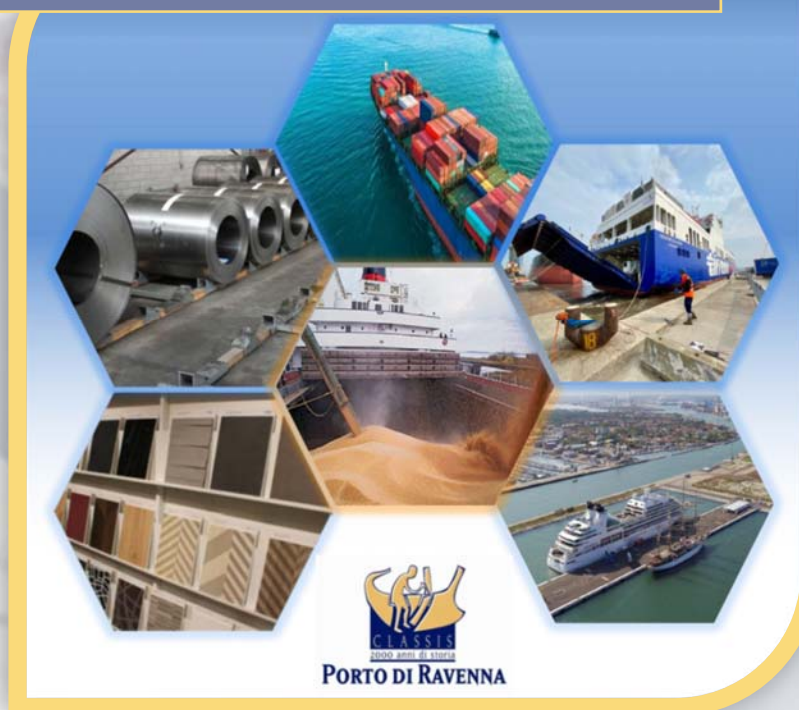


# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



*Giugno 2023*



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico centro settentrionale



a cura della **DIREZIONE OPERATIVA**  
**AREA PIANIFICAZIONE, SVILUPPO, PROMOZIONE, PROGETTAZIONE UE**

*Capo Area Vittoria Sbrighi*

*chiuso l'8 agosto 2023*

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, Giugno 2023.



## SOMMARIO

<b>I.</b>	<b><i>Movimentazione complessiva a tutto Giugno 2023</i></b> .....	5
<b>II.</b>	<b><i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i></b> .....	8
<b>1.</b>	<b>COMPARTO AGROALIMENTARE</b> .....	9
<b>2.</b>	<b>MATERIALI DA COSTRUZIONE</b> .....	15
<b>3.</b>	<b>PRODOTTI METALLURGICI</b> .....	19
<b>4.</b>	<b>ALTRE MERCEOLOGIE</b> .....	24
<b>5.</b>	<b>CROCIERE</b> .....	35
<b>6.</b>	<b>TRAFFICO FERROVIARIO</b> .....	36

## INDICE DELLE FIGURE

<b>FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO</b> .....	5
<b>FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA</b> .....	8
<b>FIGURA 3 –CONFRONTO I SEMESTRE 2023 VS I SEMESTRE 2022</b> .....	8
<b>FIGURA 4 –CORRIDOI DI SOLIDARIETÀ/ BLACK SEA GRAIN INITIATIVE: EFFETTI SUI PREZZI</b> ...	11
<b>FIGURA 5 - TRAFFICO FERROVIARIO I SEMESTRE 2023 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA</b> .....	37

## INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

<b>TABELLA N. 1</b>	<b>RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE</b>
<b>TABELLA N. 2</b>	<b>MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)</b>
<b>TABELLA N. 3</b>	<b>FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE</b>
<b>TABELLA N. 4</b>	<b>CONTAINER</b>
<b>TABELLA N. 5</b>	<b>TRAILER E ROTABILI</b>
<b>TABELLA N. 6</b>	<b>PASSEGGERI</b>
<b>TABELLA N. 7</b>	<b>TRAFFICO FERROVIARIO</b>
<b>TABELLA ESPO</b>	



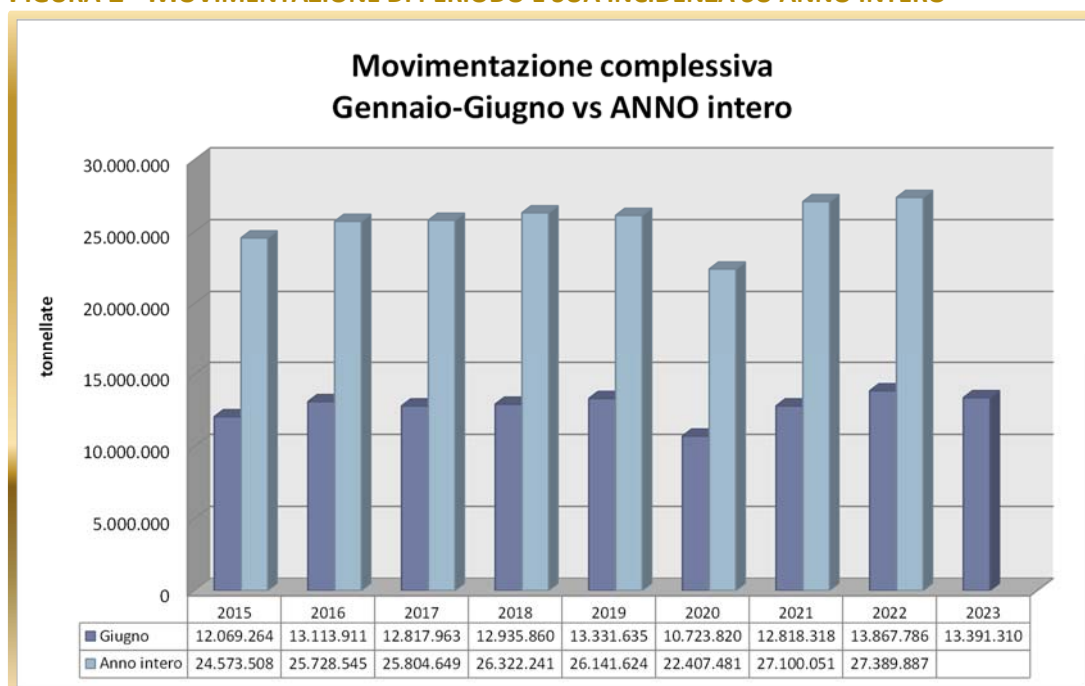
## I. *Movimentazione complessiva a tutto Giugno 2023*

**1° semestre 2023** Il **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI SEI MESI DEL 2023** ha movimentato complessivamente **13.391.310 TONNELLATE**, in calo del **3,4%** (oltre **475 MILA DI TONNELLATE** in meno) rispetto l'anno precedente ma, comunque, un risultato significativo per il **1° SEMESTRE** dell'anno, superato - se si considerano gli ultimi 23 anni - soltanto dal **1° SEMESTRE 2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **11.732.965 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **1.658.345 TONNELLATE** (rispettivamente, **-2,7%** e **-8,5%** in confronto ai **PRIMI 6 MESI del 2022**).

**Numero di toccate** Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** a tutto **GIUGNO** è pari a **1.227**, per **138 toccate** in meno (**-11,2%**) rispetto al **2022**.

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



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

**Giugno 2023** Negativo l'andamento del mese di **GIUGNO**, nel quale sono state movimentate **2.305.778 TONNELLATE**, in diminuzione del **3,1%** (**73 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **2.019.154 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **286.624 TONNELLATE** (rispettivamente **-2,3%** e **-8,0%** in confronto a **GIUGNO 2022**).

Va segnalato, comunque, che **GIUGNO 2022** era stato uno dei migliori dall'anno **2002** per movimentazione complessiva del sesto mese dell'anno.

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **1° SEMESTRE 2023** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **11.085.893 TONNELLATE** - sono diminuite del **3,7%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, mentre il mese di **GIUGNO**, con **1.980.790 TONNELLATE**, è in sostanza allineato (**-0,2%**) a **GIUGNO 2022**.

**Merci per condizionamento**

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.267.574 TONNELLATE**) sono diminuite del **3,7%** rispetto al **2022** ma, comunque, sono in recupero grazie al buon contributo del mese di **GIUGNO**, che ha movimentato **217.879 TONNELLATE (+2,6%** al **2022**).

*Merci secche*

Continua il buon andamento delle **MERCI SU ROTABILI** che chiudono il **1° SEMESTRE 2023** in crescita del **5,5%** rispetto al **2022**, movimentando **939.695 TONNELLATE**.

Positivo, in particolare, il mese di **GIUGNO**, in crescita del **5,4%** (con **153.095 TONNELLATE** movimentate contro le **145 MILA TONNELLATE** del mese di **GIUGNO 2022**).

Nel **1° SEMESTRE 2023** i **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **2.305.417 TONNELLATE**, sono in calo (**-2,4%**) rispetto allo stesso semestre del **2022**, con un mese di **GIUGNO 2023**, pari a **324.988 TONNELLATE**, ancora negativo (**-17,5%**) come lo scorso mese di **MAGGIO**.

*Prodotti liquidi*



**Prime stime per  
luglio 2023**

In base alle comunicazioni preventive caricate sul *PORT COMMUNITY SYSTEM* alla chiusura degli ordinativi, per il mese di **LUGLIO 2023** si stima una movimentazione complessiva di **2,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo di oltre il **12%** rispetto a **LUGLIO 2022**, anno record per il porto di Ravenna.

Buono il risultato degli *AGROALIMENTARI SOLIDI*, in crescita nel mese di oltre il **2,5%**, mentre per le altre merceologie si stimano cali più o meno significativi: gli *AGROALIMENTARI LIQUIDI* dovrebbero calare di oltre il **35%**, i *CHIMICI LIQUIDI* di oltre il **55%**, i *CONCIMI* di quasi il **7%**, i *MATERIALI DA COSTRUZIONE* di quasi il **14%**, i *METALLURGICI* del **4,0%** e i *PETROLIFERI* di oltre il **10%**.

In diminuzione rispetto a **LUGLIO 2022** anche la *MERCE IN CONTAINER* sia per *TONNELLATE* (**-22%**) che per *NUMERO TEUs* (**-28,0%**), mentre si stima in aumento la *MERCE SU TRAILER* sia per *TONNELLATE* (**+6%**) che per *NUMERO DI TRAILER* (**+0,6%**).

I **PRIMI 7 MESI DEL 2023** dovrebbero chiudersi, in sintesi, con una *MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA* di quasi **15,5 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione di oltre il **5%** rispetto al **2022**. Come progressivo, sono in tenuta i *PRODOTTI PETROLIFERI*, con circa **1,5 MILIONI DI TONNELLATE** (**+0,6%**), e si stima un buon risultato sia per gli *AGROALIMENTARI SOLIDI*, in crescita di oltre il **7%** (oltre **1,5 MILIONI DI TONNELLATE**) sia per i *CONCIMI*, in crescita di oltre il **19,5%** (circa **986.000 TONNELLATE**).

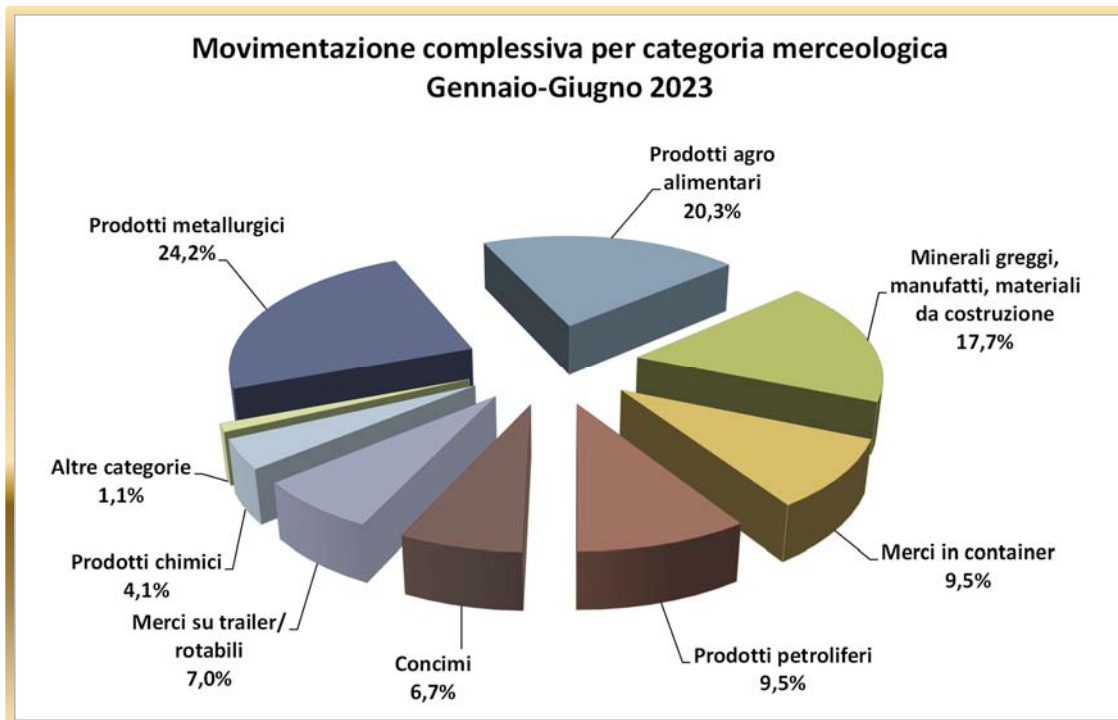
In calo del **14,5%**, invece, i *MATERIALI DA COSTRUZIONE* (**2,8 MILIONI DI TONN. movimentate**), dell'**8%** i *METALLURGICI* (**9,9 MILIONI DI TONN. movimentate**), del **18%** gli *AGROALIMENTARI LIQUIDI* (**580.000 TONN. movimentate**) e di oltre il **13%** i *PRODOTTI CHIMICI* (**590.000 TONN. movimentate**).

Stima negativa nei **PRIMI 7 MESI DEL 2023** per i *CONTAINER*, con **133 MILA TEUs** (**-9,7%** rispetto al **2022**, oltre **14.000 TEUs** in meno); dal punto di vista dei volumi movimentati, la *MERCE IN CONTAINER* è stimata in circa **1,5 MILIONE DI TONNELLATE**, in diminuzione del **6,5%** rispetto al **2022**.

Buono, invece, il risultato dei *TRAILER* movimentati che, nei **PRIMI 7 MESI DEL 2023**, dovrebbero raggiungere i **47.362 PEZZI** (**+0,1%**) con la corrispondente *MERCE SU TRAILER*, per **1.064.260 TONNELLATE**, che dovrebbe superare di circa l'**1%** quella movimentata fino a **LUGLIO 2022**.

