLATE** - sono cresciute del **6,0%** rispetto al **2021** e calate del **1,2%** rispetto al **2019**.

Merci per condizionamento

Merci secche

Nel solo mese di **APRILE 2022** sono calate del **20,5%** rispetto ad **APRILE 2021** (**1.591.690 TONNELLATE**) e del **17,7%** rispetto ai volumi di **APRILE 2019**.

Tuttavia, nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **854.234 TONNELLATE DI MERCE**) sono aumentate del **9,6%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2021** e del **2,9%** rispetto a quello del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** (**596.995 TONNELLATE**) sono aumentate del **25,7%** rispetto al **2021** e del **16,6%** rispetto al **2019**.

Nel solo mese di **APRILE 2022**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, pari a **243.508 TONNELLATE**, sono aumentate dell'**23,3%** rispetto a **APRILE 2021** e del **7,4%** rispetto allo stesso mese del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **140.800 TONNELLATE**, sono cresciute del **20,0%** rispetto a **APRILE 2021** e del **21,7%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Prodotti liquidi I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione di **1.490.747 TONNELLATE** - nei **PRIMI QUATTRO MESI DEL 2022** sono aumentati del **7,0%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2021** (**+4,1%** rispetto ai **PRIMI QUATTRO MESI DEL 2019**).

Nel solo mese di **APRILE 2022**, con **373.886** tonnellate, sono cresciuti dello **0,8%** rispetto a **APRILE 2021**, ma sono calati del **4,6%** rispetto ad **APRILE 2019**.

Prime stime: un mese di maggio da record

Le buone percentuali di crescita consolidate nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** - nonostante il contributo marginalmente negativo di **APRILE** - dovrebbero essere ulteriormente rafforzate dall'ottimo risultato nel mese di **MAGGIO**, se le prime stime formulate alla chiusura degli ordinativi sul *Port Community System* saranno confermate.

Il risultato che si prospetta, infatti, è quello di un mese da record, con la movimentazione mensile in assoluto più alta di sempre (circa **2,9 MILIONI DI TONNELLATE**), in crescita del **20%** rispetto a **MAGGIO 2021** e di oltre il **30%** su **MAGGIO 2019**.

Per quanto riguarda il periodo **GENNAIO-MAGGIO 2022**, si avrebbe un incremento di oltre il **9%** sui primi **CINQUE MESI DEL 2021** e un aumento del **6%** rispetto al **2019**.

Questo risultato eccezionale - e peraltro inaspettato - è coerente con l'attuale contesto geopolitico di incertezza (lo scenario di guerra, le turbolenze sui mercati dell'energia, i rincari esponenziali delle materie prime), a fronte del quale molti importatori italiani stanno facendo scorte di prodotti, soprattutto di materie prime, per tutelarsi sia da eventuali interruzioni delle catene di approvvigionamento che dai probabili ed ulteriori aumenti dei prezzi delle stesse.

Gli aumenti più significativi nei volumi per il mese di **MAGGIO** sono previsti per i **CONCIMI** (quasi triplicati rispetto a **MAGGIO 2021** e in crescita di oltre il **70%** rispetto a **MAGGIO 2019**), per gli **AGROALIMENTARI** (in particolare per i liquidi alimentari l'incremento dovrebbe assestarsi su un **+40%** mentre per i solidi su un **+20%**, **+18%** e **+48%** rispetto a **MAGGIO 2019**), per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, che dovrebbero crescere del **27%** rispetto al **MAGGIO 2021** e del **37%** rispetto a **MAGGIO 2019**, e per i **PETROLIFERI**, dati in aumento di oltre il **30%** rispetto ai mesi di **MAGGIO 2021** e **2019**.

Non a caso queste categorie di prodotti, di cui si sta facendo più scorta, sono quelle maggiormente in calo in **APRILE** e che provengono dalle aree interessate dalle operazioni belliche.

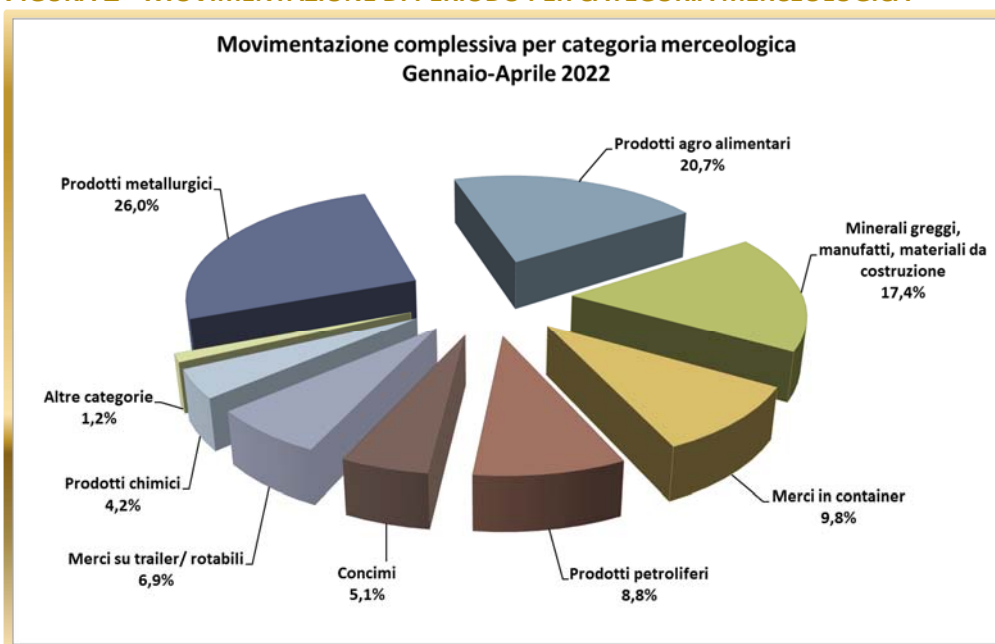
Grazie al contributo di un **MAGGIO** così particolarmente positivo, i **PRIMI CINQUE MESI DEL 2022** dovrebbero registrare, rispettivamente rispetto al **2021** e al **2019**, per gli **AGROALIMENTARI** un incremento del **30%** e del **18%**, per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** un calo del **3%** e una crescita dell'**8%**, per i **CONCIMI** due segni meno, con un **-13%** e un **-8%**, e per i **PETROLIFERI** un incremento del **3%** sia rispetto al **2021** che al **2019**.

Positiva la stima sull'andamento dei **PRIMI 5 MESI DEL 2022** per i **CONTAINER**, che dovrebbero superare i **102 MILA TEUs** movimentati, segnando un **+12%** rispetto ai primi **5 MESI DEL 2021**. In particolare, nel solo **MAGGIO 2022** dovrebbero crescere di oltre il **15%** rispetto a **MAGGIO 2021**, raggiungendo oltre **24.000 TEUs**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, i semirimorchi movimentati nel periodo **GENNAIO-MAGGIO 2022** dovrebbero essere quasi **33.500 PEZZI** (**+16,1%** sul **2021** e **+27,2%** sul **2019**) mentre le tonnellate in essi trasportate essere superiori a **745MILA TONNELLATE** (**+25%** rispetto al **2021** e **+14%** rispetto al **2019**).

