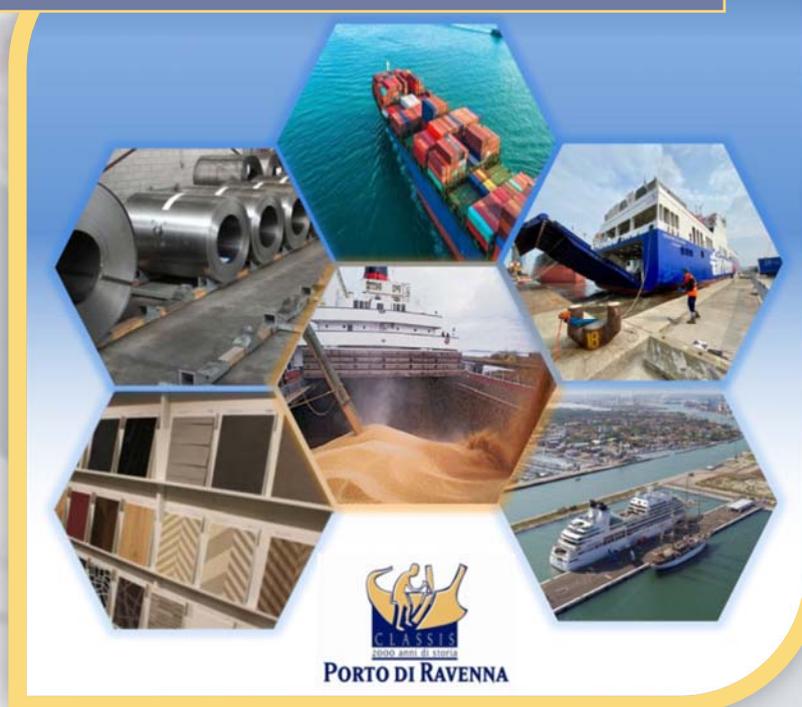


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Giugno 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 4 agosto 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, Giugno 2022.

SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva a tutto Giugno 2022</i>	5
II.	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	9
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	10
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	18
3.	PRODOTTI METALLURGICI	20
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	24
5.	CROCIERE	30
6.	TRAFFICO FERROVIARIO	33

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 1° SEMESTRE 2022 VS 1° SEMESTRE 2021	9
FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA	14
FIGURA 5 - TRAFFICO FERROVIARIO 1° SEMESTRE 2022 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	34

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

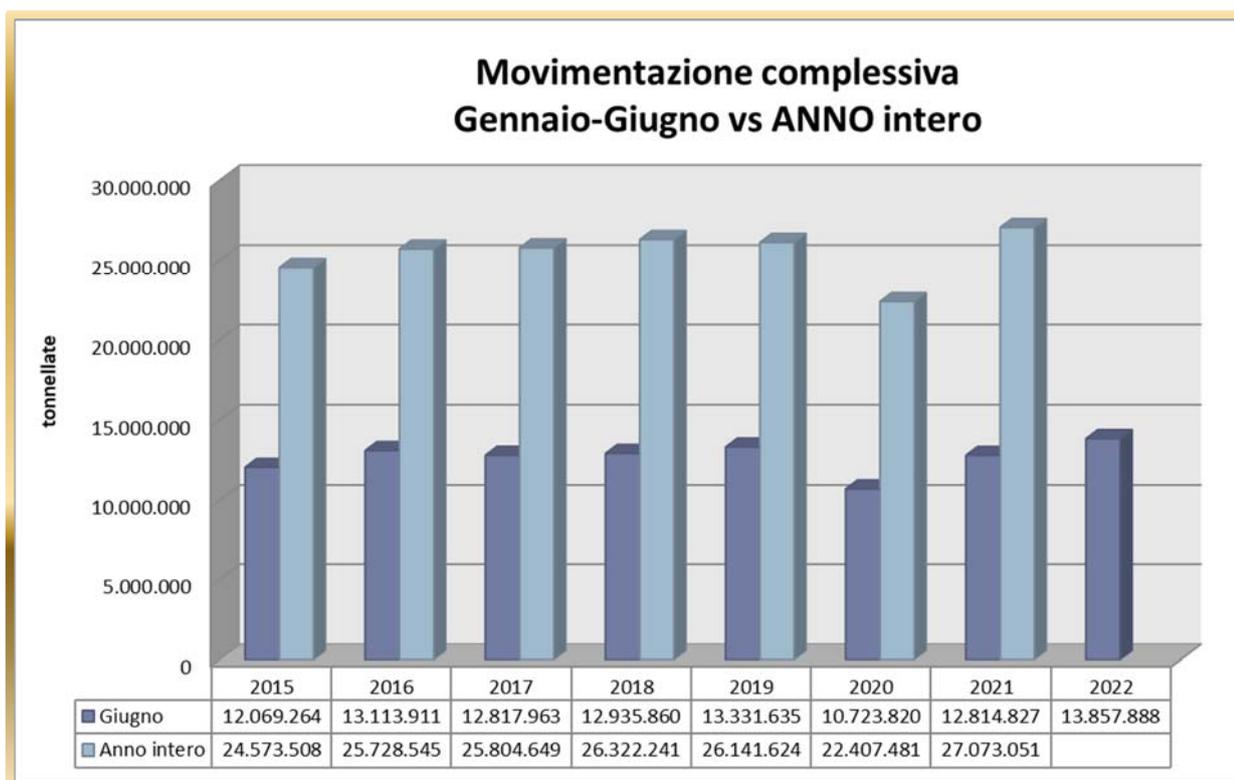
TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI
TABELLA N. 7	TRAFFICO FERROVIARIO
TABELLA ESPO	