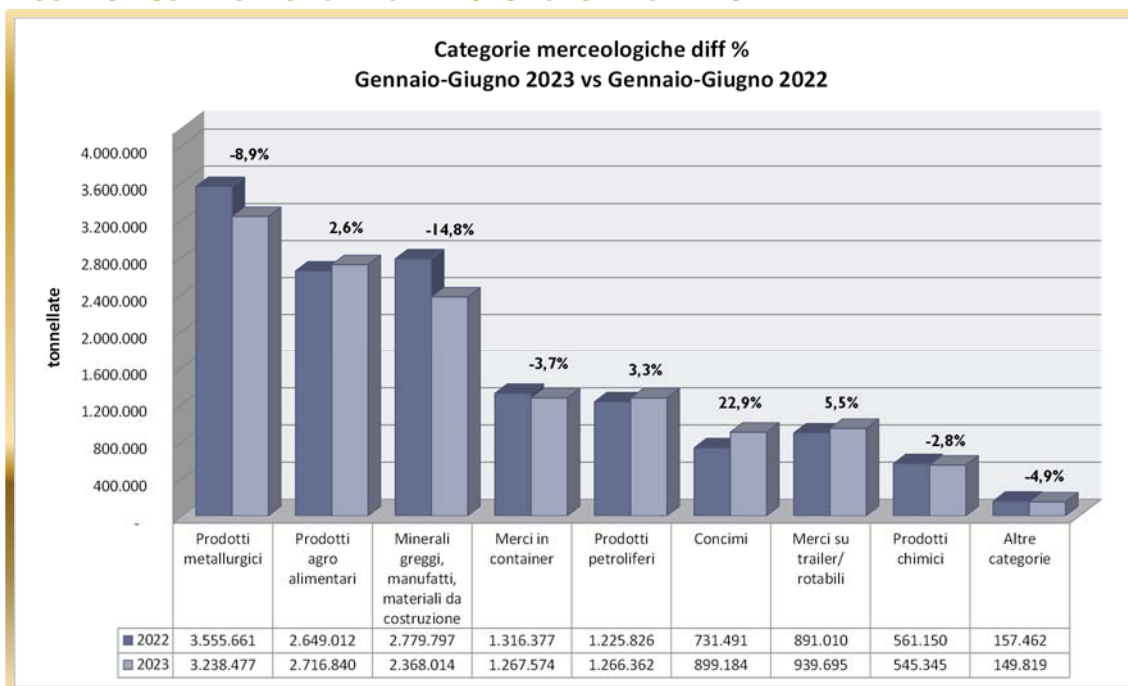
## II. Focus Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 –CONFRONTO I SEMESTRE 2023 vs I SEMESTRE 2022



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

## 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

**1° semestre 2023** Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) è ancora in crescita, con il **1° SEMESTRE 2023** che si è chiuso movimentando complessivamente **2.716.840 TONNELLATE** di merce, in crescita del **2,6%** (quasi **68 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Questo nonostante l'andamento negativo del mese di **GIUGNO**, con **312.770 TONNELLATE** di merce movimentata, in calo del **7,5%** rispetto a **GIUGNO 2022**.

**Cereali** Analizzando le singole merceologie, nei **PRIMI 6 MESI DEL 2023** è ancora in aumento l'andamento dei **CEREALI**, con **977.660 TONNELLATE** movimentate (**+35,3%** rispetto al **2022**), nonostante un mese di **GIUGNO** che ha movimentato solo **59.616 TONNELLATE** di **CEREALI**, in calo del **35,9%** rispetto a **GIUGNO 2022**.

**Scontro a Bruxelles sullo stop all'import di cereali dall'Ucraina**

L'**UNIONE EUROPEA** è pronta a esportare quasi tutti i prodotti agricoli ucraini attraverso le rotte della solidarietà, ha annunciato al termine del **CONSIGLIO AGRICOLTURA** dello scorso **25 LUGLIO** il *commissario europeo per l'Agricoltura Wojciechowski*, perché mantenere il flusso di cereali ucraini è fondamentale per la sicurezza alimentare globale.

Prima del ritiro di **MOSCA**, lo scorso **17 LUGLIO**, dall'accordo sulle esportazioni di **GRANO** dal **MAR NERO** (che, di fatto, preclude all'**UCRAINA** le esportazioni via mare) il **60%** delle esportazioni ucraine veniva spedito attraverso rotte di solidarietà, mentre il **40%** tramite nave attraverso il **MAR NERO**.

Nel corso della riunione **POLONIA, ROMANIA, UNGHERIA, SLOVACCHIA E BULGARIA** hanno chiesto l'estensione fino alla fine dell'anno delle restrizioni - al momento in vigore fino al **15 SETTEMBRE** - sull'import di **GRANO E SEMI OLEOSI** dall'**UCRAINA** verso i loro cinque mercati (dove è autorizzato solo il transito verso altre destinazioni nella **UE** o fuori dall'Unione), attraverso le corsie di solidarietà.

Su questo punto, il *commissario UE polacco* ha dichiarato che al momento la scadenza resta fissata per il **15 SETTEMBRE**, ricordando come il loro blocco parziale abbia fatto aumentare le importazioni dall'**UCRAINA** in altri Stati membri della **UE**, con l'aumento delle pressioni al ribasso delle quotazioni, in particolare del grano.

In **ITALIA**, ad esempio, il taglio rispetto allo scorso anno ha raggiunto il **30%** nonostante la diminuzione dei raccolti.

Inoltre, al fine di compensare gli agricoltori dei cinque partner per le perdite economiche subite, sono stati mobilitati oltre **150 MILIONI DI EURO** dalla riserva di crisi della **PAC** e, infatti, la posizione di **POLONIA, ROMANIA, UNGHERIA, SLOVACCHIA E BULGARIA** ha suscitato la reazione degli altri Paesi membri dell'UE, come **FRANCIA** e **GERMANIA**, secondo i quali non è accettabile richiedere soldi dall'UE come compensazione sul grano e bloccare l'ingresso di prodotti ucraini che erano importati anche prima della guerra.

Dall'inizio dell'invasione russa dell'**UCRAINA** nel febbraio 2022, le esportazioni ucraine di cereali sono state gravemente perturbate: per oltre quattro mesi, infatti, le navi militari russe hanno bloccato i porti ucraini nel **MAR NERO**.

**Black Sea Grain Initiative**  
*Effetti dell'Accordo*

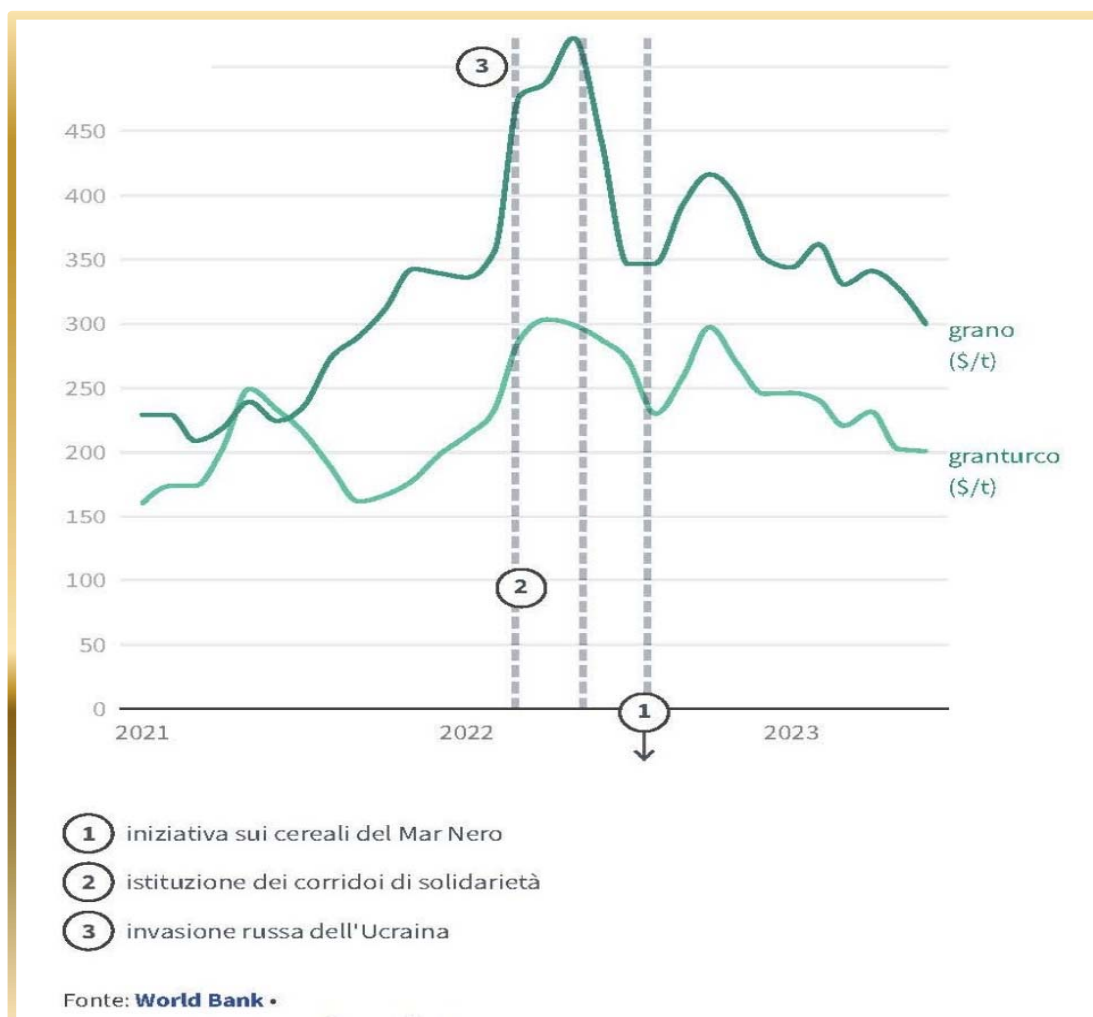
L'invasione russa dell'**UCRAINA** ha causato un aumento significativo dei prezzi dei prodotti alimentari sui mercati mondiali e i prezzi dei cereali sono aumentati in misura particolarmente marcata.

Sia i corridoi di solidarietà (rotte create dall'**UE** per aiutare l'**UCRAINA** a esportare, tra l'altro, i suoi prodotti agricoli) sia l'iniziativa sui cereali del **MAR NERO** (la "*Black Sea Grain Initiative*", l'accordo con il quale il **22 LUGLIO 2022** le **NAZIONI UNITE** e la **TURCHIA** avevano negoziato l'apertura di un corridoio umanitario marittimo sicuro nel **MAR NERO**) hanno contribuito in particolare alla riduzione dei prezzi.

Grazie alla *Black Sea Grain Initiative* oltre **1.000 NAVI** piene di cereali e altri prodotti alimentari hanno lasciato l'**UCRAINA** partendo da tre porti del paese (**CHORNOMORSK, ODESSA** e **YUZHNY/PIVDENNYI**).

Al mese di **LUGLIO 2023** quasi **33 MILIONI DI TONNELLATE** di **CEREALI E ALTRI PRODOTTI ALIMENTARI** sono stati esportati attraverso l'iniziativa sui cereali del **MAR NERO**, di cui il **51%** di **GRANTURCO** (il cereale più colpito dai blocchi nei granai ucraini all'inizio della guerra, in quanto doveva essere spostato rapidamente per fare spazio al grano proveniente dalla raccolta estiva), il **27%** di **GRANO**, l'**11%** di **PRODOTTI A BASE DI GIRASOLE** e il **10%** di **ALTRE CATEGORIE**.

**FIGURA 4 –CORRIDOI DI SOLIDARIETÀ/ BLACK SEA GRAIN INITIATIVE: EFFETTI SUI PREZZI**



Secondo alcuni media britannici, che riportano fonti del governo di **DOWNING STREET**, la **RUSSIA** – dopo avere respinto il rinnovo dell’Accordo sul grano ucraino, scaduto lo scorso luglio - sarebbe in procinto di avviare un blocco dei porti ucraini impedendo *de facto* la movimentazione delle merci: una nave russa sarebbe già pronta a intercettare le unità mercantili sulla rotta tra il **BOSFORO** e **ODESSA**, principale porto ucraino.

Fanno parte di questa strategia i bombardamenti di qualche giorno fa ai silos di grano sul **DANUBIO**, in territorio ucraino ma a poche centinaia di metri dal confine romeno.

Ma, come spesso accade in queste situazioni, è già allo studio una diversa rotta che permetta al grano ucraino appena mietuto di partire, che porta nel nord della **GERMANIA** e in particolare al porto di **ROSTOCK**.

**Il Porto di Rostock**  
*Hub alternativa per il grano ucraino*

Non è la prima volta che il porto tedesco funge da gate di uscita delle merci ucraine: nel **2022** attraverso le sue banchine transitarono **DECINE DI MIGLIAIA DI TONNELLATE** di merci.

Secondo un rapporto della *TESTATA TEDESCA RND*, l'autorità portuale e gli operatori si stanno preparando a esportare grano ucraino in tutto il mondo, soprattutto in **ASIA** e in **NORD AFRICA**.

*“Nelle prossime settimane ci aspettiamo diversi treni provenienti dall’Ucraina”* ha detto *Karsten Lentz*, managing director di *EUROPORTS*, uno dei più grandi terminalisti europei con più di **65 MILIONI DI TONNELLATE** di merce movimentate ogni anno e che a **ROSTOCK** gestisce uno dei terminali cereali.

Gli agricoltori e il governo ucraino stanno già preparando i treni per raggiungere il terminal della città tedesca, che si è già preparato a diventare un fondamentale hub delle esportazioni, ma non tutto potrebbe filare liscio: *“I treni merci sono costosi, la rete ferroviaria non ha praticamente alcuna capacità per ulteriori trasporti. Non possiamo semplicemente trasportare e caricare milioni di tonnellate in più”*, ha detto *Jacob Lubig*, terminal manager a **ROSTOCK**,

Secondo il ministro tedesco dell’Agricoltura, *Cem Özdemir*, anche i porti di **ESTONIA, LETTONIA E LITUANIA** potrebbero essere altri sbocchi per il grano ucraino.

## USDA – GRAINS REPORT, LUGLIO '23

### DA MOSCA EXPORT RECORD DI FRUMENTO NELLA STAGIONE 2023-24 DIMEZZATO RISPETTO ALLE PREVISIONI IL RACCOLTO DELL'UCRAINA

La **RUSSIA** rafforza lo standing di maggiore esportatore mondiale di frumento, secondo quanto ha reso noto l'**USDA**, il **DIPARTIMENTO DELL'AGRICOLTURA AMERICANO**, nel *Grains Report di LUGLIO*, preannunciando anche una revisione al ribasso delle stime sui raccolti globali **2023-24**.