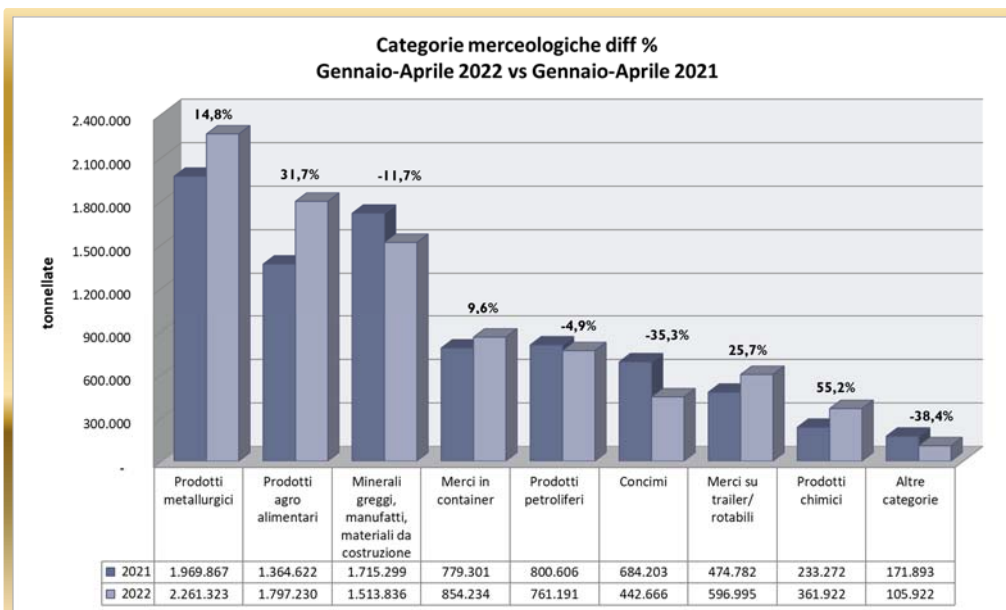
II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 – CONFRONTO GENNAIO- APRILE 2022 VS GENNAIO- APRILE 2021



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Come è noto, il *PORTO DI RAVENNA* è un riferimento nazionale per l'importazione di prodotti agroalimentari dai **PAESI DEL MAR NERO** e, per questo, particolarmente esposto agli effetti negativi del conflitto in **UCRAINA**. Basti pensare che nell'anno **2021** il traffico da/per i **PAESI DEL MAR NERO** aveva coinvolto **1.277.756 TONNELLATE** di **PRODOTTI AGROALIMENTARI** (in particolare *cereali, oli vegetali, derrate alimentari e mangimi*), il **27,1%** di quelli totali del Porto.

Nonostante tutto, il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) ha registrato **1.797.230 TONNELLATE** di merce movimentata nei **PRIMI QUATTRO MESI DEL 2022**, con un incremento di circa il **31,7%** (**433 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **12,7%** rispetto allo stesso periodo del **2019**.

Il mese di **APRILE**, invece, con **332.957 TONNELLATE** di merce movimentata, risulta in calo del **31,0%** sullo stesso mese del **2021** e in calo del **17,5%** rispetto a **APRILE 2019**.

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, spicca nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** la ripresa della movimentazione dei **CEREALI**, che chiudono con **555.590 TONNELLATE**, in crescita di circa il **342,4%** rispetto al **2021** (quando erano state movimentate **125.589 TONNELLATE**) ma in calo del **2,7%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2019**, *ante pandemia*.

In **APRILE 2022**, invece, si sono registrate **108.374 TONNELLATE** di **CEREALI**, superiori del **158,2%** rispetto ad **APRILE 2021** ma inferiori del **16,5%** rispetto ad **APRILE 2019**.

Dopo aver assistito al calo degli *ARRIVI VIA TRENO* in **GENNAIO**, dal mese di **FEBBRAIO** è ripreso ed è in aumento il *NUMERO DEI TRENI* – come pure i *QUANTITATIVI* di **CEREALI** - arrivati in porto dai **PAESI DELL'EST EUROPA**: nel mese di **APRILE 16 TRENI** e più di **14.000 TONNELLATE**.

Conflitto in Ucraina.
Esposizione del Porto di Ravenna

Primo quadrimestre 2022

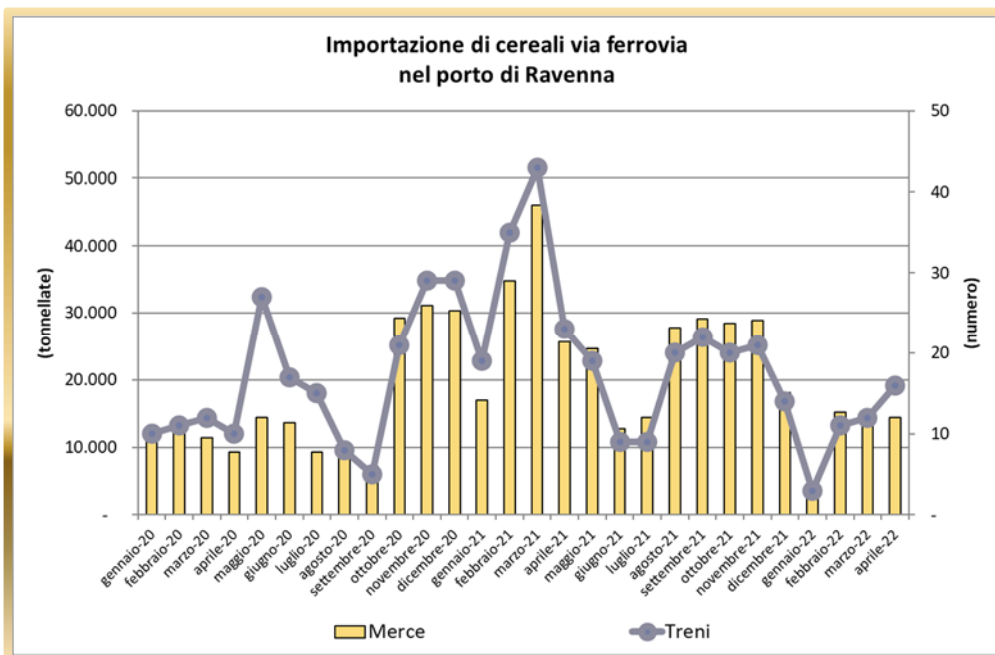
Aprile 2022

Cereali

Arrivi di cereali via treno

I **PRIMI QUATTRO MESI DEL 2022** chiudono così con la movimentazione di **42 TRENI** e **42.662 TONNELLATE** di **CEREALI**, valori molto inferiori rispetto a quelli del **2021** quando, nello stesso periodo, si erano registrati **120 TRENI** e oltre **123 MILA TONNELLATE** importate.

FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA



Licciardi (ANACER)
«Import cereali, la situazione resta difficile»

Un'analisi autorevole della situazione attuale arriva dalle parole, in una recente intervista, di **Carlo Licciardi**, amministratore delegato della multinazionale **COFCO INTERNATIONAL** e presidente di **ANACER, L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEI CEREALISTI**.

Con riferimento ai **25 MILIONI DI TONNELLATE** di **GRANO** fermi per via del blocco del **MAR NERO** e dei porti bombardati, Licciardi ritiene che, alla luce dei bombardamenti russi sul porto ucraino di Nikolaev, l'export di cereali non possa riprendere a breve. *“Tra l'altro – prosegue Licciardi - Nikolaev è un porto che gli operatori ravennati conoscono bene per via delle merci che sono sempre arrivate e ora sono bloccate nei magazzini»*.

Le difficoltà maggiori a far arrivare i cereali in Italia, in ogni caso “*guerra permettendo*”, sono legate alla situazione logistica molto complessa.

“Bisogna vedere quali porti potrebbero ripartire per primi, alla luce della distruzione provocata dalle bombe e dalle aree minate – sottolinea Licciardi - L’altro problema è che non si trovano carri ferroviari da mandare per ricevere la merce in uscita dall’Ucraina, perché il loro sistema di binari non è compatibile con quello dei Paesi attraverso i quali dovrebbero transitare i treni per arrivare in Italia. Tutti stanno cercando carri ferroviari da inviare al confine, non se ne trovano».

Purtroppo sia il **PORTO DI RAVENNA** sia l’**ITALIA** in generale stanno risentendo parecchio dello stop all’import cerealicolo da **UCRAINA E RUSSIA**, due paesi dell’Est Europa dai quali l’Italia non importa tante quantità di grano e mais in termini assoluti, *“ma questi 2 MILIONI CIRCA DI TONNELLATE arrivavano tutte al porto di Ravenna, che è un riferimento nazionale. Ora ne sbarcano molto meno, però non siamo allo zero assoluto»* - conclude Licciardi.

*«Col blocco dei mercati ucraini e russi, abbiamo aumentato le importazioni da **FRANCIA, GERMANIA, UNGHERIA E ROMANIA**, merce che viaggia su treno o camion. Ma così hanno fatto anche altri Paesi che prima non si rifornivano lì. Così è partito il rialzo dei cereali ed è impossibile dire quando assisteremo a un calo».*

L'UE: "DA MOSCA VOGLIAMO MISURE CONCRETE"

(ANSA 26/05/2022)

La **RUSSIA** – secondo il suo viceministro degli Esteri, **Andrey Rudenko** in risposta all'appello lanciato dall'Occidente a **MOSCA** – sarebbe pronta al dialogo con tutti i partner internazionali sulle forniture di **GRANO** dall'**UCRAINA** e a fornire un corridoio umanitario per le navi che trasportano prodotti alimentari fuori dall'**UCRAINA**, purché siano revocate le sanzioni contro la **RUSSIA** per evitare una crisi alimentare globale. Inoltre, ha aggiunto il viceministro, un'eventuale scorta occidentale delle navi che trasportano grano dall'**UCRAINA** aggraverebbe seriamente la situazione nel **MAR NERO**.