Nella campagna appena conclusa (**2022-23**), la **RUSSIA** ha esportato un quantitativo record di **45,5 MILIONI DI TONNELLATE** di grano, forte di una produzione balzata ai massimi storici (**92 MILIONI**), superando per la prima volta la soglia dei **100 MILIONI DI TONNELLATE** in termini di effettive disponibilità di grano. Nel conteggio sono incluse anche scorte iniziali per oltre **12 MILIONI DI TONNELLATE**, balzate a fine stagione a **16,6 MILIONI**.

Il conflitto in **UCRAINA** e le sanzioni occidentali, che stanno avendo pesanti contraccolpi sull'economia del paese, non precludono il conseguimento di un nuovo primato nella campagna di commercializzazione appena iniziata, che terminerà a **GIUGNO 2024**, in previsione di esportazioni per quasi **48 MILIONI DI TONNELLATE**. I prezzi in export di **MOSCA** sono fortemente competitivi, complice la svalutazione del rublo e il fatto che, anche quest'anno, potrà disporre di un'offerta eccezionale di oltre **100 MILIONI DI TONNELLATE**, in previsione di un raccolto previsto attorno a **85 MILIONI DI TONNELLATE**.

Le principali destinazioni restano i paesi dell'area mediorientale, oltre al **NORD AFRICA** e **ALL'ASIA CENTRALE**. top market si conferma **L'EGITTO**, che con la **CINA** si contende annualmente il primato mondiale per le importazioni di frumento, ma anche **IRAN** e **ALGERIA**, dove il sistema delle aste pubbliche favorisce le offerte maggiormente competitive.

In **UCRAINA** invece, stima l'**USDA**, le perdite di superfici seminate faranno scendere il raccolto **2023** di frumento a **17,5 MILIONI DI TONNELLATE**, circa metà del potenziale stimato in oltre **30 MILIONI**; inoltre, le difficoltà di trasporto e l'incertezza sulle sorti della *Black Sea Grain Initiative* portano a valutarne l'export in soli **10,5 MILIONI DI TONNELLATE** nella campagna **2023-24**, il **40%** in meno rispetto ai volumi precedenti allo scoppio del conflitto.

Si stima infatti che il paese movimenti attualmente, al di fuori delle rotte del **MAR NERO**, il **39%** dei volumi di grano destinati all'estero, principalmente via terra e verso i paesi **DELL'EUROPA ORIENTALE**.

Si è anche assistito a uno spostamento delle spedizioni verso **L'UE**, a fronte di minori invii in **ASIA** e **NORD AFRICA**, non solo per le difficoltà logistiche ma anche per le maggiori richieste dei paesi europei dovute, nell'ultima annata, alle perdite di raccolto per la siccità. Senza il rinnovo degli accordi sul corridoio del grano nel **MAR NERO**, le rotte terrestri e fluviali diventeranno strategiche per **l'UCRAINA**, con i **PAESI UE** confinanti ad assumere il ruolo di hub per cereali e altri prodotti ucraini.

Nell'**Overview DI LUGLIO** sulla nuova campagna, intanto, l'**USDA** ha ritoccato la stima sulla produzione mondiale di frumento a **796,6 MILIONI DI TONNELLATE**, rispetto gli oltre **800 MILIONI** pronosticati nel report **DI GIUGNO**. I nuovi conteggi incorporano un peggioramento delle previsioni in **ARGENTINA**, **CANADA** ed **UNIONE EUROPEA**, e un miglioramento (non compensativo nei volumi complessivi) in **USA** e **PAKISTAN**.

Rivisto al ribasso, ma di **UN SOLO MILIONE DI TONNELLATE**, anche il dato sulle esportazioni di frumento, comunque a un livello record di **214,4 MILIONI DI TONNELLATE**, grazie soprattutto ai contributi di **RUSSIA** e **AUSTRALIA**. Migliori le valutazioni sui consumi globali (si toccherà il primato storico di **799 MILIONI DI TONNELLATE**), anche in previsione di maggiori impieghi foraggeri, mentre le scorte scenderanno a **266,5 MILIONI**, un livello sotto le aspettative del mercato e ai minimi dal **2016**.

Nel **1° SEMESTRE 2023** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **470.322 TONNELLATE**, è diminuita del **9,6%** rispetto al **2022**, ma è in recupero grazie all'ottima performance positiva registrata nel mese di **GIUGNO** che, con **69.138 TONNELLATE**, è cresciuto del **149,5%** rispetto a **GIUGNO 2022**.

*Farine*

Calano ancora gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** che, con **635.276 TONNELLATE**, hanno perso il **6,2%** rispetto al **2022** nonostante un mese di **GIUGNO** leggermente positivo, in cui sono state sbarcate **92.187 TONNELLATE (+0,5%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

*Semi oleosi*

Segno negativo nel **1° SEMESTRE 2023** per la movimentazione di **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **338.464 TONNELLATE (-22,4%** rispetto al **2022)**, con un'altra forte flessione, dopo quella registrata lo scorso mese di **MAGGIO**, della movimentazione nel mese di **GIUGNO 2023** con **28.701 TONNELLATE, (-41,4%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

*Oli animali e vegetali*



## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

**1° semestre 2023**

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato complessivamente, nel **1° SEMESTRE 2023**, **2.368.014 TONNELLATE**, in calo (-14,8%) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **2.172.404 TONNELLATE**, è anch'essa in diminuzione dell'**14,2%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI DEL 2022**.

**Giugno 2023**

Continua il trend negativo anche nel mese di **GIUGNO**, con una movimentazione di **457.799 TONNELLATE** (-26,7% rispetto a **GIUGNO 2022**) a cui concorre in gran parte l'andamento particolarmente negativo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **438.758 TONNELLATE**, sono diminuite del **24,4%** rispetto a **GIUGNO 2022**.

Secondo **EUROFER**, il settore delle costruzioni, di recente uno dei più resilienti, «*ha subito nel 2022 un rallentamento per la prima volta dal 2020 registrando una crescita quasi piatta (+0,1%)*». Lo stesso comparto «*entrerà in recessione nel 2023 a causa di una contrazione del sotto-settore dell'edilizia residenziale, dovuta a sua volta all'aumento dei tassi di interesse*» e al blocco della cessione dei crediti edilizi.

**ANCE:**  
*lo sblocco dei cantieri  
richiede in primis il  
recupero della fiducia*

La Presidente dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI (ANCE)**, **Federica Brancaccio**, ha recentemente affermato, in una intervista a **TG2 POST ESTATE**: "*Per poter pensare al futuro dei bonus edilizi e alla riqualificazione del patrimonio immobiliare del Paese bisogna recuperare la fiducia di famiglie e imprese in primis*"

Grazie al binomio superbonus/meccanismo delle opzioni alternative alla detrazione diretta - di cui rispettivamente agli articoli 119 e 121 del Decreto Legge n. 34/2020 (**Decreto Rilancio**) - il mercato delle costruzioni aveva prodotto numeri senza precedenti, con l'avvio di innumerevoli cantieri che hanno beneficiato di una aliquota generosa ma, soprattutto, della cessione del credito da parte dei contribuenti o dello sconto in fattura da parte delle imprese e dei professionisti, con la successiva cessione.

Il solo *ECOBONUS 110%*, a **GIUGNO 2023**, ha portato **417.187 EDIFICI RIQUALIFICATI** per un totale di oltre **81 MILIARDI DI EURO** di investimenti di cui circa **80** ammessi a detrazione.

Il blocco della cessione dei crediti edilizi, cominciato a partire dal **DECRETO LEGGE N. 4 DEL 27.01.22** (*Decreto Sostegni ter*) ha completamente stravolto il mercato delle costruzioni. I cantieri avviati si sono ritrovati senza capacità economica, capienza fiscale e possibilità di cessione e, di conseguenza, già al primo SAL minimo (30%) si sono fermati in attesa di tempi migliori che non sono mai arrivati.

Da quel "*famoso*" **27 GENNAIO**, infatti, sono arrivati **14 CORRETTIVI** che, uniti ai precedenti **11**, hanno portato (fino ad ora) ad un totale di **25** provvedimenti di modifica, cambiando in corsa la normativa di rango primario con un approccio emergenziale incompatibile con i tempi dell'edilizia (ricordiamo i numerosi decreti legge entrati in vigore in un giorno stravolgendo pianificazioni, progettazioni e business plan) ma che, soprattutto, ha azzerato la fiducia di tutti.

Mentre Consiglio, Parlamento e Commissione europea stanno definendo la versione finale della *Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)*, la cosiddetta "*Direttiva case green*", e, quindi, in **ITALIA** si torna a parlare di futuro delle agevolazioni fiscali per la riqualificazione energetica e (meno) strutturale, la *Presidente Brancaccio* ricorda al legislatore che nessuna misura, per quanto buona o strutturata, potrà mai funzionare se manca la fiducia degli operatori.

**ANCE:**  
*la Direttiva case green e  
gli errori da non ripetere*

Si parla di nuove aliquote - probabilmente inversamente proporzionali al reddito di chi utilizza i bonus e direttamente proporzionali ai benefici che avranno gli edifici oggetto dell'intervento - ma, poiché in un intervento di riqualificazione con i bonus gravitano tanti soggetti (contribuente; professionisti incaricati della progettazione, esecuzione e asseverazione delle opere; imprese; soggetti finanziatori), questi dovranno essere messi in condizione di operare con una normativa con orizzonte temporale di almeno 10 anni, stabile e senza alcuna modifica in corso d'opera.

Dopo aver risolto i problemi gravissimi di chi ha avviato un cantiere e oggi si ritrova senza nulla a causa delle scelte del Governo di modificare ripetutamente e senza progettualità la normativa, serve un patto tra tutte le forze politiche per definire un testo di legge organico (scritto insieme a costruttori e professionisti) che fissi un'aliquota base e un sistema incentivante in funzione degli obiettivi raggiunti.

## MACCHINE PER CERAMICA, ANCORA RECORD 2,35 MILIARDI DI FATTURATO NEL 2022

Nell'ambito dell'Assemblea annuale dell'*ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI ITALIANI MACCHINE, ATTREZZATURE PER CERAMICA (ACIMAC)* sono stati resi noti i risultati della 31<sup>a</sup> INDAGINE STATISTICA NAZIONALE elaborata dal *CENTRO STUDI MECS – ACIMAC*, che ogni anno fotografa l'andamento del comparto.

Il settore ha chiuso il **2022** con un nuovo record di fatturato, con indicatori positivi in tutti i principali ambiti di indagine e consolidandosi a **2 MILIARDI E 350 MILIONI DI EURO (+14,5%** rispetto al **2021**), un risultato oltre le aspettative.

Il **2022** ha visto **137 IMPRESE ATTIVE** (una in meno rispetto al **2021**) a fronte di un ulteriore aumento dell'occupazione, con **7.325 ADDETTI** complessivi, concentrato nelle realtà più grandi e strutturate.

L'**export** delle imprese italiane ha generato un fatturato pari a **1,69 MILIARDI DI EURO**, il più alto di sempre. La percentuale sull'intero giro d'affari è pari al **72%**, mentre la variazione positiva sull'anno precedente sfiora il **+10%**.

L'**UNIONE EUROPEA** resta saldamente in testa come bacino di riferimento per il Made in Italy con **535 MILIONI** di fatturato, con un balzo pari al **26,9%** (quasi una macchina italiana su tre viene venduta nei paesi dell'**UE**). Segue l'area asiatica (**INDIA, INDONESIA, VIETNAM, BANGLADESH** ecc., **CINA** esclusa), con **259 MILIONI DI EURO (-4,5%** sul **2021**) e il **MEDIO ORIENTE** con **221 MILIONI DI EURO**. Rispetto al **2021** cresce, ma perde il podio, anche il **SUD AMERICA (219 MILIONI DI EURO)** e raddoppia il fatturato il **NORD AMERICA**, con **179 MILIONI** di giro d'affari. Calano invece l'**EST EUROPA** con **131 MILIONI** (area che ha dovuto fare i conti con il conflitto tra **RUSSIA** e **UCRAINA**) e l'**AFRICA** con **90 MILIONI**, con una variazione negativa rispettivamente del **-13,6%** e del **-23,4%**.

Le **vendite sul mercato italiano** (il **28%** del fatturato totale) sono aumentate del **+27,4%**, raggiungendo a fine **2022** i **656 MILIONI**. Nella suddivisione del fatturato tra i settori clienti, il **2022** conferma la predominanza dell'*industria delle piastrelle* che incide per l'**86,1%** sul volume d'affari complessivo, registrando un **+13,5%** (**2 MILIARDI** il valore totale del fatturato), seguita dal *settore dei sanitari*, che incide per il **4,6%** e cresce del **21,4%** (per un fatturato di **109 MILIONI DI EURO**) e, con la stessa incidenza, da quello dei *laterizi*, in crescita del **10,9%**. Seguono i *settori dei refrattari, della stoviglieria e dell'oggettistica e della ceramica tecnica*.

Per quanto riguarda le **tipologie produttive**, le *macchine per la formatura* si confermano in prima posizione in virtù di un incremento del **5,4%** (a quota **473 MILIONI DI EURO**) davanti alle *macchine per la preparazione terre* con **363 MILIONI DI EURO (+15,2%)**.

Terzo posto per le *macchine ed utensili per la finitura*, che restano sostanzialmente stabili con **286 MILIONI DI EURO** e una crescita del **2,6%**.

L'indagine statistica rileva una interessante differenza tra **ITALIA** ed **ESTERO**.

Sul mercato domestico, infatti, la quota maggiore di fatturato è generata dalle vendite di tecnologie per la *finitura*, seguite dalla *preparazione terre*.

All'estero invece le tecnologie più vendute sono quelle per la *formatura* e *preparazione terre*.

Restano positive le aspettative per il **2023**, con il **35%** delle aziende che stima una crescita del business, contro un **38,4%** di previsioni stabili ed un **26,2%** di imprenditori pessimisti.

*“Assistiamo a un risultato straordinario maturato in un anno assolutamente complicato. Sorge spontaneo chiedersi che performance avremmo registrato senza lo shortage di materie prime e l'incremento dei costi energetici che hanno zavorrato l'intero **2022** – dichiara il Presidente di ACIMAC Paolo Lamberti .*

*Il nostro settore dimostra così non solo una salute strutturale che ha permesso di reggere i colpi della pandemia e dei suoi riverberi economici, ma anche la capacità di rilanciare, di farsi trovare pronto, grazie a tecnologie che permettono ai clienti in giro per il mondo tutta una serie di vantaggi che da altre parti non trovano, come la qualità e l'efficienza energetica, un driver quest'ultimo a cui i nostri clienti hanno sicuramente prestato particolare attenzione da un anno a questa parte.*

*Le nostre aziende si trovano spesso nella situazione di riuscire a dare risposte tempestive alle esigenze del mercato mondiale della ceramica.*

*E le buone aspettative dei nostri associati per il proseguo del **2023** ci fanno ben sperare anche per quest'anno e per il medio periodo, anche se siamo abituati ormai a una certa frequenza di minacce e eventi shock, quindi l'allerta deve sempre restare alta”.*

### 3. PRODOTTI METALLURGICI

1° semestre 2023	Per i <b>PRODOTTI METALLURGICI</b> nel <b>PORTO DI RAVENNA</b> , nel <b>1° SEMESTRE 2023</b> , sono state movimentate <b>3.238.477 TONNELLATE</b> , in calo dell' <b>8,9%</b> rispetto allo stesso periodo del <b>2022</b> ma, comunque, in recupero grazie alla buona performance nel mese di <b>GIUGNO 2023</b> che, con una movimentazione di <b>821.280 TONNELLATE</b> , è cresciuto del <b>29,5%</b> rispetto a <b>GIUGNO 2022</b> .
Giugno 2023	
Negativi gli sbarchi da Taranto	Gli sbarchi provenienti da <b>TARANTO</b> ( <i>ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA</i> ) nei <b>PRIMI 6 MESI DEL 2023</b> , pari a <b>334.253 TONNELLATE</b> , sono in diminuzione del <b>2,6%</b> rispetto al <b>2022</b> .  Per quanto riguarda gli scambi con i <b>PAESI COMUNITARI</b> ( <b>-29,2%</b> rispetto al <b>2022</b> ), i principali Paesi di riferimento del Porto di Ravenna sono stati la <b>GERMANIA</b> con oltre <b>171MILA TONNELLATE</b> ( <b>-47,6%</b> ), il <b>BELGIO</b> che, con oltre <b>145MILA TONNELLATE</b> , segna un <b>+118,0%</b> e la <b>FRANCIA</b> , con oltre <b>129MILA TONNELLATE</b> ( <b>-46,2%</b> ). Per quanto riguarda i <b>PAESI EXTRA-UE</b> , l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a <b>2.317.002 TONNELLATE</b> (quasi il <b>72%</b> del totale), è in crescita del <b>2,8%</b> rispetto al <b>2022</b> .
Cresce l'import da Paesi Extra UE	I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono l' <b>INDIA</b> con quasi <b>446MILA TONNELLATE</b> ( <b>+149,9%</b> ), il <b>VIETNAM</b> , con oltre <b>444MILA TONNELLATE</b> ( <b>+81,2%</b> ), la <b>COREA DEL SUD</b> con oltre <b>322MILA TONNELLATE</b> ( <b>+2,4%</b> ), la <b>CINA</b> con quasi <b>218MILA TONNELLATE</b> ( <b>-45,3%</b> ), e il <b>GIAPPONE</b> con poco più di <b>173MILA TONNELLATE</b> ( <b>-26,0%</b> ).
Salvaguardia Ue: quasi esaurita la quota dei coils a caldo da Altri Paesi	Sulla base dei dati aggiornati al <b>26 LUGLIO</b> , riporta <i>SIDERWEB</i> , è stata quasi completamente consumata la quota trimestrale della <i>Salvaguardia Ue</i> relativa ai <b>COILS LAMINATI A CALDO</b> provenienti da "Altri Paesi" il cui contingente, pari a circa <b>933.743 TONNELLATE</b> , risulta utilizzato per il <b>94%</b> . Allo stesso tempo, è stato consumato oltre l' <b>87%</b> della quota relativa allo stesso prodotto originario della <b>COREA DEL SUD</b> .  Questo potrebbe portare a un aumento della domanda di coils prodotti internamente e, di conseguenza, a possibili aumenti di prezzo da parte dei produttori europei.

Restano invece ampiamente al di sotto della soglia critica le percentuali di utilizzo delle quote per i **COILS A CALDO** da **TURCHIA (12%)**, **INDIA (30%)**, **REGNO UNITO (7%)** e **SERBIA (19%)**, tuttora caratterizzati da prezzi più alti rispetto a quelli dei prodotti offerti dall'**ASIA**.

Risultano poi esauriti i contingenti relativi ai **PROFILATI LEGGERI** e **BARRE DI ACCIAI INOSSIDABILI** provenienti dall'**INDIA (31.677 TONNELLATE)**, alle **PALANCOLE** di origine cinese (**6.986 TONNELLATE**), ai **PRODOTTI STAGNATI** di origine cinese (**110.724 TONNELLATE**) e ai **GRANDI TUBI SALDATI** (cat. 25.B) provenienti dalla **CINA (8.436 TONNELLATE)**.

Secondo la **WORLD STEEL ASSOCIATION (WSA)**, la **PRODUZIONE MONDIALE DI ACCIAIO GREZZO** a **GIUGNO 2023** è stata pari a **158,8 MILIONI DI TONNELLATE (-0,1% su base annua)**.

**WSA**  
*Scenario mondiale*

Tra i principali produttori siderurgici globali, registrano una crescita: **IRAN (+17,4% a 3,2 MILIONI DI TONNELLATE)**, **INDIA (+12,9% a 11,2 MILIONI DI TONNELLATE)**, **RUSSIA (+3,8% a 5,8 MILIONI DI TONNELLATE)**, **STATI UNITI (+0,5% a 6,8 MILIONI DI TONNELLATE)** e **CINA (+0,4% a 91,1 MILIONI DI TONNELLATE)**.

Fanno un passo indietro, invece, **BRASILE (-12,5% a 2,6 MILIONI DI TONNELLATE)**, **GERMANIA (-8,4% a 2,9 MILIONI DI TONNELLATE)**, **GIAPPONE (-1,7% a 7,3 MILIONI DI TONNELLATE)**, **TURCHIA (-1,5% a 2,9 MILIONI DI TONNELLATE)** e **COREA DEL SUD (-0,9% a 5,5 MILIONI DI TONNELLATE)**.

Prendendo in considerazione le otto macro-aree in cui **WSA** suddivide il globo, quattro registrano un incremento della produzione: **AFRICA (+11,5% a 1,3 MILIONI DI TONNELLATE)**, **MEDIO ORIENTE (+9,4% a 4,2 MILIONI DI TONNELLATE)**, **CIS (+5,2% a 6,8 MILIONI DI TONNELLATE)** ed **ASIA** e **OCEANIA (+0,8% a 119,7 MILIONI DI TONNELLATE)**.

Marcia indietro per: **SUD AMERICA (-12,4% a 3,3 MILIONI DI TONNELLATE)**, **UE (-11,1% a 10,6 MILIONI DI TONNELLATE)**, **PAESI EUROPEI EXTRA-UE (-1,8% a 3,7 MILIONI DI TONNELLATE)** e **NORD AMERICA (-0,5% a 9,2 MILIONI DI TONNELLATE)**.

A **GIUGNO 2023** le acciaierie italiane hanno prodotto **1,908 MILIONI DI TONNELLATE** di **ACCIAIO GREZZO (+0,7% rispetto a GIUGNO 2022, per 13MILA TONNELLATE in più)**, di cui **1,039 MILIONI DI TONNELLATE** di **PRODOTTI LUNGI (+2,3%)** e **861MILA TONNELLATE** di **PRODOTTI PIANI (+ 8,7%)**.

*Siderurgia italiana*

*Bilancia commerciale* Nel **QUARTO MESE DEL 2023** la bilancia commerciale siderurgica italiana ammonta a **-1.086.452 TONNELLATE**, un saldo negativo in quanto l'**ITALIA** ha acquistato un volume di prodotti maggiore rispetto alle vendite effettuate.

*IMPORT* Ad **APRILE 2023** le **IMPORTAZIONI** di **MATERIE PRIME, SEMILAVORATI, PRODOTTI FINITI E TUBI** sono calate del **15,9%** (**466MILA TONNELLATE** in meno) rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente, con un totale di **2,4 MILIONI DI TONNELLATE** importate.

Tre delle cinque categorie analizzate registrano ribassi: **PIANI** (**-31,8%** a **1,0 MILIONE DI TONNELLATE**), **LUNGHI** (**-10,0%** a **269MILA TONNELLATE**) e **MATERIE PRIME** (**-6,7%** a **787MILA TONNELLATE**), mentre aumentano i volumi delle importazioni **SEMILAVORATI** (**+34,9%** a **317MILA TONNELLATE**) e **TUBI** (**+11,4%** a **85MILA TONNELLATE**).

Per quanto concerne gli arrivi dai **PAESI FACENTI PARTE DELL'UE**, ad **APRILE 2023** si è registrato un calo del **13,2%**, per un totale di **1,049 MILIONI DI TONNELLATE** con solo i **SEMILAVORATI** (**+125,9%**).

Sul totale delle importazioni l'**UE** detiene una quota di mercato del **42,7%**.

*EXPORT* Rispetto allo stesso mese del **2022** l'**EXPORT DI MATERIE PRIME E PRODOTTI SIDERURGICI** italiani ad **APRILE 2023** registra cali sia nelle esportazioni a **PAESI EXTRA UE** (**-13,9%**), sia per quanto riguarda le vendite a **PAESI EUROPEI** (**-10,3%**).

Sul totale delle esportazioni l'**UE** detiene una quota di mercato pari al **75,7%**.

In totale l'**ITALIA** ha esportato **1,383 MILIONI DI TONNELLATE** ai partner commerciali (**-11,2%**, **174MILA TONNELLATE** in meno).

Cresce soltanto l'export di **PIANI** (**+4,9%** a **516MILA TONNELLATE**) mentre registrano segno «meno» i **SEMILAVORATI** (**-31,7%** a **83MILA TONNELLATE**), le **MATERIE PRIME** (**-25,0%** a **77MILA TONNELLATE**), i **LUNGHI** (**-17,1%** a **479MILA TONNELLATE**) e i **TUBI** (**-13,6%** a **227MILA TONNELLATE**).

## METINVEST PRODURRÀ ACCIAIO IN ITALIA

(ESTRATTO DA SIDERWEB DEL 20 LUGLIO 2023)

METINVEST e il GRUPPO DANIELI hanno intenzione di costituire una joint venture (JV) per la produzione di acciaio "verde" in **ITALIA**, con un finanziamento sostenuto da istituzioni finanziarie internazionali e da banche europee statali e private.

A parte il *Capex* necessario, circa **2 MILIARDI DI EURO**, METINVEST ha specificato che «sono in corso studi ambientali ed economici per identificare un sito adatto al futuro impianto».

«METINVEST ha pianificato la costruzione di un nuovo impianto di produzione di acciaio "verde" molto prima dell'inizio dell'invasione russa su larga scala – ha spiegato **Yuriy Ryzhenkov**, amministratore delegato di METINVEST – anche se le ostilità in corso e il blocco dei porti ucraini per i prodotti siderurgici e minerari hanno accelerato questo progetto, che assicurerà mercato per i nostri prodotti, darà lavoro a migliaia di dipendenti in **UCRAINA**, aumenterà le entrate fiscali e garantirà un sostegno a lungo termine all'economia del Paese. L'impresa italiana sarà il primo passo importante della nostra cooperazione con il **GRUPPO DANIELI** nel settore dell'acciaio "verde", e crediamo che si estenderà alla transizione "verde" dell'**UCRAINA**. Mi auguro che sia seguito dalla ristrutturazione ambientalmente sostenibile delle leggendarie Azovstal e Ilyich Steel e da una trasformazione green completa dell'industria siderurgica ucraina, oltre a creare sinergie sia per l'**UE** che per l'**UCRAINA**».

Il nuovo stabilimento italiano sarà basato sul **FORNO ELETTRICO AD ARCO (EAF)** e disporrà delle più avanzate tecnologie sostenibili di produzione dell'acciaio fornite dal **GRUPPO DANIELI**, mentre le materie prime, tra cui il pellet DRI, proverranno dai siti di estrazione del minerale di ferro di METINVEST a **KRYVVI RIH**.

L'impresa garantirà migliaia di posti di lavoro in **UCRAINA** e in **ITALIA** e contribuirà a ripristinare i precedenti elevati livelli di utilizzo dei siti minerari di ferro del gruppo, che stanno attualmente operando a capacità ridotta a causa del blocco dei porti ucraini e della perdita del controllo operativo sugli impianti di **MARIUPOL**.

«Questa partnership non riguarda solo lo sviluppo economico per l'**ITALIA** e l'**UCRAINA** o solo la transizione "verde" dell'**EUROPA** e la creazione di un'acciaieria ecologica – ha aggiunto il presidente del **GRUPPO DANIELI**, **Gianpietro Benedetti** – Questa joint venture darà un importante contributo italiano alla ripresa dell'**UCRAINA** nel dopoguerra. Inoltre, siamo certi che i principali architetti italiani contribuiranno con le loro intuizioni creative allo sviluppo di progetti unici di costruzioni in acciaio che si adattano perfettamente al paesaggio del sito.».



**Eurofer: consumo  
apparente in calo del  
3% nel 2023**

Dall'ultimo "*ECONOMIC AND STEEL MARKET OUTLOOK*" di *EUROFER* emerge che gli alti prezzi dell'energia, i costi di produzione e la guerra in **UCRAINA** stanno causando incertezza e minando le prospettive del mercato europeo dell'acciaio, per il quale si prevede per il **2023** un calo del consumo apparente del **3%** (rispetto al **-1%** precedentemente stimato).

*«L'industria siderurgica europea sta affrontando da tempo numerose sfide, dalla pandemia alla crisi energetica e ad altri fattori di disturbo – ha dichiarato Axel Eggert, direttore generale di EUROFER –. Allo stesso tempo, l'UE si trova in una fase critica per il raggiungimento dei suoi obiettivi di decarbonizzazione, circolarità e autonomia strategica, per i quali l'acciaio è un fattore chiave. Sostenere l'acciaio verde europeo diventa quindi fondamentale per promuovere l'adozione delle energie rinnovabili, dell'idrogeno e dell'economia pulita nell'UE».*

Le consegne sul mercato domestico dell'**UE** sono diminuite nel **PRIMO SEMESTRE (-6,2%)**, e anche le importazioni sono scese (**-28%**), anche se la loro quota di mercato è rimasta storicamente elevata (**22%**) *«nonostante il persistere di una domanda complessivamente debole»*. Un miglioramento della situazione è atteso non prima del **TERZO TRIMESTRE 2023**.

Nonostante il persistere di condizioni difficili i settori utilizzatori di acciaio hanno continuato a crescere anche nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2023 (+3,7%)**, grazie soprattutto a risultati migliori nei settori automotive, meccanico e dei trasporti, che hanno compensato la produzione ridotta di elettrodomestici, tubi e articoli in metallo. Di conseguenza, la crescita dei settori utilizzatori quest'anno dovrebbe attestarsi all'**1,3%** contro il **3,1%** dello scorso anno.