"Tutto ciò che proviene dal Cremlino oggi ha davvero poco credibilità, ogni annuncio non può essere ritenuto credibile a meno che non venga seguito da azioni concrete", riporta l'**ANSA** da una fonte diplomatica europea, commentando le parole di **Rudenko**.

Inoltre, secondo il **ministro degli Esteri Luigi Di Maio** in un suo intervento alla seconda giornata dell'Educazione alimentare della **COLDIRETTI**, *"La guerra in Ucraina può generare altre guerre per quello che può accadere sui mercati dal punto di vista alimentare ed energetico"*.

L'insicurezza alimentare dopo la pandemia ha già colpito oltre 100 milioni di persone nel mondo e a questo, ha sottolineato **Di Maio**, si aggiunge il conflitto in **UCRAINA** con il blocco delle esportazioni di grano.

"In alcuni casi africani - ha aggiunto - la dieta è strettamente dipendente dal pane e l'instabilità alimentare sta provocando instabilità politica".

Fortunatamente *"in queste ore si stanno cominciando a sbloccare alcune navi commerciali per portare via parte del grano ucraino dai porti del Paese"* conclude il **ministro Di Maio**.

Secondo l'intelligence britannica nel suo aggiornamento sulla situazione nel Paese, i prezzi di molti prodotti di base, come il grano, aumenteranno ulteriormente a causa della guerra in **UCRAINA** e i combattimenti hanno già messo sotto pressione, anche se indirettamente, i prezzi del grano a livello globale, in un trend destinato a proseguire poiché la minaccia del blocco navale russo continua a ostacolare l'ingresso delle navi da carico nei porti ucraini.

Con un conseguente crescente impatto sui prezzi dovuto alla carenza di offerta.

RUSSIA e **UCRAINA** rappresentano insieme circa il **28%** delle forniture mondiali di **GRANO**, bloccati in parte per la chiusura dei porti sul **MAR NERO** che impediscono le esportazioni, con un impatto drammatico su 36 Paesi che dipendono da **MOSCA** e **KIEV** per oltre la metà delle importazioni di grano, come **LIBANO, SIRIA, YEMEN, SOMALIA AND REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL CONGO**, secondo la **FAO**.

COLDIRETTI accoglie, quindi, molto positivamente la notizia del corridoio umanitario aperto dalla **RUSSIA** per consentire alle navi straniere di lasciare il porto di **MARIUPOL** e del primo treno merci con un carico di grano dall'**UCRAINA**, arrivato in **LITUANIA** attraverso la **POLONIA**, che inaugura la possibilità del trasporto ferroviario dei cereali.

Con il via libera alla partenza delle navi cargo straniere si libererebbe, infatti, lo spazio nei magazzini per accogliere i nuovi raccolti di **GRANO**, in arrivo tra poche settimane per un quantitativo di stimato di **19,4 MILIONI DI TONNELLATE** (circa il **40%** in meno rispetto ai **33 MILIONI DI TONNELLATE** previsti per questa stagione), una cifra che colloca comunque l'**UCRAINA** al sesto posto tra gli esportatori mondiali di grano.

Un cambiamento importante anche per l'**ITALIA** che dall'**UCRAINA** acquista il **2,7%** delle importazioni di **GRANO TENERO**, per un totale di **122 MILIONI DI CHILI**, ma anche il **15%** del **MAIS**, per **785 MILIONI DI CHILI**.

Buono il risultato del **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** nella **Farine** movimentazione delle **FARINE**, in aumento del **9,4%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2021** e dello **0,7%** rispetto a quello del **2019**.

Tuttavia **APRILE**, con sole **53.972 TONNELLATE** (tutti sbarchi), ha registrato una notevole diminuzione (- **57,3%**, pari a **72 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto a **APRILE 2021** ma anche rispetto a **APRILE 2019 (-43,9%)**.

Risulta ancora in crescita lo sbarco dei **SEMI OLEOSI** che, nel **Semi oleosi** **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**, hanno movimentato **467.316 TONNELLATE**, in crescita del **5,3%** rispetto al **2021** e del **92,8%** rispetto al **2019**; ma con un mese di **APRILE 2022 (91.090 TONNELLATE)** in calo del **47,5%** rispetto al **2021** che, pertanto, ha risentito in modo significativo degli effetti della guerra.

Oli animali e vegetali Negativo il risultato del **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** degli **OLI ANIMALI E VEGETALI**, in calo del **4,5%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **9,7%** rispetto a quello del **2019**, mentre il mese di **APRILE 2022**, con **45.686 TONNELLATE**, ha registrato un calo del **39,8%** rispetto al **2021** e del **48,8%** rispetto al **2019**.

OLIO DI SEMI, TRA SEGNALI DI RIPRESA E CRITICITÀ (DA AGRISOLE, 17/05/2022)

E' ancora complesso lo scenario degli **OLI DA SEMI**, anche se il trend è quello di una stabilizzazione dopo settimane di tensioni, sostiene **ASSITOL**, **L'ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'INDUSTRIA OLEARIA** facendo il punto sul comparto in occasione dell'assemblea annuale di settore.

«L'industria - ha commentato il presidente del gruppo "**OLIO DA SEMI**", **Carlo Tampieri** - torna a respirare aria di normalità. Ma l'orizzonte rischia di tornare presto incerto se non dovesse terminare la guerra».

Una notizia positiva è rappresentata dal calo dell'indice **FAO** dei prezzi degli oli vegetali, sceso del **5,7%** in **APRILE**, quasi un terzo in meno rispetto a **MARZO**; in particolare sembra alleggerirsi la pressione sul fronte dell'olio di girasole, per il quale **ASSITOL** aveva lanciato l'allarme.

Sono ripresi in parte gli approvvigionamenti dall'**UCRAINA**, passando dalle navi alla gomma e ai treni e le aziende, inoltre, hanno selezionato e acquistato la materia prima rivolgendosi a mercati di diversa provenienza. «Oggi il quadro appare più definito - ha aggiunto **Tampieri** - possiamo affermare che, in Europa ed in Italia, la disponibilità dell'olio di girasole nei prossimi mesi ci sarà».

Il conflitto incide anche sulle previsioni relative alle semine di cereali in **UCRAINA**.

«La nostra stima si aggira sul **20-30%** in meno rispetto all'anno precedente - ha chiarito **Tampieri** - Il nostro augurio è che presto il conflitto abbia fine, scongiurando così i rischi di una crisi alimentare globale».

Il settore lavora in media **3 MILIONI DI TONNELLATE** di **SEMI OLEOSI** ogni anno e inoltre, dagli scarti, si ottiene **ENERGIA "VERDE"** sia per l'autoconsumo sia per la rete elettrica esterna.

Gli **OLI DA SEMI** - e quello di **GIRASOLE** in particolare - sono basilari per molti segmenti dell'agroalimentare italiano, in particolare nel settore dei *prodotti da forno* (bakery) e nell'*industria oleochimica, zootecnica ed energetica*.

Anche le **FARINE** e le **LECITINE**, sottoprodotti della lavorazione dei semi oleosi, sono importanti: le **LECITINE** sono usate come ingrediente nell'industria alimentare, le **FARINE PROTEICHE**, di cui l'**ITALIA** e l'**EUROPA** sono fortemente deficitarie, sono impiegate in zootecnia, mentre le altre farine sono utilizzate per la produzione di pane, pasta e pizza.

Questo pesante deficit proteico, ovvero l'insufficiente produzione di proteine vegetali in Italia ed in Europa che pesa sul comparto - spiegano all'**ASSITOL** - ha obbligato le aziende del settore a selezionare altrove la materia prima per rispondere alla domanda.

Il **GIRASOLE** è, da questo punto di vista, l'esempio più calzante: il consumo annuo nel nostro paese è di circa **800MILA TONNELLATE**, ma l'industria italiana di spremitura ne produce solo **150MILA**.

UCRAINA e **RUSSIA** coprono il **60%** della produzione mondiale di **OLIO DI GIRASOLE**.