*EUROFER* prevede, tuttavia, *«una ripresa a un ritmo più veloce nel **2024 (+6,2%)**, a patto che esistano condizioni più favorevoli nelle prospettive industriali generale e un miglioramento della domanda di acciaio»*.

Per i settori utilizzatori, infatti, si prevede per il **2024** *«un nuovo rallentamento della crescita (+0,4%)*, soprattutto a causa di una probabile flessione del settore automobilistico».

## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **1° SEMESTRE 2023** nel **PORTO DI RAVENNA**, per quanto riguarda i **PRODOTTI CHIMICI**, sono state movimentate **545.345 TONNELLATE** (-2,8% rispetto allo stesso **SEMESTRE 2022**), con un mese di **GIUGNO** in diminuzione del **22,2%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Per quanto riguarda, invece, i **PRODOTTI PETROLIFERI**, nel **1° SEMESTRE 2023** sono state movimentate **1.266.362 TONNELLATE**, in aumento rispetto allo stesso periodo del **2022 (+3,3%)** nonostante un mese di **GIUGNO 2023** negativo (-7,1%).

La **RUSSIA**, nonostante le restrizioni all'esportazione e la riduzione della produzione, sta per diventare di nuovo il maggior produttore di petrolio al mondo, grazie alla decisione politica dell'**ARABIA SAUDITA** di abbassare la produzione a un ritmo ancora più intenso di Mosca.

Le sanzioni dovute alla guerra in **UCRAINA** hanno fatto, infatti, crollare i numeri delle esportazioni russe di **600.000 BARILI** a **GIUGNO**, raggiungendo i **7,3 MILIONI DI BARILI**, il livello più basso dal **2021**; nonostante ciò, la quota produttiva di petrolio in **RUSSIA** è rimasta abbastanza invariata per soddisfare il fabbisogno interno.

Il paese arabo, leader dell'**ORGANIZZAZIONE DEI PAESI ESPORTATORI DI PETROLIO (OPEC)**, negli ultimi mesi ha ridotto la produzione di petrolio anche a rischio di sacrificare la sua quota di mercato e, anche ad **AGOSTO**, il taglio sarà di **1 MILIONE DI BARILI**, facendo scendere la produzione a **9 MILIONI** al giorno, il minimo da due anni a questa parte (quando c'era il covid-19). L'obiettivo è rialzare il prezzo almeno sopra gli **80 DOLLARI** al barile per poter finanziare il bilancio statale e i grandiosi progetti infrastrutturali.

I tagli non hanno coinvolto gli altri paesi membri dell'**OPEC** o altri paesi produttori come gli **STATI UNITI** che, anzi, hanno aumentato di **610.000 BARILI** al giorno la loro quantità.

Anche l'**IRAN**, ha sfruttato l'opportunità per aumentare la propria produzione di **530.000 BARILI** al giorno.

### CHIMICI e PETROLIFERI E

**Petrolio**  
*Russia primo produttore  
al mondo  
ma l'Arabia punta al  
rialzo dei prezzi*

Ma la strategia dell'**ARABIA SAUDITA**, accompagnata anche dal calo delle esportazioni della **RUSSIA**, sta portando gli effetti desiderati: ridurre la quantità sul mercato e alzare i prezzi.

Alla data odierna (**8 AGOSTO**) il *Brent*, il valore internazionale di riferimento del petrolio, ha superato gli **86 DOLLARI AL BARILE**, con una domanda di petrolio in crescita di quasi **3 MILIONI DI BARILI** al giorno: entro fine anno, il fabbisogno mondiale giornaliero raggiungerà i **102,1 MILIONI DI BARILI**, di cui la **CINA** rappresenterà il **70%**.

Secondo l'*AIE (AGENZIA INTERNAZIONALE DELL'ENERGIA)* le forniture disponibili non riescono a seguire l'aumento della domanda di petrolio, con un conseguente deficit di **2 MILIONI DI BARILI AL GIORNO** in questo trimestre.

#### CONCIMI e FERTILIZZANTI

Si mantiene positivo il risultato del **1° SEMESTRE 2023** per i **CONCIMI E FERTILIZZANTI**, con una movimentazione pari a **899.184 TONNELLATE (+22,9%** rispetto al **2022**), nonostante il contributo di un **GIUGNO** particolarmente negativo, con **34.057 TONNELLATE (- 63,6%** rispetto al **2022**).

#### Prezzi in aumento con la tassa sul carbonio

Il **2022** sarà probabilmente ricordato per i prezzi elevati a cui sono stati venduti i mezzi tecnici per l'agricoltura, in primis i **FERTILIZZANTI**.

Nel **2023** i prezzi sono lentamente tornati alla normalità, ma potrebbero vedere nuovi aumenti (soprattutto per i fertilizzanti azotati, importati da Paesi extra Ue) a causa della decisione dell'**UNIONE EUROPEA** di tassare i fertilizzanti importati da quei Paesi che utilizzano tecnologie inquinanti per la loro produzione.

Il **PARLAMENTO EUROPEO** ha infatti approvato in via definitiva quello che viene definito il *Meccanismo di Adeguamento del Prezzo del Carbonio alle Frontiere (CBAM, CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM)*, un sistema che andrà a imporre un aggravio di costo ai fertilizzanti importati al fine di tutelare i produttori europei, vincolati al rispetto di norme stringenti sulle emissioni e, quindi, con costi di produzione più elevati.

Per l'agricoltore l'introduzione del *CBAM* (in vigore nel **2026** e pienamente operativo nel **2034**), potrebbe portare ad una maggiore spesa per l'acquisto dei fertilizzanti, soprattutto quelli azotati (che richiedono ingenti quantità di energia per essere prodotti), anche se per la **COMMISSIONE EUROPEA** l'introduzione graduale del sistema permetterà alle aziende di assestarsi e dunque non dovrebbero esserci significativi aumenti di costo; inoltre, questo sistema non solo tutelerebbe le aziende europee, ma le spingerebbe ad adottare tecnologie sempre più pulite. E anche i produttori esteri saranno invogliati ad investire in innovazione per poter accedere al nostro mercato.

**L'impatto su prezzi e  
agricoltura del Cbam**

Ma secondo **AGROPARISTECH**, Ente di formazione transalpino direttamente collegato al **MINISTERO DELL'AGRICOLTURA FRANCESE**, a seconda dei differenti scenari per gli importatori di fertilizzanti si potrebbe avere un aggravio di costo da **300** a quasi **3MILA EURO ALLA TONNELLATA** di fertilizzante azotato.

E, in uno scenario di aumento dei costi, è probabile che gli agricoltori faranno meno ricorso ai fertilizzanti, visto che la filiera agroalimentare è recalcitrante ad adottare aumenti di prezzo dei beni finali.

Si potrebbe dunque avere una riduzione della produzione agroalimentare italiana che, per inciso, subirà un duro colpo se verranno approvati altri regolamenti, come ad esempio quello sull'uso sostenibile degli agrofarmaci.

A fronte di una minore produttività dei campi europei, si potrebbe dunque avere un aumento delle importazioni e delle derrate dall'estero, con un effetto boomerang potenzialmente molto impattante per l'economia del Vecchio Continente.

## LA STRATEGIA FIT FOR 55

Nel **2019** la presidente della *COMMISSIONE EUROPEA*, *Ursula Von der Leyen*, annunciò il *Green Deal*, un ambizioso progetto che ha come obiettivo quello di decarbonizzare l'economia europea per arrivare alla neutralità climatica in **EUROPA** entro il **2050**. Per raggiungere tali obiettivi nel corso degli anni successivi sono stati adottati una serie di strategie e dei regolamenti, con l'approvazione, in agricoltura delle Strategie *Farm to Fork* e *Biodiversity*, che hanno poi plasmato altri interventi, come l'attuale *Politica Agricola Comune (Pac)*.

Se nel **2050 L'UE** dovrà essere neutrale dal punto di vista delle emissioni, è stato fissato anche un obiettivo intermedio: entro il **2030** riduzione del **55%** delle emissioni di gas climalteranti rispetto ai livelli del **1990**. Per raggiungere questo obiettivo è stata emanata una strategia ad hoc, denominata *Fit For 55*, nel cui contesto è stato previsto anche di riformare il sistema *Eu Ets (European Union Emissions Trading Scheme)* che, per semplificare, fa pagare ad alcune categorie di aziende la CO2 immessa in atmosfera.

E anche il settore dei fertilizzanti rientrerà in questo Meccanismo, per cui le aziende che producono, ad esempio, urea dovranno pagare per le loro emissioni, oppure dovranno dotarsi di tecnologie innovative in grado di ridurle o di sequestrare quelle che sono inevitabili.

Questi nuovi obblighi avranno un costo non indifferente per i produttori di fertilizzanti, esposti alla concorrenza dei produttori esteri, soprattutto di quelli che operano in Paesi in cui le emissioni di anidride carbonica non sono tassate, come ad esempio la **RUSSIA**. Se consideriamo **RUSSIA**, **ALGERIA** ed **EGITTO** cubano il **65%** dell'import di fertilizzanti dell'**UE**, si capisce che le nostre aziende subirebbero una concorrenza sleale.

Da qui la decisione dell'**UE** di varare il *Meccanismo di Adeguamento del Prezzo del Carbonio alle Frontiere*, per far giocare le aziende alle stesse condizioni, soprattutto evitando che le produzioni più inquinanti vengano semplicemente delocalizzate all'esterno dell'**UE**. Secondo questo meccanismo, infatti, quando una società europea importa del fertilizzante da un Paese estero deve comunicare una serie di dati, tra cui le tecnologie utilizzate per la produzione e se il Paese di provenienza ha in vigore una sistema di tassazione del carbonio, simile all'*Ets europeo* (ad esempio, lo hanno **STATI UNITI**, **CANADA**, **AUSTRALIA** e **CINA**).

A seconda delle tecnologie utilizzate e della presenza o meno di tasse sul carbonio nel Paese di origine, l'**UE** applica una maggiorazione di costo (non definibile come dazio) per allineare i costi di produzione tra aziende europee e non.

L'importatore dovrà infatti acquistare dei *Cbam Certificate*, allineati ai valori dei crediti di carbonio del mercato obbligatorio, che oggi viaggiano sui **95-100 EURO**, ma che sono inevitabilmente destinati a salire.

Nel **1° SEMESTRE 2023** i **CONTENITORI**, con **115.560 TEUs**, sono diminuiti del **6,1%** rispetto al **2022**, un calo che continua a riguardare i **TEUs PIENI**, pari a **88.169** (il **76%** del totale dei **TEUs**), in calo del **8,1%** rispetto al **2022**, mentre, a partire da questo mese, tornano positivi i **TEUs VUOTI**, pari a **27.391**, in crescita dello **0,7%** rispetto al **2022**.

## CONTENITORI

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.267.574 TONNELLATE**, è calata del **3,7%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI DEL 2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **228**, è diminuito rispetto alle **239** del **2022** (**11 TOCCATE** in meno).

Nel mese di **GIUGNO** sono stati movimentati **19.714 TEUs**, di cui **15.024** pieni (**-2,3%** sul **2022**) e **4.690** vuoti (**+4,6%** sul **2022**), per **217.879 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**+2,6%** rispetto a **GIUGNO 2022**).

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

La consegna di nuove portacontainer nel mese di **GIUGNO** ha raggiunto l'impressionante traguardo di **40 NEWBUILDING** per una capacità di **277.873 TEUs**, nuovo record per le nuove navi consegnate in un mese. Sebbene per il prossimo anno siano attese cifre ancora più elevate, la domanda per questo tipo di flotta diminuirà, secondo l'agenzia di analisi **LINERLYTICA**.

**Portacontainer, consegne record a giugno**

Secondo un recente report pubblicato dalla suddetta agenzia, il numero totale di nuove navi consegnate nei **PRIMI SEI MESI DELL'ANNO** ha raggiunto le **148 UNITÀ** con una capacità totale di **975.344 TEU**.

Allo stesso tempo, nella seconda metà dell'anno, è prevista la consegna di navi per almeno **1,2 MILIONI DI TEU** e, pertanto, entro la fine del **2023** entreranno in attività navi con una capacità totale di **2,2 MILIONI DI TEU**, il nuovo record annuale in termine di consegne (il precedente era stato registrato nel **2015**, con la consegna di navi per **1,7 MILIONI TEU**).

Nel **2024** sono previsti infatti numeri ancora maggiori, con **ALPHALINER** che prevede l'entrata in servizio di altre **391 NAVI** con una capacità di quasi **3 MILIONI DI TEU**.

Secondo *LINERLYTICA*, nella prima metà del **2023** sono state demolite solo **47 NAVI**, per un valore di **84.685 TEU**, con l'attuale tasso di rottamazione ben al di sotto del livello record di **695.850 TEU** stabilito dagli armatori nel **2016**.

L'attuale portafoglio ordini comprende navi con una capacità complessiva di circa **8 MILIONI DI TEU** e, secondo *Clarksons RESEARCH*, entro la fine del **2025** la flotta globale di portacontainer raggiungerà i **30 MILIONI DI TEU**, in aumento del **15%** rispetto a oggi (la soglia dei **20 MILIONI DI TEU** è stata superata nel **2017**).

A fronte di questa capacità record che si è riversata e si riverserà sul mercato nei prossimi mesi - cui si affianca, invece, una domanda che rimane debole - la società di analisi *XENETA* registra il forte calo dei noli per i contratti a lungo termine, che si sono dimezzati rispetto allo stesso periodo del **2022**: *"I carrier che si attendevano un incremento dei volumi in conseguenza della peak season estiva rimarranno delusi. E, anche qualora i volumi dovessero effettivamente aumentare, e indipendentemente da ciò che succederà alla domanda, è ormai inevitabile una situazione di overcapacity. Il numero record di nuove navi consegnate quest'anno avrà un impatto forte sul mercato"*.

L'indice *XSI* per l'export dal Far East è calato del **2,7%** rispetto a **GIUGNO** e del **69,5%** rispetto a **LUGLIO 2022**, attestandosi al punto più basso fin da **APRILE 2021**. In forte contrazione anche i sub-indici di *XENETA* per le importazioni europee (**-12%** su **GIUGNO** e **-52,7%** su **luglio 2022**), mentre il dato per quelle americane è l'unico a reggere.

Facendo una media dei vari indicatori, i noli dei contratti a lungo termine sono calati del **50%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e, nonostante un moderato incremento dei volumi rispetto ai mesi scorsi, la domanda globale di trasporto container resta più bassa rispetto a quella registrata nello stesso periodo del **2022**.

## CMA CGM VERSO IL SECONDO POSTO AL MONDO NEI CONTAINER ALLE SPALLE DI MSC

ESTRATTO DA SHIPMAG, 19.07.23

La multinazionale francese *CMA CGM* - con sede a **MARSIGLIA**- si appresta a superare *AP MOLLER-MAERSK* come seconda più grande compagnia di navigazione di linea al mondo, alle spalle della *MSC* di **GIANLUIGI APONTE**.

Lo sostiene *ALPHALINER*, sottolineando come il vettore francese abbia un enorme portafoglio ordini che potrebbe vederlo scavalcare il gruppo danese entro il **2026**.

*CMA CGM* è attualmente la terza più grande compagnia portacontainer, con una flotta di **625 NAVI** e **3,49 MILIONI DI TEU**, ma si prevede che raggiungerà una flotta di **4 MILIONI DI TEU** entro la fine del **2024** o l'inizio del **2025**, raddoppiando di fatto la sua capacità dai **2 MILIONI DI TEU** del **LUGLIO 2016**.

La flotta dovrebbe stabilizzarsi a circa **4,2 MILIONI DI TEU** alla fine del **2026**, molto vicino al livello in cui potrebbe potenzialmente superare il totale previsto di *MAERSK* di **4,34 MILIONI DI TEU**. La società - "ultra-aggressiva" nel piazzare ordini di nuove costruzioni - ha accumulato ordini per almeno **122 NAVI** per una capacità di **1,24 MILIONI DI TEU**, rispetto alle sole **32 UNITÀ** confermate, per **0,4 MILIONI DI TEU**, di *MAERSK*.

*CMA CGM* lo scorso **11 LUGLIO** ha rilevato dal *GRUPPO BOLLORÉ* l'intero capitale di *BOLLORÉ LOGISTICS* per **4,650 MILIARDI DI EURO**, compiendo di fatto un nuovo importante passo nella logistica, dopo l'integrazione di *CEVA LOGISTICS* e *GEFCO*, che le permette di entrare nel gruppo dei primi cinque operatori mondiali del settore. Ma oltre all'aumento del fatturato, l'ingresso di *BOLLORÉ LOGISTICS* nel gruppo permette di accedere a nuovi settori, tra cui spiccano i beni di lusso, i cosmetici, la sanità, l'aerospazio e la difesa. Tutti settori ad alto valore aggiunto per la logistica, dove *BOLLORÉ LOGISTICS* ha acquisito una posizione di primo piano.

Si stima che, con l'ingresso di *BOLLORÉ LOGISTICS*, la massa delle spedizioni gestite dalla logistica di *CMA CGM* e dalle sue controllate ammonterà a **2 MILIONI DI TEU** in nave e **800MILA TONNELLATE** in aereo.

La società logistica francese porterà altri **14MILA DIPENDENTI** nel gruppo *CMA CGM* che già oggi conta **155 MILA ADDETTI**, mentre **900MILA METRI QUADRATI** di magazzini si aggiungono agli attuali **10,3 MILIONI**.



**TRAILER E ROTABILI** Negativo nel **1° SEMESTRE 2023** il risultato complessivo del **PORTO DI RAVENNA** per **TRAILER e ROTABILI**, in diminuzione del **2,8%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (44.285 PEZZI, 1.258 in meno rispetto al 2022)** seppure in aumento del **5,5%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (939.695 TONNELLATE)**.

Negativo anche l'andamento del mese di **GIUGNO 2023**, nel quale si sono registrati **7.435 PEZZI MOVIMENTATI**, un calo di **573 PEZZI (-7,2%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, mentre la merce movimentata (**153.095 TONNELLATE**) è aumentata del **5,4%**.

**Linea RAVENNA –  
BRINDISI – CATANIA**

Positivi, in ogni caso, i numeri relativi alla linea **RO-RO RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, con i pezzi movimentati, pari a **40.535**, in crescita dell'**1,1%** rispetto al **1° SEMESTRE 2022 (453 pezzi in più)**; mentre per il mese di **GIUGNO** i pezzi sono stati **6.683** (contro i **6.615 PEZZI DEL 2022**) con **68 PEZZI** in più e un incremento dell'**1,0%**.

Un semestre significativo, *“Tutto traffico stradale in meno sia sull’A14 e statale 16 Adriatica che sull’A1 e la Salerno Reggio Calabria”*, spiega il Cav. *Alberto Bissi*, Amministratore Unico di T&C, il terminal capolinea e nodo della *Rete Autostrade del Mare* nella rotta marittima **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA** dove vengono imbarcati, oltre ai veicoli destinati in **SICILIA**, altri con destinazione **GRECIA** (con approdo e cambio traghetto a **BRINDISI**) e anche veicoli con destinazione **MALTA** (con cambio traghetto a **CATANIA**).

Temporaneamente, la linea *Autostrade del Mare RA-BR-CT* è servita da **4 APPRODI SETTIMANALI** con traghetti *Eurocargo*.

Stanno, intanto, partendo i lavori per ampliare di circa **30MILA METRI QUADRATI** la superficie operativa, con tre nuove torri faro, e procedono celermente le operazioni sulle banchine per 420 metri, propedeutiche all'abbassamento fino a 14,5 metri dei fondali nell'ambito del progetto Ravenna Port Hub.

Il tutto a beneficio dell'operatività attuale e futura.

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

Secondo i dati recentemente diffusi dall'ANFIA (ASSOCIAZIONE NAZIONALE FILIERA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA), nel **PRIMO SEMESTRE 2023** si contano **15.062** libretti di circolazione di **NUOVI AUTOCARRI** (+12,7% in più rispetto ai **PRIMI SEI MESI DEL 2022**) e **8.345** libretti di circolazione di **NUOVI RIMORCHI** e **SEMIRIMORCHI PESANTI** (-5% rispetto a **GENNAIO-GIUGNO 2022**), così ripartiti: **665 RIMORCHI** (-2,1%) e **7.680 SEMIRIMORCHI** (-5,2%).

**Nel primo semestre crescono i camion e calano i semirimorchi immatricolati in Italia**

Analizzando il mercato per alimentazione, nel **PRIMO SEMESTRE 2023** la quota di mercato dei **VEICOLI ALIMENTATI A GAS** risulta dell'**1,7%** (era del **3,6%** a **GENNAIO-GIUGNO 2022**), per un totale di **255 UNITÀ**, mentre gli **AUTOCARRI ELETTRICI E IBRIDI GASOLIO/ELETTRICO** rappresentano appena lo **0,9%** del totale (era lo **0,2%** a **GENNAIO-GIUGNO 2022**).

*“L’andamento positivo del segmento degli autocarri – commenta LUCA SRA, DELEGATO ANFIA PER IL TRASPORTO MERCI – confermatosi anche a GIUGNO, evidenzia la volontà delle imprese italiane dell’autotrasporto di investire nel rinnovo del parco veicolare circolante, come testimoniato anche dal rapido esaurimento delle risorse stanziato dal MIT per la finestra di prenotazione degli incentivi che si è aperta lo scorso 26 giugno. Tale propensione suggerisce la necessità di superare l’attuale modello caratterizzato da incentivi discontinui in favore di politiche di lungo periodo che rendano certo e ricorrente il supporto pubblico al rinnovo delle flotte con tutte le tecnologie di trazione già disponibili, a partire dalle motorizzazioni Euro VI di ultima generazione.*

*A latere di ciò, si rendono necessarie politiche mirate per i veicoli a zero emissioni allo scarico – in primo luogo, il rapido sviluppo di un’adeguata rete di infrastrutture di ricarica elettrica e rifornimento a idrogeno. A queste misure, inoltre, è necessario affiancare interventi di natura fiscale a supporto degli investimenti quali la riattivazione del credito d’imposta sugli acquisti di beni strumentali tradizionali.*

*Infine, appare fondamentale richiamare l’attenzione sulle criticità legate alle tempistiche e alle modalità d’adeguamento dei veicoli ai nuovi requisiti della normativa sul tachigrafo digitale, sulla quale è cruciale che si possa addivenire al più presto a un intervento chiarificatore”.*

**AUTOMOTIVE** Ancora negativo il risultato per le **AUTOMOTIVE** nei **PRIMI 6 MESI DEL 2023**, con **2.662 PEZZI** movimentati, per **1.614 PEZZI** in meno **(-37,7%)** rispetto ai **4.276 PEZZI** del **2022**.

Mese di **GIUGNO** molto negativo; sono stati movimentati solamente **392 PEZZI**, pari a **787 PEZZI** in meno **(-66,8%)** rispetto allo stesso mese del **2022**.

**Lo sbarco delle supercar BMW**

In arrivo al **PORTO DI RAVENNA 3.000 BMW** dirette in **CINA**.

Gli esperti di logistica della casa automobilistica tedesca, **ASIA** (azienda fondata da **ARS ALTMANN A.G.** e **SAPIR S.P.A.**) e del terminal container **TCR** stanno sperimentando nuove possibili soluzioni intermodali per valutarne costi e benefici nonché relativi impegni per il traffico relativo al settore automotive.

Alla **COMPAGNIA PORTUALE** sono poi affidati importanti compiti nei vari segmenti della movimentazione complessiva.

*«Questo nuovo settore di attività amplia le opportunità commerciali e il prestigio dello scalo ravennate e per questo richiedono grande attenzione ed il pieno dispiego delle risorse e delle professionalità di cui disponiamo»,* spiegano i **PRESIDENTI Riccardo Sabadini (SAPIR)** e **Giannantonio Mingozi (TCR)**.

Oltre all'arrivo via treno, mezzo utilizzato in precedenza, in questa occasione è operativa anche *l'alternativa transhipment con arrivo via mare*: si tratta della nave car carrier *"Seine Higway"* di **K LINE** arrivata a **RAVENNA** dal porto tedesco di **BREMERHAVEN**: dalle banchine di **TCR** sbarcheranno circa **1.300 AUTO** che verranno stoccate e poi imbarcate a fine **AGOSTO**, con destinazione estremo oriente.

*«Massimo impegno di tutti i partner per la migliore riuscita –, assicurano i dirigenti di **ASIA** (Massimo Ringoli), di **SAPIR** (Mauro Pepoli) e di **TCR** (Giovanni Gommellini) – Questa nuova prova e quelle che sono in corso di programmazione per l'immediato futuro dimostrano che la casa di **MONACO DI BAVIERA**, prima ma non unica, si sta seriamente orientando verso le opportunità e le garanzie che offre il **PORTO DI RAVENNA**».*

Il mercato italiano dell'auto ha rallentato la crescita a **GIUGNO** (+9,2%, per **138.927** IMMATRICOLAZIONI), mentre nel **PRIMO SEMESTRE**, grazie a **841.343** nuove unità immatricolate, ha registrato un incremento delle vendite del **23%** su base annua, rende noto *ANFIA*, riprendendo i dati pubblicati di recente dal *MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI*.

**Nel primo semestre crescono le auto immatricolate in Italia**

«A **GIUGNO 2023**, il mercato auto italiano rimane positivo, ma registra una crescita più contenuta, confrontandosi con un **GIUGNO 2022** asfittico (-15%) – ha commentato *ROBERTO VAVASSORI*, PRESIDENTE DI *ANFIA* –. Rimane distante il dato del **2019**, ultimo anno quasi normale per le vendite del settore, con oltre il **19%** di vendite da recuperare».

*Roberto Vavassori*, presidente di *ANFIA*, ha sottolineato che le immatricolazioni di **GIUGNO** e dei prossimi mesi sono condizionate dal periodo estivo, nonché «dall'attesa dell'annunciata rimodulazione degli incentivi ad oggi in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni». In questo stesso ambito, per il presidente di *ANFIA* «servono una pluralità di strumenti e tecnologie per disegnare una transizione percorribile e sostenibile ed è importante che industria e politica lavorino insieme, improntando le rispettive azioni ad un dialogo aperto e leale».

«La filiera – ha continuato – guarda con grande favore all'ipotizzato "Accordo per la transizione e il rilancio industriale della filiera automotive" in definizione da parte del Governo con la collaborazione dei diversi ministeri coinvolti e coordinato nella sua esecuzione dal ministero delle Imprese e del Made in Italy. Uno dei temi aperti all'interno di questo dialogo è lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, su cui il nostro Paese è ancora in ritardo, nonostante sia un elemento prioritario per il passaggio all'elettrificazione».

## 5. CROCIERE

Nel mese di **GIUGNO** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA 17 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **60.461 PASSEGGERI (+123,0%)**, di cui **54.716** in “home port”.

Nel **1° SEMESTRE 2023** si sono registrati **29 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (contro i **40 SCALI** dello stesso periodo del **2022**), per un totale di **90.418 PASSEGGERI (+77,0%)**, di cui **78.983** in “home port”.

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

In totale tra **APRILE** e **LUGLIO** sono **166MILA I PASSEGGERI** transitati, di cui il **149MILA** in “home port” (arrivati e partiti da Ravenna) e **17MILA** “in transito” grazie alle **46 NAVI** delle nove compagnie che hanno attraccato a Ravenna.

Nella **PRIMA QUINDICINA** di **AGOSTO**, poi, saranno circa **22MILA**, tra imbarchi e sbarchi, i passeggeri che il terminal crociere di Ravenna servirà.

Si è cominciato **DOMENICA 6 AGOSTO** con *Explorer of the Seas (Royal Caribbean)*, per poi continuare il giorno dopo con *Celebrity Constellation (Celebrity Cruises)* e poi ancora con *Celebrity Infinity, Marella Explorer 2 (Marella Cruises)*, ancora *Explorer of the Sea* e *Norwegian Gem (Norwegian Cruise Line)* il **16 AGOSTO**.

partnership Royal  
Caribbean/Trenitalia su  
Ravenna e Civitavecchia

*Royal Caribbean International* e *Trenitalia* hanno siglato una partnership per un'offerta esclusiva, attiva fino a **GENNAIO 2024**, dedicata ai crocieristi di *Royal Caribbean* che salperanno da **RAVENNA** e da **CIVITAVECCHIA**.

Per partenze e rientri dalla vacanza, i viaggiatori avranno la possibilità di prenotare un trasferimento in treno sulle *Frecce, Intercity e Intercity Notte* a tariffe speciali con sconti fino all'**80%** sui prezzi base.

## 6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel **COMPENSORIO PORTUALE DI RAVENNA** il traffico ferroviario nel **PRIMO SEMESTRE 2023** ha registrato **3.350 TRENI**, **1.176 TRENI** in meno (**-26,0%**) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Sono state trasportate via treno **1.573.367 TONNELLATE** di merce, in calo del **20,2%** rispetto al **2022**, mentre il **NUMERO DI CARRI**, pari a **30.782**, è calato dello **15,5%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI DEL 2022**.

Un risultato che sconta certamente gli effetti delle interruzioni delle linee ferroviarie a causa delle alluvioni di **MAGGIO** e dei conseguenti lavori per il ripristino dell'infrastruttura danneggiata.