*«Il futuro del nostro settore - ha concluso **Tampieri** - si gioca sulla sicurezza degli approvvigionamenti. Tanti i nodi da sciogliere come le modalità di trasporto, l'implementazione delle rese produttive e la ricerca senza la quale sarà impossibile aumentare i quantitativi di oleaginose in Italia».*

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

**Primo
quadrimestre 2022**

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** chiudono il **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** con **1.513.836 TONNELLATE** movimentate, in calo dell'**11,7%** rispetto al **2021** e dell'**1,2%**, rispetto ai livelli del **2019**, *ante pandemia*.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **1.341.166 TONNELLATE**, è in calo del **12,4%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE** del **2021** e dello **0,3%** rispetto al **2019**.

Aprile 2022

Nel solo mese di **APRILE**, in particolare, i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato **350.830 TONNELLATE**, in calo del **38,9%** rispetto ad **APRILE 2021**, e del **21,7%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Le **MATERIE PRIME CERAMICHE**, con **321.788 TONNELLATE** movimentate nel mese di **APRILE**, sono in diminuzione del **36,7%** rispetto al mese di **APRILE 2021** e del **19,5%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Da fine febbraio il settore della ceramica - principalmente l'aerea emiliana e di Faenza - è rimasto senza approvvigionamenti e, una volta esaurita l'argilla stoccata nei magazzini portuali di Ravenna, è iniziata la ricerca di alternative all'**UCRAINA**.

**Nuove Argille e
Feldspati dalla
Turchia**

Sono così arrivate navi dalla **TURCHIA**, dalla **SPAGNA** e dal **PORTOGALLO** che hanno scongiurato la rottura di stock paventata dagli imprenditori ceramici italiani, quando lo scoppio del conflitto in **UCRAINA** ha reso chiaro che al drammatico rincaro dei costi energetici si sarebbe sommato il problema di mancanza di argille, con il rischio di dover bloccare la **produzione di piastrelle Made in Italy**.

I quantitativi di **ARGILLA** che prima provenivano dal **MAR NERO** sono stati, infatti, praticamente tutti sostituiti da quelli provenienti dalla **TURCHIA** (circa **152.000 TONNELLATE** nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**) che, in particolare negli ultimi due mesi, ha rappresentato il Paese di provenienza di quasi l'**80%** dell'argilla.

3. PRODOTTI METALLURGICI

Anche per i **PRODOTTI METALLURGICI** il mese di **APRILE 2022** incide negativamente sul risultato del **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** che, con **2.261.323 TONNELLATE** movimentate, registra nonostante la guerra una crescita del **14,8%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, pur essendo in calo del **8,8%** rispetto ai livelli del **2019**.

Il mese di **APRILE**, in particolare, ha registrato un calo della movimentazione dell'**8,1%** rispetto a **APRILE 2021**, con **523.401 TONNELLATE**, e un calo del **25,8%** rispetto al mese di **APRILE 2019**.

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nei **PRIMI QUATTRO MESI DEL 2022**, pari a **174.215 TONNELLATE**, sono in calo del **46,9%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (**-0,5%** rispetto allo stesso periodo del **2021**), i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con **218 MILA TONNELLATE** (**+0,6%**) e la **FRANCIA** con **155 MILA TONNELLATE** (**+16,5%**).

Analizzando i singoli Paesi di scambio, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici da/per **PAESI EXTRA-UE**, pari a **1.469.894 TONNELLATE** (il **65%** del totale), è in aumento del **25,1%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono la **CINA** con **261 MILA TONNELLATE** (nel **2021** erano arrivati **SOLO 65 MILA TONNELLATE**), la **TURCHIA** con **213 MILA TONNELLATE** (**+3,4%**), la **COREA DEL SUD** con oltre **203 MILA TONNELLATE** (**+68,8%**), il **GIAPPONE** con **195 MILA TONNELLATE** (nel **2021** non erano arrivati prodotti da questo Paese), la **RUSSIA** con oltre **76 MILA TONNELLATE** (**-18,7%**).

Secondo i dati diffusi da **FEDERACCIAI**, la **produzione italiana di acciaio** torna per la prima volta nell'anno in positivo.

Dopo tre mesi negativi, **APRILE 2022** ritrova il segno più per una crescita del **4,8%**, con un saldo di **2,155 MILIONI DI TONNELLATE**, come certificato da **FEDERACCIAI**.

Aprile 2022

Calano gli sbarchi da Taranto

Stabili gli scambi UE

Cresce l'import da Paesi Extra UE

Federacciai
positiva la produzione italiana di acciaio

Un valore che porta a **8,13 MILIONI DI TONNELLATE** l'output italiano del primo quadrimestre, per una variazione ancora negativa sul **2021 (-2,4%)** ma che resta superiore del **26,1%** rispetto la produzione del **2020** (il periodo più duro del **LOCKDOWN**), mentre rispetto al **2019** (l'anno pre-Covid) paga un **-2,4%**.

Spostando il focus nel dettaglio delle due principali tipologie di prodotti siderurgici, vediamo che i **LUNGHI** in **APRILE** recuperano terreno (**+3,9%** sul **2021**), con **1,20 MILIONI DI TONNELLATE** di produzione mensile.

Ancora un saldo positivo invece per i **PIANI**, che con **952 MILA TONNELLATE** migliorano di un **1,4%** il dato del **QUARTO MESE 2021**.

MARCEGAGLIA, 1 MILIARDO D'INVESTIMENTI «ACCORDO CON LE BANCHE PER LA CRESCITA»

(FONTE: SOLE 24 ORE)

Il **GRUPPO MARCEGAGLIA** chiude il **2021** con ricavi per **7,7 MILIARDI DI EURO**, **5.810 MILIONI DI TONNELLATE** di prodotti finiti venduti e un Ebitda di **632,6 MILIONI**, il **120%** rispetto al **2020**.

L'utile netto è stato di **313 MILIONI**, il patrimonio netto sale a **1,360 MILIONI**, il risultato migliori assoluti nella storia del gruppo siderurgico mantovano, spinto anche dalla dinamica positiva dei prezzi dell'acciaio, oltre che dalla domanda in ripresa e dal migliore mix di prodotto.

Le previsioni per il **2022**, confermano gli stessi vertici, sono orientate a un'ulteriore progressione dei ricavi, raggiungendo i **9 MILIARDI**, quasi il doppio rispetto al risultato di due anni fa.

*«Nei primi quattro mesi - spiegano **Antonio** ed **Emma Marcegaglia**, rispettivamente presidente e vicepresidente del Gruppo - il fatturato è stato superiore ai **3 MILIARDI**, il **50%** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Fino a Pasqua l'andamento degli ordini è stato buono, trainato dall'effetto Pnrr e dalla liquidità del sistema. Indubbiamente il conflitto ucraino ha prodotto rallentamenti, che si accompagnano a un aumento dei prezzi anomalo, che preoccupa. Nella seconda parte dell'anno potrebbe registrarsi una prima flessione, ma in generale ci attendiamo per il **2022** un risultato simile a quello dell'anno scorso».*

«La crisi nel bacino del mar Nero ha rivoluzionato la nostra catena di approvvigionamento - spiegano i due fratelli -. In generale possiamo contare su di un network di fornitori articolato, che comprende, in Europa, **ARCELORMITTAL**, **L'EX ILVA**, il **GRUPPO ARVEDI**, **SALZGITTER**. Ma nello specifico delle lamiera da treno, come tutti i player dell'area di S.Giorgio di Nogaro, eravamo in larga parte dipendenti da **METINVEST** e **SEVERSTAL**».

Due realtà che, per ragioni diverse - il player ucraino ha perso con la guerra **L'AZOVSTAL** di Mariupol, mentre il gruppo russo, sanzionato, non può esportare - non possono più rifornire i clienti in occidente.

«In pochi giorni - spiegano i fratelli Marcegaglia - abbiamo dovuto spostare **300MILA TONNELLATE** di acquisti in Asia: in **INDIA**, **VIETNAM**, **MALESIA** e **CINA**, dove fino a oggi non avevamo mai acquistato bramme. Un'operazione che siamo riusciti a governare senza troppe criticità, grazie alla nostra dimensione, l'assortimento e le relazioni maturate da tempo con i fornitori».

Il Gruppo, che ha ridotto la posizione finanziaria netta a **190,5 MILIONI** (dai precedenti **470**) si prepara ora a tornare sul mercato del credito, con un'operazione a sei anni da **UN MILIARDO DI EURO** complessivi che vede coinvolto un pool di banche: circa **700 MILIONI** di rifinanziamento delle linee a medio termine in scadenza nel **2024**, ai quali si aggiungono **200 MILIONI** per investimenti e **100 MILIONI** di credito revolving, ma anche, considerando una cassa di **CIRCA 900 MILIONI**, a sostenere eventuali acquisizioni.

Il Gruppo, secondo indiscrezioni, sta conducendo infatti una *due diligence* su almeno due dossier in Europa e punta a un ventaglio diversificato di opzioni, con acquisizioni, investimenti diretti o partnership industriali.

Un primo obiettivo è ribilanciare le iniziative in portafoglio, con un maggiore focus su tubi saldati e acciai speciali, oltre che sulle lamiera da treno.

Le variabili esogene legate all'introduzione del **Cbam** (*carbon border adjustment mechanism*) e alla regionalizzazione dei mercati spingono il gruppo, inoltre, a cercare nuove soluzioni per ridurre da una parte la dipendenza dalle importazioni e, dall'altra, l'impatto ambientale delle attività.

Sul versante green, comunque, il gruppo ha già compiuto un passo importante a livello internazionale, partecipando con una quota al primo round di investimento da **105 MILIONI** in **H2GS GREEN STEEL**, la start up per realizzare in **SVEZIA** un impianto in grado di produrre dal 2024 acciaio da idrogeno verde.

A **RAVENNA**, infine, **MARCEGAGLIA** sarà il primo utente industriale per un progetto di carbon capture in consorzio con **ENI** e **SNAM**.

**Stabilimento
Marcegaglia di Ravenna**

Lo stabilimento di **VIA BAIONA** del **GRUPPO MARCEGAGLIA** rientra appieno nel piano investimenti a **6 ANNI** per **UN MILIARDO DI EURO**, come hanno spiegato i vertici dell'azienda, la prima operazione di finanza sostenibile (ESG) nel settore siderurgico, legata a 'indicatori chiave di performance' relativi a efficienza energetica e a indici di frequenza sulla sicurezza del lavoro, anche se servirà ancora un po' di tempo per definire i dettagli dei nuovi investimenti a **RAVENNA**, soprattutto per quanto riguarda decarbonizzazione e idrogeno verde.

Il gruppo viene da alcuni mesi particolarmente impegnativi, che hanno seguito il lungo periodo pandemico, in quanto la crisi nel bacino del **MAR NERO** ha costretto a rivedere le aree di approvvigionamento di acciaio.

*«La guerra – spiega **Aldo Fiorini**, direttore dello stabilimento Marcegaglia di via Baiona - ha comportato un'interruzione brusca dei flussi e dei canali di approvvigionamento di molte materie prime e non solo nel settore siderurgico; qui a **Ravenna** ne sappiamo qualcosa, visto che il porto è il primo nel Mediterraneo per lo stoccaggio dei cereali ma anche nel nostro settore, dove ha inciso in maniera importante. **RUSSIA** e **UCRAINA** sono infatti due grandi produttori di acciaio e due altrettanto grandi esportatori, soprattutto di ghisa e di alcuni semilavorati. Noi siamo stati molto rapidi e abbiamo sostituito alcuni rifornimenti che arrivavano da **RUSSIA** e **Ucraina** e, grazie all'ampio network di contatti e relazioni che il **GRUPPO MARCEGAGLIA** possiede stabilmente da anni, siamo riusciti a trovare valide alternative di fornitura, ovviamente pagando prezzi più alti. Ma non abbiamo fermato la produzione in nessuno dei nostri stabilimenti».*

Anche a **Ravenna** *«grazie a un importante stock di materia prima, che noi teniamo sempre in via cautelare, e al rapido cambio fornitori – spiega ancora **Fiorini** - non abbiamo avuto problemi e abbiamo garantito la consueta operatività produttiva. Abbiamo continuato a scaricare, mediamente, ogni mese, **350MILA TONNELLATE** di acciaio, lo stesso dato di prima della guerra. Solo che invece che da **RUSSIA E UCRAINA** le navi adesso arrivano da **ASIA, GIAPPONE, AUSTRALIA**».*

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **761.191 TONNELLATE**, in calo del **4,9%** (**39 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **4,3%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2019**.

Aumentano invece nei **PRIMI QUATTRO MESI** del **2022**, rispetto allo stesso periodo del **2021**, i **PRODOTTI CHIMICI (+58,0%)** che, con **334.473 TONNELLATE**, superano anche i volumi movimentati nello stesso periodo del **2019 (+30,7%)**.

Nel solo mese di **APRILE 2022**, i **PRODOTTI PETROLIFERI** sono cresciuti del **19,6%** rispetto al **202**, ma in calo dello **0,5%** sul **2019**, mentre i **PRODOTTI CHIMICI** sono aumentati dell'**11,2%** sul **2021** e del **18,8%** sul **2019**.

PETROLIFERI E CHIMICI

Pesante il calo dei volumi di **CONCIMI** movimentati nel **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI QUATTRO MESI** del **2022 (-36,4%** rispetto allo stesso periodo del **2021)**, con **431.986 TONNELLATE**, inferiori del **27,7%** anche rispetto ai volumi dello stesso periodo del **2019**.

CONCIMI

Il mese di **APRILE (-47,8%** su **APRILE 2021** e **-19,4%** su quello del **2019)** conferma le difficoltà che sta vivendo attualmente il settore, anche se le previsioni per il mese di **MAGGIO** vedono un considerevole aumento dei quantitativi (circa **230 MILA TONNELLATE**) provenienti per l'**80%** da **ALGERIA** ed **EGITTO**.

Nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** i **CONTENITORI**, pari a **78.554 TEUs**, sono in crescita sia rispetto al **2021 (+11,5%)** che rispetto al **2019 (+9,4%)**.

CONTENITORI

La crescita ha riguardato soprattutto i **TEUs PIENI**, pari a **62.433** (il **79,4%** del totale dei **TEUs**), **+13,6%** rispetto al **2021** e **+5,8%** rispetto al **2019**.

In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**, pari a **854.234 TONNELLATE**, è in aumento rispetto al **2021 (+9,6%)** e al **2019 (+2,9%)**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **142**, è in calo (**13 NAVI** in meno) rispetto alle **155** del **2021**, ed anche rispetto al **2019** (**30 NAVI** in meno).

Nel solo mese di **APRILE** sono stati movimentati **22.423 TEUs**, di cui **18.346** pieni (**+31,5%** sul **2021**) e **3.176** vuoti (**+28,4%** sul **2021**), in significativa crescita rispetto a quelli di **APRILE 2021** (**+30,9%**) e a quelli di **APRILE 2019** (**+14,1%**).

Sono **243.508** le tonnellate mensili corrispondenti, in crescita dell'**23,3%** rispetto a **APRILE 2021** e del **7,4%** rispetto **APRILE 2019**.

Visto l'alto costo dei noli, le navi viaggiano evidentemente più cariche, risparmiando qualche toccata.

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

ZIM:
nuovo servizio tra
Adriatico e East Med

Questo è un periodo di particolare dinamismo per il mercato internazionale di container, caratterizzato da problematiche e fenomeni di disruption, ma anche da profitti record per i liner - che investono le risorse in nuovo tonnellaggio e per potenziare la loro offerta di servizi - e la compagnia di navigazione israeliana **ZIM** non si sottrae a questa tendenza.

L'armatore israeliano, che ha chiuso il **2021** con utili oltre i **5 MILIARDI DI DOLLARI**, ha acquistato nuove navi (e ne ha noleggiate altre), ha annunciato una revisione dei suoi collegamenti tra **MEDITERRANEO** e **STATI UNITI** e ha lanciato anche un nuovo servizio tra l'**ALTO ADRIATICO** (Italia compresa) e l'**EAST MED**.

Dall'inizio di **MAGGIO**, infatti, **ZIM** ha avviato una nuova linea intra-Mediterraneo che mette in relazioni porti dell'**EGITTO**, di **ISRAELE** e del **MAR ADRIATICO**.

Più precisamente, secondo quanto riporta **DYNALINERS**, il collegamento regolare ribattezzato **Adriatic Egypt Service Line (Ade)** e servito con due navi da **1.400 TEU** di capacità scalerà i porti di **HAIFA**, **ALESSANDRIA**, **KOPER**, **VENEZIA (TIV – TERMINAL INTERMODALE VENEZIA)**, **RAVENNA (TERMINAL CONTAINER RAVENNA)**, **PORT SAID** e nuovamente **HAIFA**.