L'**incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo** ha raggiunto nel **PRIMO SEMESTRE 2023** l'**11,7%**.

Segno positivo per i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI** (**+28.282 TONNELLATE**; **+19,4%** sul **2022**), i **CEREALI E SFARINATI** (**+7.688 TONNELLATE**; **+3,9%** sul **2022**) e per le **DERRATE LIQUIDE** (**+7.624 TONNELLATE**; **+846,2%** sul **2022**).

In diminuzione tutte le altre merceologie con il calo più significativo, in termini percentuali, registrato dagli **INERTI** che, con **112.833 TONNELLATE** movimentate, sono calati del **59,8%** (quasi **-168 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto al **PRIMO SEMESTRE 2022**.

In termini assoluti, invece, la diminuzione maggiore è quella dei **METALLURGICI** che, rispetto al **2022**, hanno perso quasi **233 MILA TONNELLATE** (**-19,3%**).

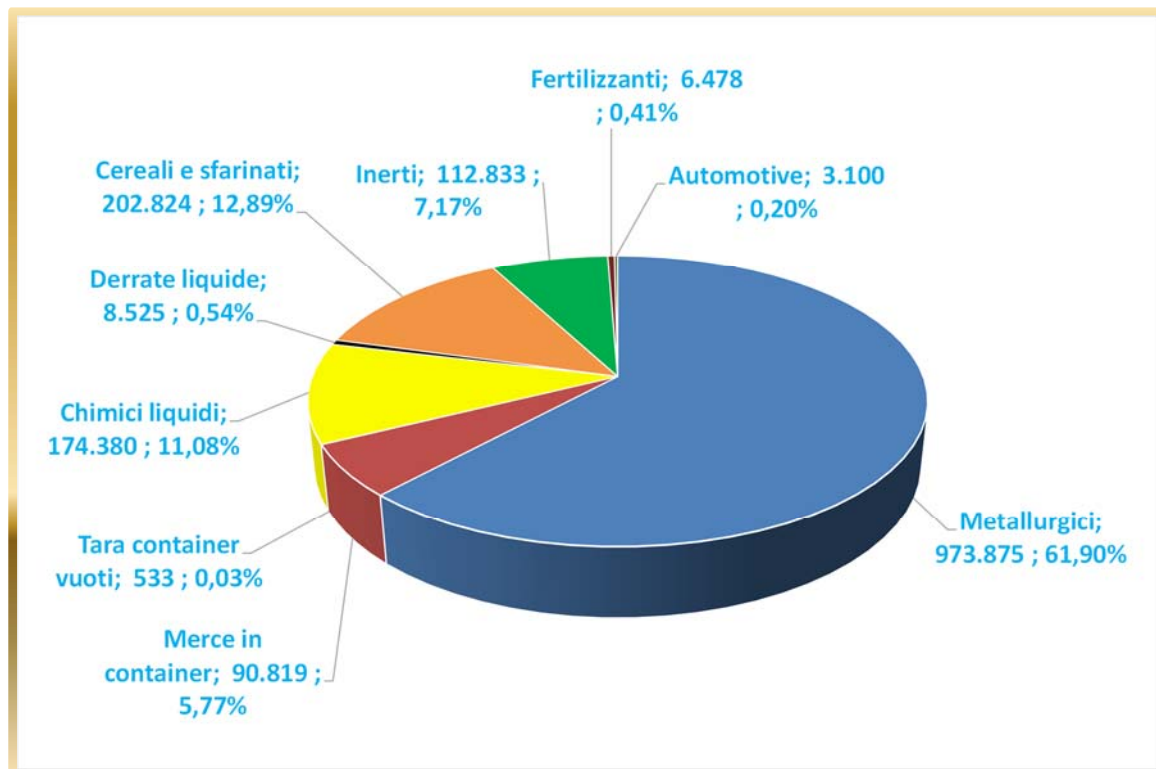
Negative anche le performance della **MERCE IN CONTAINER** (**-28,2%**) e dei **FERTILIZZANTI** (**-58,9%**).

In termini di **TEUs**, si è registrata una diminuzione del **36,6%** (ovvero **4.734 TEUs** in meno) rispetto al **PRIMO SEMESTRE 2022** con quasi tutti i servizi intermodali dal segno negativo.

Nota positiva il nuvo traffico ferroviario che ha trasferito dalla **GERMANIA** al porto ravennate **1.158 AUTOVETTURE** fabbricate dal gruppo **Bmw** lo scorso mese di **APRILE 2023**.

(*CFR. IN ALLEGATO LA TABELLA N. 7: "TRAFFICO FERROVIARIO"*)

FIGURA 5 - TRAFFICO FERROVIARIO I SEMESTRE 2023 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



(DATI IN TONNELLATE)

**Ferrovie:**  
*allarme cantieri sul  
trasporto merci*

Esplode il caso dei treni merci, messi in crisi dal proliferare di cantieri lungo i binari.

Il potenziamento della rete ferroviaria nazionale, finanziato anche con i fondi del *PNRR*, se in futuro consentirà di migliorare le prestazioni, nell'immediato ne limita fortemente l'uso, rischiando di causare danni permanenti al settore cargo.

Nel **2026**, termine di fine lavori del *PNRR*, potrebbero esserci meno operatori attivi sul mercato, vanificando lo sforzo degli investimenti e con il rischio abbandono della ferrovia da parte della clientela, a tutto vantaggio dell'autotrasporto.

L'allarme è stato lanciato, pochi giorni fa, da *ASSOFERR* (associazione operatori ferroviari e intermodali) e *FERMERC* (compagnie pubbliche e private del trasporto ferroviario merci) a nome di tutta la logistica ferroviaria italiana dopo che, assieme a *FERCARGO*, avevano già scritto una lettera al *Ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini*.

Il problema, secondo le compagnie dei treni merci, è rappresentato dai **4 MILA CANTIERI**, aperti negli ultimi mesi da **RFI** per adeguare agli standard europei le linee ferroviarie italiane. **RFI**, ammettono gli operatori, sta gestendo al meglio la fase di pianificazione, tuttavia, i lavori stanno causando forti disagi a un settore già fortemente penalizzato dalla pandemia, dal costo energetico e dalla guerra in **UCRAINA** e, per questa ragione, le associazioni chiedono al governo con urgenza un fondo complementare a sostegno delle imprese ferroviarie del trasporto merci colpite dagli effetti dei cantieri Pnrr.

**FERMERC**, in particolare, ha fornito alcune cifre.

Il **PNRR** assegna al MIT **61,5 MILIARDI** di spesa, di cui **24,7** destinati agli interventi sulla rete ferroviaria, incrementati fino a **36,6 MILIARDI** dai fondi stanziati tramite il *Piano complementare al PNRR*.

Per le imprese del cargo ferroviario, il tutto si traduce in **3 MILA GIORNI** di indisponibilità di linea solo per l'anno **2023**, mentre per l'anno **2024** ne sono stimati, al momento, altri **2.900**. Il dato è la somma del numero dei giorni di interruzione di linea programmati su singole tratte o singoli nodi ferroviari, con relativo impatto sulla capacità per il settore merci.

Commenta *Giuseppe Rizzi*, direttore di **FERMERC** (tra gli associati ci sono **MERCITALIA**, **HUPAC**, **MEDWAY**, **GTS RAIL**, **GRUPPO AUTOBRENNERO**): «*Le restrizioni della capacità della rete impattano sui servizi svolti dalle imprese ferroviarie e si traducono in cancellazioni e deviazioni di treno: le prime comportano un mancato fatturato mentre dalle deviazioni scaturiscono extracosti. Inoltre, le interruzioni più lunghe riguardano soprattutto le tratte ferroviarie del Nord, proprio dove si registra il maggior flusso di treni merci in ITALIA*».

Nella nuova delibera dell'**AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)**, che regola il pedaggio di accesso all'infrastruttura ferroviaria, sono presenti delle misure che in parte possono mitigare gli impatti negativi delle interruzioni causate dai lavori ma, secondo le imprese, è una misura ancora insufficiente e per questo chiedono al governo un fondo ristori.





## TABELLA 1

### RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	giugno-22			giugno-23			Differenza giugno 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			243			224	-19	-7,8%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>2.067.276</b>	<b>311.652</b>	<b>2.378.928</b>	<b>2.019.154</b>	<b>286.624</b>	<b>2.305.778</b>	<b>-73.150</b>	<b>-3,1%</b>
Prodotti petroliferi	194.982	9.500	204.482	177.347	12.550	189.897	-14.585	-7,1%
Rinfuse liquide non petrolifere	160.442	28.983	189.425	110.391	24.700	135.091	-54.334	-28,7%
Rinfuse solide	915.237	57.786	973.023	752.436	27.123	779.559	-193.464	-19,9%
Merci varie	618.275	36.120	654.395	802.446	27.811	830.257	175.862	26,9%
Merci in container	119.165	93.183	212.348	117.574	100.305	217.879	5.531	2,6%
Merci su trailer/rotabili	59.175	86.080	145.255	58.960	94.135	153.095	7.840	5,4%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>10.607</b>	<b>9.255</b>	<b>19.862</b>	<b>9.489</b>	<b>10.225</b>	<b>19.714</b>	<b>-148</b>	<b>-0,7%</b>
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>4.371</b>	<b>3.637</b>	<b>8.008</b>	<b>3.719</b>	<b>3.716</b>	<b>7.435</b>	<b>-573</b>	<b>-7,2%</b>
Trailer	3.181	3.434	6.615	3.314	3.369	6.683	68	1,0%
Automotive	1.179	0	1.179	392	0	392	-787	-66,8%
Auto e altri veicoli	11	203	214	13	347	360	146	68,2%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>22</b>	<b>13</b>	<b>27.149</b>	<b>42</b>	<b>16</b>	<b>60.519</b>	<b>33.370</b>	<b>122,9%</b>
su traghetti	22	13	35	42	16	58	23	65,7%
su navi da crociera			27.114			60.461	33.347	123,0%

PERIODO	gennaio-giugno 2022			gennaio-giugno 2023			Differenza gen. - giu. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.365			1.227	-138	-11,2%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>12.055.181</b>	<b>1.812.605</b>	<b>13.867.786</b>	<b>11.732.965</b>	<b>1.658.345</b>	<b>13.391.310</b>	<b>-476.476</b>	<b>-3,4%</b>
Prodotti petroliferi	1.185.449	40.377	1.225.826	1.189.221	77.141	1.266.362	40.536	3,3%
Rinfuse liquide non petrolifere	978.235	157.704	1.135.939	895.366	143.689	1.039.055	-96.884	-8,5%
Rinfuse solide	5.436.790	235.030	5.671.820	5.400.759	159.757	5.560.516	-111.304	-2,0%
Merci varie	3.408.886	217.928	3.626.814	3.158.048	160.060	3.318.108	-308.706	-8,5%
Merci in container	664.991	651.386	1.316.377	699.366	568.208	1.267.574	-48.803	-3,7%
Merci su trailer/rotabili	380.830	510.180	891.010	390.205	549.490	939.695	48.685	5,5%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>65.871</b>	<b>57.240</b>	<b>123.111</b>	<b>59.067</b>	<b>56.493</b>	<b>115.560</b>	<b>-7.551</b>	<b>-6,1%</b>
Numero toccate navi portacontainer			239			228	-11	-4,6%
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>23.664</b>	<b>21.879</b>	<b>45.543</b>	<b>21.146</b>	<b>23.139</b>	<b>44.285</b>	<b>-1.258</b>	<b>-2,8%</b>
Trailer	19.282	20.800	40.082	19.587	20.948	40.535	453	1,1%
Automotive	4.276	0	4.276	1.484	1.178	2.662	-1.614	-37,7%
Auto e altri veicoli	106	1.079	1.185	75	1.013	1.088	-97	-8,2%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>51.256</b>	<b>96</b>	<b>69</b>	<b>90.583</b>	<b>39.327</b>	<b>76,7%</b>
su traghetti	89	89	178	96	69	165	-13	-7,3%
su navi da crociera			51.078			90.418	39.340	77,0%



## TABELLA 2

### MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	giugno-22			giugno-23			Differenza giugno 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>2.067.276</b>	<b>311.652</b>	<b>2.378.928</b>	<b>2.019.154</b>	<b>286.624</b>	<b>2.305.778</b>	<b>-73.150</b>	<b>-3,1%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>355.424</b>	<b>38.483</b>	<b>393.907</b>	<b>287.738</b>	<b>37.250</b>	<b>324.988</b>	<b>-68.919</b>	<b>-17,5%</b>
Prodotti petroliferi	194.982	9.500	204.482	177.347	12.550	189.897	-14.585	-7,1%
Prodotti chimici	73.353	24.983	98.336	57.157	16.700	73.857	-24.479	-24,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	81.069	4.000	85.069	53.234	8.000	61.234	-23.835	-28,0%
Concimi	6.020	0	6.020	0	0	0	-6.020	-100,0%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.711.852</b>	<b>273.169</b>	<b>1.985.021</b>	<b>1.731.416</b>	<b>249.374</b>	<b>1.980.790</b>	<b>-4.231</b>	<b>-0,2%</b>
Prodotti agricoli e animali	108.136	3.300	111.436	70.914	0	70.914	-40.522	-36,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	124.464	17.306	141.770	173.699	6.923	180.622	38.852	27,4%
Combustibili minerali	8.941	0	8.941	27.800	0	27.800	18.859	210,9%
Minerali e cascami per la metallurgia	10.013	0	10.013	8.250	0	8.250	-1.763	-17,6%
Prodotti metallurgici	604.083	30.193	634.276	800.032	21.248	821.280	187.004	29,5%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	624.236	0	624.236	457.583	216	457.799	-166.437	-26,7%
Concimi	48.721	38.879	87.600	11.357	22.700	34.057	-53.543	-61,1%
Prodotti chimici	4.249	3.100	7.349	4.832	3.497	8.329	980	13,3%
Prodotti Diversi	669	1.128	1.797	415	350	765	-1.032	-57,4%
Merci in container	119.165	93.183	212.348	117.574	100.305	217.879	5.531	2,6%
Merci su trailer/rotabili	59.175	86.080	145.255	58.960	94.135	153.095	7.840	5,4%