Dopo diversi anni, **ZIM** ritorna quindi a inserire il **PORTO DI RAVENNA** nella sua rotazione.

RITARDI PORTACONTAINER CAUSANO DANNI FINO A 10 MILIARDI DI DOLLARI

(FONTE: TRASPORTO EUROPA)

Una delle conseguenze più gravi della pandemia è stato l'aumento dei ritardi accumulati nella filiera logistica, soprattutto nei porti di partenza e arrivo dei container che viaggiano sulle rotte intercontinentali.

Finora, però, si guardato a questo fenomeno soprattutto per quanto riguarda i ritardi delle portacontainer, mentre la società di ricerca **SEA-INTELLIGENCE** ha voluto vederlo dal punto di vista della merce, partendo dalla sua rilevazione *Global Liner Performance*, calcolando la quota delle merci che viaggiano sulle rotte oceaniche e, poi, la percentuale che ha viaggiato sulle navi in ritardo.

Il primo risultato è che, prima della pandemia, il **20%** delle merci subiva mediamente un ritardo, mentre negli ultimi mesi questa percentuale ha raggiunto il **70%**.

Gli analisti di Sea-Intelligence hanno calcolato il **numero di teu per giorni persi** a causa degli arrivi in ritardo: il livello base pre-pandemico era di **OTTO MILIONI DI TEU PER GIORNI** al mese, valore che a **GENNAIO 2022** è salito a quasi **70 MILIONI DI TEU PER GIORNI**, per poi scendere a **MARZO** a **57 MILIONI**.

Ciò equivale ad avere una sorta di "inventario", ossia merce ferma per un intero mese. Usando questo parametro, prima della pandemia esso era di **260MILA TEU**, mentre oggi è di **1,8 MILIONI DI TEU**.

Questa sorta di stoccaggio obbligato comporta costi aggiuntivi per la catena di approvvigionamento, che dipendono dal *valore delle merci* e dal *tasso interno di rendimento* (ossia il tasso che l'impresa assegna al valore delle scorte), due parametri variabili che **SEA-INTELLIGENCE** ha ipotizzato come "riferimento ragionevole" a **40MILA DOLLARI PER TEU** per quanto riguarda il *valore delle merci* e, per il *tasso interno di rendimento*, al **5%** e al **10%**.

Usando questi parametri, gli analisti stimano che da **GENNAIO 2020** a **MARZO 2022** i caricatori abbiano perso tra **CINQUE E DIECI MILIARDI DI DOLLARI**, considerando solo la parte di trasporto marittimo ed escludendo, quindi, la congestione dei porti e quella del trasporto terrestre.

Tornando al parametro tradizionale dei *ritardi nella filiera*, la rilevazione più recente di **SEA-INTELLIGENCE** riguarda **APRILE 2022**, in cui emergono segnali di miglioramento, ma ancora lontani da una situazione di normalità.

Il **10,5%** della flotta mondiale non è disponibile a causa dei ritardi della catena di approvvigionamento, a fronte del **13,8%** di gennaio 2022.

In **EUROPA** gli analisti rilevano un “*continuo e sostanziale miglioramento*” nei porti di **SPAGNA, ITALIA E GRECIA**, mentre non registrano grandi miglioramenti a **ROTTERDAM** e **AMBURGO**.

Per quanto riguarda la *puntualità delle portacontainer*, ad **APRILE 2022** il vettore più affidabile risulta **MAERSK** (con una *percentuale di puntualità* del **47,6%**), seguito da **HAMBURG SÜD** con il **42,5%**.

Altri sei vettori hanno una percentuale tra il **30% e il 40%** e sei tra il **20% e il 30%**.

La compagnia con il valore più basso, pari a **21,7%**, è **WAN HAI**.

Il *ritardo medio per gli arrivi delle navi* è diminuito di **1,04 GIORNI**, passando a **6,41 GIORNI** nell'**APRILE 2022**.

È la prima volta che il ritardo scende sotto la soglia dei sette giorni dall'**AGOSTO 2021**, ma continua a essere il più alto di ogni mese se confrontato con il dato storico.

Trailer e rotabili

Buono il risultato complessivo del **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **7%** per numero di **pezzi movimentati** (**29.674 PEZZI, 1.937** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e del **25,7%** in termini di **merce movimentata** (**596.995 TONNELLATE**) rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Inoltre, i pezzi movimentati hanno superato del **15,8%** i volumi del **PRIMO QUADRIMESTRE 2019**, mentre per la merce si è registrato un aumento del **16,6%**.

Buono il risultato del mese di **APRILE 2022**, con **6.408 PEZZI MOVIMENTATI (+2,6%** rispetto allo stesso mese del **2021**) mentre, in termini di merce movimentata (**140.800 TONNELLATE**) la crescita è stata addirittura del **20,0%**.

Ottimo il risultato della linea **TRAILER RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**.

Nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **26.689**, sono in crescita del **18,2%** rispetto al **2021** (**4.110** pezzi in più in soli quattro mesi) e, nel solo mese di **APRILE**, i pezzi sono stati **6.225** pezzi, **476** in più rispetto a **APRILE 2021 (+8,3%)** e **1.179 (+23,4%)** in più rispetto allo stesso mese del **2019**.

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

Negativo nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** il risultato nel **PORTO DI RAVENNA** per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato **2.206 pezzi**, in calo (**-50,5%**) rispetto ai **4.458** dello stesso periodo del **2021** e del **50,7%** rispetto ai **4.473 PEZZI** del **PRIMO QUADRIMESTRE 2019**.

AUTOMOTIVE

Hanno inciso in modo significativo i risultati negativi di **MARZO** e **APRILE 2022**, mese in cui la movimentazione è stata nulla.

Il settore della logistica dell'auto segna il passo.

Tra emergenza pandemica, guerra in **UCRAINA** e crisi dei microchip, i produttori di veicoli non riescono a tenere il passo con le richieste del mercato perché non ricevono le materie prime per costruire le vetture.

Gli ultimi risultati dell'indagine trimestrale **ECG COST & CONFIDENCE** confermano la sofferenza degli operatori logistici da una crisi all'altra, con il crollo del clima di fiducia per il resto del **2022**; tra le aziende che possiedono flotte di mezzi pesanti e bisarche, infatti, solo una su tre investirà in camion e conducenti nei prossimi 6 mesi.

I volumi ridotti e, quindi, la mancanza di lavoro, negli ultimi due anni hanno portato molti conducenti a lasciare il settore; nel **2022**, poi, molte centinaia di camionisti ucraini sono tornati in patria per difenderla dall'esercito russo.

**La logistica dell'auto
in tilt tra Covid,
guerra e inflazione**

Ciò significa che la maggior parte delle aziende, anche se ordinassero nuovi camion oggi, dovrebbero attendere circa un anno per la consegna. E non avrebbero nessuno a guidarli.

Dalla strada al mare cambiano le dimensioni del vettore ma il concetto resta lo stesso: investimenti ai minimi termini per una oggettiva mancanza di fiducia nei volumi futuri.

“Gli operatori marittimi stanno affrontando problemi simili con i tempi di consegna delle navi. Tempi che ora sono anche di 5 anni poiché i cantieri navali di tutto il mondo sono oberati di lavoro” commenta il presidente di **ECG**, **Wolfgang Göbel**, rinnovando il suo avvertimento: *“Gli operatori logistici non possono spostare veicoli senza i mezzi per farlo. L'industria automobilistica sta affrontando un rischio estremamente elevato di perdere i suoi fornitori”*.

E il nuovo blocco delle frontiere cinesi a causa della recrudescenza del Covid causerà ulteriori conseguenze *“a iniziare dall'aumento dei costi operativi, provocati anche dall'aumento del prezzo del carburante”*.

EUROSTAT ha rilevato un'inflazione al **7,4%** a tutto **APRILE**, con buone prospettive di vedere la doppia cifra nel corso dell'anno; la componente energetica è stata quella a più rapida crescita (**+37,5%** rispetto ad **APRILE 2021**).

Ad aumentare è tutto: i costi di assunzione di autisti e di altro personale, quelli di sostituzione e di manutenzione di navi, vagoni ferroviari, bisarche e chiatte. *“Occorre un dialogo tra costruttori e attori della logistica – suggerisce **Herr Göbel** – e occorrono comunque investimenti”*.

ACEA:

Andamento negativo delle immatricolazioni di auto nuove in Europa

Continuano a calare le immatricolazioni di autovetture nell'**UNIONE EUROPEA**, registrando anche ad **APRILE** un'ulteriore contrazione.

Come segnala **ACEA** (**L'ASSOCIAZIONE CONTINENTALE DEI PRODUTTORI**), *«nel mese di **APRILE** il calo è stato del **20,6%**, con i problemi alla catena di approvvigionamento che hanno continuato a pesare sulla produzione di auto»*. Ad eccezione del **2020**, *«questo è stato il risultato peggiore in termini di volumi con **684.506 UNITÀ** vendute»*.

Una tendenza negativa cui hanno contribuito tutti i principali mercati europei: **ITALIA (-33,0%)**, **FRANCIA (-22,6%)**, **GERMANIA (-21,5%)** e **SPAGNA (-12,1%)**.

Anche i risultati del **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** non sono confortanti, in quanto le immatricolazioni sono diminuite del **14,4%** in tutta l'UE, per un totale di **2.930.366 UNITÀ**.

Un dato influenzato dal calo sostanziale delle vendite soprattutto nei mesi di **MARZO** e **APRILE**, che ha ulteriormente penalizzato la performance cumulativa.

Tra i principali mercati dell'UE, l'**ITALIA** ha registrato la contrazione più marcata (**-26,5%**), seguita da **FRANCIA (-18,6%)**, **SPAGNA (-11,8%)** e **GERMANIA (-9,0%)**.

5 CROCIERE

A partire da **DOMENICA 23 MARZO, RAVENNA** e tutta la **ROMAGNA** sono diventate una vera meta croceristica nazionale, con arrivo e partenza dal porto di Ravenna di migliaia di persone da tutto il mondo, grazie all'accordo siglato tra **AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE** e **ROYAL CARIBBEAN** per un investimento da **32 MILIONI DI EURO**, di cui **20 MILIONI** finanziati da **ROYAL CARIBBEAN** per la realizzazione della *nuova Stazione Marittima a Porto Corsini*,

Il contratto di “*home port*” con **ROYAL CARIBBEAN** è per 30 anni e avrà ripercussioni su indotto e turismo: sono, infatti, significativi i numeri che delineano il perimetro di questo progetto economico/turistico e il valore generato per il territorio.

Sono previste **107 TOCCATE** di navi da crociera da marzo a novembre, di cui una metà di proprietà di **ROYAL CARIBBEAN** che farà “*home port*” a Ravenna (le crociere partiranno e termineranno a Ravenna), e una metà di altre compagnie.

Parlando di passeggeri, la stima conservativa per il **2022**, con le normative anti Covid che impongono viaggi a carico quasi dimezzato – spiega il presidente dell'**ADSP DI RAVENNA, Daniele Rossi**, in una recente intervista – parla di **170MILA PERSONE**.

“A pieno regime, però, dovremmo arrivare ad almeno 300mila passeggeri all’anno e il terminal potrà arrivare ad accogliere anche 150 IMBARCAZIONI. Se si sommano i membri degli equipaggi, circa 50mila per tutte e 107 le crociere, si arriva a un giro d'affari di almeno 10 MILIONI DI EURO all’anno».

Federico Costa, titolare e amministratore delegato della genovese **TRUMPY TOURS** - la società che offre servizi di terra ed escursioni a navi da crociera a cui **ROYAL CARIBBEAN** si è affidata per il Terminal di Ravenna – sottolinea come «*l'effetto domino, se ben gestito, potrà portare alla città davvero dei grandi benefici.*

Da tre mesi abbiamo aperto un ufficio sul territorio per essere presenti e abbiamo avuto subito grandi soddisfazioni, trovando una collaborazione locale davvero stupefacente.

Tre settimane fa ho avuto mille croceristi che sono andati a vedere i mosaici».

I numeri per ora confermano che nel mese di **APRILE** sono stati effettuati **3 SCALI** di navi da crociera, per un totale di **2.360** passeggeri, di cui **1.954** in home port a Ravenna (**1.268** sbarcati e **686** imbarcati) e **406** in transito.



TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	aprile-21			aprile-22			Differenza APR. 2022 vs APR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Mese di:								
Numero toccate			231			198	-33	-14,3%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.085.768	287.598	2.373.366	1.641.287	324.289	1.965.576	-407.790	-17,2%
Prodotti petroliferi	183.386	9.200	192.586	210.063	20.291	230.354	37.768	19,6%
Rinfuse liquide non petrolifere	146.139	32.350	178.489	111.548	31.984	143.532	-34.957	-19,6%
Rinfuse solide	1.090.411	17.404	1.107.815	654.428	19.818	674.246	-433.569	-39,1%
Merci varie	527.526	52.033	579.559	489.770	43.366	533.136	-46.423	-8,0%
Merci in container	97.186	100.361	197.547	115.948	127.560	243.508	45.961	23,3%
Merci su trailer/rotabili	41.120	76.250	117.370	59.530	81.270	140.800	23.430	20,0%
CONTAINER (TEU)	8.818	8.309	17.127	11.271	11.152	22.423	5.296	30,9%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	3.050	3.196	6.246	2.951	3.457	6.408	162	2,6%
Trailer	2.773	2.976	5.749	2.946	3.279	6.225	476	8,3%
Automotive	274	0	274	0	0	0	-274	-100,0%
Auto e altri veicoli	3	220	223	5	178	183	-40	-17,9%
PASSEGGERI (numero) di cui:	17	28	45	18	17	2.395	2.350	5222,2%
su traghetti	17	28	45	18	17	35	-10	-22,2%
su navi da crociera			0			2.360	2.360	n.d.

PERIODO	gennaio-aprile 2021			gennaio-aprile 2022			Differenza GENN-APR. 2022 vs GENN-APR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			858			843	-15	-1,8%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	6.974.873	1.218.972	8.193.845	7.527.152	1.168.167	8.695.319	501.474	6,1%
Prodotti petroliferi	769.599	31.007	800.606	734.914	26.277	761.191	-39.415	-4,9%
Rinfuse liquide non petrolifere	503.085	89.915	593.000	629.572	96.984	726.556	133.556	22,5%
Rinfuse solide	3.329.418	216.636	3.546.054	3.340.881	110.096	3.450.977	-95.077	-2,7%
Merci varie	1.851.437	148.665	2.000.102	2.154.779	150.587	2.305.366	305.264	15,3%
Merci in container	360.741	418.560	779.301	415.191	439.043	854.234	74.933	9,6%
Merci su trailer/rotabili	160.593	314.189	474.782	251.815	345.180	596.995	122.213	25,7%
CONTAINER (TEU)	35.973	34.508	70.481	41.635	36.919	78.554	8.073	11,5%
Numero toccate navi portacontainer			155			142	-13	-8,4%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	15.186	12.551	27.737	14.964	14.710	29.674	1.937	7,0%
Trailer	10.706	11.873	22.579	12.670	14.019	26.689	4.110	18,2%
Automotive	4.458	0	4.458	2.206	0	2.206	-2.252	-50,5%
Auto e altri veicoli	22	678	700	88	691	779	79	11,3%
PASSEGGERI (numero) di cui:	62	97	159	51	69	2.505	2.346	1475,5%
su traghetti	62	97	159	51	69	120	-39	-24,5%
su navi da crociera			0			2.385	2.385	n.d.