PERIODO	gennaio-giugno 2022			gennaio-giugno 2023			Differenza gen. - giu. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>12.055.181</b>	<b>1.812.605</b>	<b>13.867.786</b>	<b>11.732.965</b>	<b>1.658.345</b>	<b>13.391.310</b>	<b>-476.476</b>	<b>-3,4%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>2.163.684</b>	<b>198.081</b>	<b>2.361.765</b>	<b>2.084.587</b>	<b>220.830</b>	<b>2.305.417</b>	<b>-56.348</b>	<b>-2,4%</b>
Prodotti petroliferi	1.185.449	40.377	1.225.826	1.189.221	77.141	1.266.362	40.536	3,3%
Prodotti chimici	390.573	122.839	513.412	387.050	116.989	504.039	-9.373	-1,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	570.962	34.865	605.827	489.729	26.700	516.429	-89.398	-14,8%
Concimi	16.700	0	16.700	18.587	0	18.587	1.887	11,3%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>9.891.497</b>	<b>1.614.524</b>	<b>11.506.021</b>	<b>9.648.378</b>	<b>1.437.515</b>	<b>11.085.893</b>	<b>-420.128</b>	<b>-3,7%</b>
Prodotti agricoli e animali	723.175	40.492	763.667	1.040.300	0	1.040.300	276.633	36,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.237.003	42.515	1.279.518	1.138.426	21.685	1.160.111	-119.407	-9,3%
Combustibili minerali	115.501	0	115.501	118.672	0	118.672	3.171	2,7%
Minerali e cascami per la metallurgia	35.442	0	35.442	24.537	0	24.537	-10.905	-30,8%
Prodotti metallurgici	3.360.531	195.130	3.555.661	3.112.744	125.733	3.238.477	-317.184	-8,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	2.763.867	15.930	2.779.797	2.364.958	3.056	2.368.014	-411.783	-14,8%
Concimi	570.190	144.601	714.791	725.968	154.629	880.597	165.806	23,2%
Prodotti chimici	36.672	11.066	47.738	31.395	9.911	41.306	-6.432	-13,5%
Prodotti Diversi	3.295	3.224	6.519	1.807	4.803	6.610	91	1,4%
Merci in container	664.991	651.386	1.316.377	699.366	568.208	1.267.574	-48.803	-3,7%
Merci su trailer/rotabili	380.830	510.180	891.010	390.205	549.490	939.695	48.685	5,5%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	giugno-22			giugno-23			Differenza giugno 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	108.136	3.300	111.436	70.914	0	70.914	-40.522	-36,4%
Cereali	89.758	3.300	93.058	59.616	0	59.616	-33.442	-35,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	205.533	21.306	226.839	226.933	14.923	241.856	15.017	6,6%
Farine di semi e frutti oleosi	27.708	0	27.708	69.138	0	69.138	41.430	149,5%
Semi e frutti oleosi	91.719	0	91.719	92.187	0	92.187	468	0,5%
Oli e grassi animali e vegetali	45.014	4.000	49.014	20.701	8.000	28.701	-20.313	-41,4%
Prodotti metallurgici di cui:	604.083	30.193	634.276	800.032	21.248	821.280	187.004	29,5%
Coils	526.468	16.559	543.027	741.774	16.258	758.032	215.005	39,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	624.236	0	624.236	457.583	216	457.799	-166.437	-26,7%
Materie prime per l'industria ceramica	580.514	0	580.514	438.542	216	438.758	-141.756	-24,4%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-giugno 2022			gennaio-giugno 2023			Differenza gen. - giu. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	723.175	40.492	763.667	1.040.300	0	1.040.300	276.633	36,2%
Cereali	682.107	40.492	722.599	977.660	0	977.660	255.061	35,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.807.965	77.380	1.885.345	1.628.155	48.385	1.676.540	-208.805	-11,1%
Farine di semi e frutti oleosi	519.997	0	519.997	470.322	0	470.322	-49.675	-9,6%
Semi e frutti oleosi	677.254	0	677.254	635.276	0	635.276	-41.978	-6,2%
Oli e grassi animali e vegetali	401.141	34.865	436.006	311.764	26.700	338.464	-97.542	-22,4%
Prodotti metallurgici di cui:	3.360.531	195.130	3.555.661	3.112.744	125.733	3.238.477	-317.184	-8,9%
Coils	3.164.696	102.061	3.266.757	2.912.230	75.964	2.988.194	-278.563	-8,5%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	2.763.867	15.930	2.779.797	2.364.958	3.056	2.368.014	-411.783	-14,8%
Materie prime per l'industria ceramica	2.522.928	10.130	2.533.058	2.169.888	2.516	2.172.404	-360.654	-14,2%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	giugno-22	giugno-23	Differenza giugno 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	10.607	9.489	-1.118	-10,5%
pieni	8.121	7.644	-477	-5,9%
vuoti	2.486	1.845	-641	-25,8%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	9.255	10.225	970	10,5%
pieni	7.259	7.380	121	1,7%
vuoti	1.996	2.845	849	42,5%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>19.862</b>	<b>19.714</b>	<b>-148</b>	<b>-0,7%</b>
pieni	15.380	15.024	-356	-2,3%
vuoti	4.482	4.690	208	4,6%

PERIODO	gennaio-giugno 2022	gennaio-giugno 2023	Differenza gen. - giu. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	65.871	59.067	-6.804	-10,3%
pieni	46.251	45.777	-474	-1,0%
vuoti	19.620	13.290	-6.330	-32,3%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	57.240	56.493	-747	-1,3%
pieni	49.647	42.392	-7.255	-14,6%
vuoti	7.593	14.101	6.508	85,7%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>123.111</b>	<b>115.560</b>	<b>-7.551</b>	<b>-6,1%</b>
pieni	95.898	88.169	-7.729	-8,1%
vuoti	27.213	27.391	178	0,7%



**TABELLA 5**  
**TRAILER E ROTABILI**

PERIODO	giugno-22 (PEZZI)	giugno-23 (PEZZI)	Differenza giugno 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.371	3.719	-652	-14,9%
Trailer	3.181	3.314	133	4,2%
Automotive	1.179	392	-787	-66,8%
Auto e altri veicoli	11	13	2	18,2%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.637	3.716	79	2,2%
Trailer	3.434	3.369	-65	-1,9%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	203	347	144	70,9%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	8.008	7.435	-573	-7,2%
Trailer	6.615	6.683	68	1,0%
Automotive	1.179	392	-787	-66,8%
Auto e altri veicoli	214	360	146	68,2%

PERIODO	gennaio-giugno 2022 (PEZZI)	gennaio-giugno 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - giu. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	23.664	21.146	-2.518	-10,6%
Trailer	19.282	19.587	305	1,6%
Automotive	4.276	1.484	-2.792	-65,3%
Auto e altri veicoli	106	75	-31	-29,2%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	21.879	23.139	1.260	5,8%
Trailer	20.800	20.948	148	0,7%
Automotive	0	1.178	1.178	n.d.
Auto e altri veicoli	1.079	1.013	-66	-6,1%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	45.543	44.285	-1.258	-2,8%
Trailer	40.082	40.535	453	1,1%
Automotive	4.276	2.662	-1.614	-37,7%
Auto e altri veicoli	1.185	1.088	-97	-8,2%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO	giugno-22 (NUMERO)	giugno-23 (NUMERO)	Differenza giugno 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	35	58	23	65,7%
in sbarco	22	42	20	90,9%
in imbarco	13	16	3	23,1%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	27.114	60.461	33.347	123,0%
in transito	3.987	5.734	1.747	43,8%
in sbarco/imbarco	4	11	7	175,0%
homeport	23.123	54.716	31.593	136,6%
Numero toccate navi da crociera	17	17	0	0,0%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>27.149</b>	<b>60.519</b>	<b>33.370</b>	<b>122,9%</b>

PERIODO	gennaio-giugno 2022 (NUMERO)	gennaio-giugno 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - giu. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	178	165	-13	-7,3%
in sbarco	89	96	7	7,9%
in imbarco	89	69	-20	-22,5%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	51.078	90.418	39.340	77,0%
in transito	9.560	11.348	1.788	18,7%
in sbarco/imbarco	51	87	36	70,6%
homeport	41.467	78.983	37.516	90,5%
Numero toccate navi da crociera	40	29	-11	-27,5%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>51.256</b>	<b>90.583</b>	<b>39.327</b>	<b>76,7%</b>



## TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO gennaio-giugno	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)*	CONTAINER (TEU)*	CASSE x INERTI (unità)	AUTOMOTIVE (unità)
<b>2023</b>	3.350	30.782	1.573.367	5.370	8.213	3.836	1.158
<b>2022</b>	4.526	36.437	1.972.437	8.576	12.947	9.526	-
<i>differenza con 2022 (tonn.)</i>	<i>-1.176</i>	<i>-5.655</i>	<i>-399.070</i>	<i>-3.206</i>	<i>-4.734</i>	<i>-5.690</i>	<i>1.158</i>
<i>differenza con 2022 (+-%)</i>	<i>-26,0%</i>	<i>-15,5%</i>	<i>-20,2%</i>	<i>-37,4%</i>	<i>-36,6%</i>	<i>-59,7%</i>	<i>N.D.</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	Gen. - Giu. 2023	Gen. - Giu. 2022	Differenza I SEM 2023 vs II SEM 2022	
			Tonn.	%
Metallurgici	973.875	1.206.710	<i>-232.835</i>	<i>-19,3%</i>
Merce in container	90.819	126.479	<i>-35.660</i>	<i>-28,2%</i>
Tara container vuoti	533	834	<i>-301</i>	<i>-36,1%</i>
Chimici liquidi	174.380	146.098	28.282	19,4%
Derrate liquide	8.525	901	7.624	846,2%
Cereali e sfarinati	202.824	195.136	7.688	3,9%
Inerti	112.833	280.508	<i>-167.675</i>	<i>-59,8%</i>
Fertilizzanti	6.478	15.771	<i>-9.293</i>	<i>-58,9%</i>
Automotive	3.100	-	3.100	<i>n.d.</i>
<b>Tot. TRAFFICO FERROVIARIO</b>	<b>1.573.367</b>	<b>1.972.437</b>	<b><i>-399.070</i></b>	<b><i>-20,2%</i></b>

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	Gen. - Giu. 2023 *	Gen. - Giu. 2022 *	Differenza I SEM 2023 vs II SEM 2022	
			Tonn.	%
Marzaglia	2.751	4.903	<i>-2.152</i>	<i>-43,9%</i>
Melzo	1.619	1.686	<i>-67</i>	<i>-4,0%</i>
Dinazzano	-	-	0	<i>n.d.</i>
Segrate	3.715	5.671	<i>-1.956</i>	<i>-34,5%</i>
Rubiera	128	225	<i>-97</i>	<i>-43,1%</i>
Bologna	-	192	<i>-192</i>	<i>-100,0%</i>
Rivalta Scrivia	-	270	<i>-270</i>	<i>-100,0%</i>
<b>Tot. FERROVIARIO CONTAINER</b>	<b>8.213</b>	<b>12.947</b>	<b><i>-4.734</i></b>	<b><i>-36,6%</i></b>

\* DI CUI N. 111 CONTAINER VUOTI PARI A 128 TEUs NEL 2023

\* DI CUI N. 316 CONTAINER VUOTI PARI A 417 TEUs



TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
ANNO	PERIODO DA/A	2022			2023			Differenza	
		GENNAIO-GIUGNO			GENNAIO-GIUGNO			TOTALE	%
		IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE		
A1	<b>TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)</b>	12.055.181	1.812.605	13.867.786	11.732.965	1.658.345	13.391.310	-476.476	-3,4%
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	<b>RINFUSE LIQUIDE</b>	2.163.684	198.081	2.361.765	2.084.587	220.830	2.305.417	-56.348	-2,4%
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	38.000	0	38.000	41.450	0	41.450	3.450	9,1%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	901.963	40.377	942.340	877.429	77.141	954.570	12.230	1,3%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	245.486	0	245.486	270.342	0	270.342	24.856	10,1%
A24	Prodotti chimici	390.573	122.839	513.412	387.050	116.989	504.039	-9.373	-1,8%
A25	Altre rinfuse liquide	587.662	34.865	622.527	508.316	26.700	535.016	-87.511	-14,1%
A3	<b>RINFUSE SOLIDE</b>	5.436.790	235.030	5.671.820	5.400.759	159.757	5.560.516	-111.304	-2,0%
	di cui:								
A31	Cereali	663.485	40.492	703.977	977.660	0	977.660	273.683	38,9%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.235.997	42.515	1.278.512	1.130.169	21.685	1.151.854	-126.658	-9,9%
A33	Carboni fossili e ligniti	115.501	0	115.501	118.672	0	118.672	3.171	2,7%
A34	Minerali/cementi/calci	2.740.436	15.930	2.756.366	2.320.318	2.540	2.322.858	-433.508	-15,7%
A35	Prodotti metallurgici	38.571	0	38.571	33.937	0	33.937	-4.634	-12,0%
A36	Prodotti chimici	34.753	0	34.753	31.395	0	31.395	-3.358	-9,7%
A37	Altre rinfuse solide	608.047	136.093	744.140	788.608	135.532	924.140	180.000	24,2%
A4	<b>MERCI VARIE IN COLLI</b>	4.454.707	1.379.494	5.834.201	4.247.619	1.277.758	5.525.377	-308.824	-5,3%
	di cui								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	664.991	651.386	1.316.377	699.366	568.208	1.267.574	-48.803	-3,7%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	380.830	510.180	891.010	390.205	549.490	939.695	48.685	5,5%
A43	Altre merci varie	3.408.886	217.928	3.626.814	3.158.048	160.060	3.318.108	-308.706	-8,5%
	<b>ALTRE INFORMAZIONI</b>								
	(numero)								
B1	Numero toccate			1.365			1.227	-138	-10,1%
B12	Stazza lorda							0	#DIV/0!
B2	<b>Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B2)</b>	89	89	178	96	69	165	-13	-7,3%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	89	89	178	96	69	165	-13	-7,3%
B3	<b>Numero di passeggeri crociere</b>	20.841	20.677	51.078	39.416	39.654	90.418	39.340	77,0%
B31	"Home Port"	20.841	20.677	41.518	39.416	39.654	79.070	37.552	90,4%
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			9.560			11.348	1.788	18,7%
B4	<b>Numero di container in TEU (B41+B42)</b>	65.871	57.240	123.111	59.067	56.493	115.560	-7.551	-6,1%
B41	<b>"Hinterland" (B411+B412)</b>	65.871	57.240	123.111	59.067	56.493	115.560	-7.551	-6,1%
	di cui:								
B411	Vuoti	19.620	7.593	27.213	13.290	14.101	27.391	178	0,7%
B412	Pieni	46.251	49.647	95.898	45.777	42.392	88.169	-7.729	-8,1%
B42	<b>"Transshipped" (B421+B422)</b>	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
	di cui:								
B421	Vuoti			0			0	0	n.d.
B422	Pieni			0			0	0	n.d.
B5									
B51	Numero unità Ro-Ro	19.282	20.800	40.082	19.587	20.948	40.535	453	1,1%
B52	Numero veicoli privati	106	1.079	1.185	75	1.013	1.088	-97	-8,2%
B53	Numero veicoli commerciali	4.276	0	4.276	1.484	1.178	2.662	-1.614	-37,7%