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	aprile-21			aprile-22			Differenza APR. 2022 vs APR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.085.768	287.598	2.373.366	1.641.287	324.289	1.965.576	-407.790	-17,2%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	329.525	41.550	371.075	321.611	52.275	373.886	2.811	0,8%
Prodotti petroliferi	183.386	9.200	192.586	210.063	20.291	230.354	37.768	19,6%
Prodotti chimici	35.635	25.850	61.485	47.395	20.984	68.379	6.894	11,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	110.504	6.500	117.004	64.153	11.000	75.153	-41.851	-35,8%
Concimi	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.756.243	246.048	2.002.291	1.319.676	272.014	1.591.690	-410.601	-20,5%
Prodotti agricoli e animali	65.465	0	65.465	108.374	0	108.374	42.909	65,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	293.444	6.500	299.944	145.062	4.368	149.430	-150.514	-50,2%
Combustibili minerali	31.417	0	31.417	0	0	0	-31.417	-100,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.057	0	7.057	0	0	0	-7.057	-100,0%
Prodotti metallurgici	519.720	50.071	569.791	482.362	41.039	523.401	-46.390	-8,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	563.385	10.904	574.289	350.830	0	350.830	-223.459	-38,9%
Concimi	129.251	0	129.251	49.709	17.760	67.469	-61.782	-47,8%
Prodotti chimici	6.200	0	6.200	6.768	0	6.768	568	n.d.
Prodotti Diversi	1.998	1.962	3.960	1.093	17	1.110	-2.850	-72,0%
Merci in container	97.186	100.361	197.547	115.948	127.560	243.508	45.961	23,3%
Merci su trailer/rotabili	41.120	76.250	117.370	59.530	81.270	140.800	23.430	20,0%
	469.413	13.000	482.413	317.589	15.368	332.957		

PERIODO	I QUADRIM. 2021			I QUADRIM. 2022			Differenza I QUADRIM. 2022 vs I QUADRIM. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	6.974.873	1.218.972	8.193.845	7.527.152	1.171.167	8.698.319	504.474	6,2%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	1.272.684	120.922	1.393.606	1.364.486	126.261	1.490.747	97.141	7,0%
Prodotti petroliferi	769.599	31.007	800.606	734.914	26.277	761.191	-39.415	-4,9%
Prodotti chimici	160.301	51.430	211.731	249.989	84.484	334.473	122.742	58,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	337.935	38.485	376.420	368.903	15.500	384.403	7.983	2,1%
Concimi	4.849	0	4.849	10.680	0	10.680	5.831	120,3%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	5.702.189	1.098.050	6.800.239	6.162.666	1.044.906	7.207.572	407.333	6,0%
Prodotti agricoli e animali	167.418	3.000	170.418	568.588	9.692	578.280	407.862	239,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	730.019	87.765	817.784	814.988	19.559	834.547	16.763	2,0%
Combustibili minerali	130.789	0	130.789	84.525	0	84.525	-46.264	-35,4%
Minerali e cascami per la metallurgia	29.098	0	29.098	17.927	0	17.927	-11.171	-38,4%
Prodotti metallurgici	1.835.281	134.586	1.969.867	2.124.627	136.696	2.261.323	291.456	14,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	1.665.376	49.923	1.715.299	1.497.906	15.930	1.513.836	-201.463	-11,7%
Concimi	595.626	83.728	679.354	360.262	71.724	431.986	-247.368	-36,4%
Prodotti chimici	21.541	0	21.541	24.649	5.800	30.449	8.908	41,4%
Prodotti Diversi	5.707	6.299	12.006	2.188	1.282	3.470	-8.536	-71,1%
Merci in container	360.741	418.560	779.301	415.191	439.043	854.234	74.933	9,6%
Merci su trailer/rotabili	160.593	314.189	474.782	251.815	345.180	596.995	122.213	25,7%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	aprile-21			aprile-22			Differenza APR. 2022 vs APR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	65.465	0	65.465	108.374	0	108.374	42.909	65,5%
Cereali	41.977	0	41.977	108.374	0	108.374	66.397	158,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	403.948	13.000	416.948	209.215	15.368	224.583	-192.365	-46,1%
Farine di semi e frutti oleosi	119.815	6.500	126.315	53.972	0	53.972	-72.343	-57,3%
Semi e frutti oleosi	173.629	0	173.629	91.090	0	91.090	-82.539	-47,5%
Oli e grassi animali e vegetali	69.380	6.500	75.880	34.686	11.000	45.686	-30.194	-39,8%
Prodotti metallurgici di cui:	519.720	50.071	569.791	482.362	41.039	523.401	-46.390	-8,1%
Coils	503.030	29.171	532.201	468.661	24.792	493.453	-38.748	-7,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	563.385	10.904	574.289	350.830	0	350.830	-223.459	-38,9%
Materie prime per l'industria ceramica	508.704	0	508.704	321.788	0	343.292	-165.412	-32,5%
Clinker	0	10.904	10.904	0	0	0	-10.904	-100,0%

PERIODO	I QUADRIM. 2021			I QUADRIM. 2022			Differenza I QUADRIM. 2022 vs I QUADRIM. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	167.418	3.000	170.418	568.588	9.692	578.280	407.862	239,3%
Cereali	125.589	0	125.589	545.898	9.692	555.590	430.001	342,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.067.954	126.250	1.194.204	1.183.891	35.059	1.218.950	24.746	2,1%
Farine di semi e frutti oleosi	274.773	17.731	292.504	319.956	0	319.956	27.452	9,4%
Semi e frutti oleosi	443.653	0	443.653	467.316	0	467.316	23.663	5,3%
Oli e grassi animali e vegetali	244.161	38.485	282.646	254.341	15.500	269.841	-12.805	-4,5%
Prodotti metallurgici di cui:	1.835.281	134.586	1.969.867	2.124.627	136.696	2.261.323	291.456	14,8%
Coils	1.785.023	84.237	1.869.260	2.036.532	75.363	2.111.895	242.635	13,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	1.665.376	49.923	1.715.299	1.497.906	15.930	1.513.836	-201.463	-11,7%
Materie prime per l'industria ceramica	1.524.026	7.100	1.531.126	1.331.036	10.130	1.341.166	-189.960	-12,4%
Clinker	0	42.823	42.823	0	5.800	5.800	-37.023	-86,5%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	aprile-21	aprile-22	Differenza APR. 2022 vs APR. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	8.818	11.271	2.453	27,8%
pieni	6.142	8.713	2.571	41,9%
vuoti	2.676	2.558	-118	-4,4%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.309	11.152	2.843	34,2%
pieni	7.809	9.633	1.824	23,4%
vuoti	500	1.519	1.019	203,8%
CONTAINER TOTALI di cui:	17.127	22.423	5.296	30,9%
pieni	13.951	18.346	4.395	31,5%
vuoti	3.176	4.077	901	28,4%

PERIODO	I QUADRIM. 2021	I QUADRIM. 2022	Differenza I QUADRIM. 2022 vs I QUADRIM. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	35.973	41.635	5.662	15,7%
pieni	23.577	29.072	5.495	23,3%
vuoti	12.396	12.563	167	1,3%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	34.508	36.919	2.411	7,0%
pieni	31.404	33.361	1.957	6,2%
vuoti	3.104	3.558	454	14,6%
CONTAINER TOTALI di cui:	70.481	78.554	8.073	11,5%
pieni	54.981	62.433	7.452	13,6%
vuoti	15.500	16.121	621	4,0%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	aprile-21	aprile-22	Differenza APR. 2022 vs APR. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	3.050	2.951	-99	-3,2%
Trailer	2.773	2.946	173	6,2%
Automotive	274	0	-274	-100,0%
Auto e altri veicoli	3	5	2	66,7%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.196	3.457	261	8,2%
Trailer	2.976	3.279	303	10,2%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	220	178	-42	-19,1%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	6.246	6.408	162	2,6%
Trailer	5.749	6.225	476	8,3%
Automotive	274	0	-274	-100,0%
Auto e altri veicoli	223	183	-40	-17,9%

PERIODO	I QUADRIM. 2021	I QUADRIM. 2022	Differenza I QUADRIM. 2022 vs I QUADRIM. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	15.186	14.964	-222	-1,5%
Trailer	10.706	12.670	1.964	18,3%
Automotive	4.458	2.206	-2.252	-50,5%
Auto e altri veicoli	22	88	66	300,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	12.551	14.710	2.159	17,2%
Trailer	11.873	14.019	2.146	18,1%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	678	691	13	1,9%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	27.737	29.674	1.937	7,0%
Trailer	22.579	26.689	4.110	18,2%
Automotive	4.458	2.206	-2.252	-50,5%
Auto e altri veicoli	700	779	79	11,3%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	aprile-21	aprile-22	Differenza APR. 2022 vs APR. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	45	35	-10	-22,2%
in sbarco	17	18	1	5,9%
in imbarco	28	17	-11	-39,3%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	2.360	2.360	n.d.
in transito	0	406	406	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	1.954	1.954	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	3	3	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	45	2.395	2.350	5222,2%

PERIODO	I QUADRIM. 2021	I QUADRIM. 2022	Differenza I QUADRIM. 2022 vs I QUADRIM. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	159	120	-39	-24,5%
in sbarco	62	51	-11	-17,7%
in imbarco	97	69	-28	-28,9%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	2.385	2.385	n.d.
in transito	0	430	430	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	1.955	1.955	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	4	4	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	159	2.505	2.346	1475,5%