I. Movimentazione complessiva a tutto Giugno 2022

1° semestre 2022 Il **PORTO DI RAVENNA** nel **1° SEMESTRE 2022** ha movimentato complessivamente **13.857.888 TONNELLATE**, in crescita dell'**8,1%** (circa **UN MILIONI DI TONNELLATE** in più) rispetto al **1° SEMESTRE 2021**, e del **3,7%** rispetto al **1° SEMESTRE 2019**, *ante pandemia*.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **12.045.283 TONNELLATE** (+**10,1%** sul **2021** e +**4,3%** sul **2019**) e a **1.812.605 TONNELLATE** (-**3,7%** sul **2021** e +**0,1%** 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 Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **1.364**, con **27** toccate in più (+**2,0%**) rispetto ai **PRIMI 6 MESI DEL 2021** e **23** toccate in più (+**1,7%**) rispetto al **2019**.

Il mese di **GIUGNO 2022** ha **MOVIMENTATO COMPLESSIVAMENTE 2.369.030 TONNELLATE**, in crescita del **6,7%** (quasi **150 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al **2021** e inferiore del **2,2%** rispetto a **GIUGNO 2019, ante pandemia**.

Giugno 2022

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **2.057.378 (+10,0%** rispetto a **GIUGNO 2021** e **-1,3%** rispetto a **GIUGNO 2019)** e a **311.652 TONNELLATE (-10,9%** rispetto a **GIUGNO 2021** e **-7,4%** rispetto a **GIUGNO 2019)**.

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **1° SEMESTRE 2022** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **11.496.123 TONNELLATE** - sono cresciute dell'**8,4%** rispetto al **2021** e del **3,7%** rispetto al **2019**.

Merci per condizionamento

Merci secche

Nel solo mese di **GIUGNO 2022** (**1.975.123 TONNELLATE**), sono cresciute del **10,6%** rispetto a **GIUGNO 2021** anche se di poco inferiori (**-0,6%**) rispetto a **GIUGNO 2019**.

In particolare, nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, nei **PRIMI 6 MESI DEL 2022** le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.316.377 TONNELLATE** di merce) sono aumentate del **10,3%** rispetto allo **STESSO PERIODO DEL 2021** e del **5,3%** rispetto a quello del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** (**891.010 TONNELLATE**) sono aumentate del **22,7%** rispetto al **2021** e dell'**11,7%** rispetto al **2019**.

Nel solo mese di **GIUGNO 2022**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, pari a **212.348 TONNELLATE**, sono aumentate del **17,3%** rispetto a **GIUGNO 2021** anche se risultato inferiori del **8,3%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **145.255 TONNELLATE**, sono cresciute del **12,9%** rispetto a **GIUGNO 2021** e dell'**1,9%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Prodotti liquidi I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione di **2.361.765 TONNELLATE** - nei **PRIMI 6 MESI DEL 2022** sono aumentati del **6,8%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **3,9%** rispetto a quello del **2019**.

Nel mese di **GIUGNO 2022**, con **393.907** tonnellate, sono invece calati del **9,5%** rispetto a **GIUGNO 2021**, e del **9,4%** rispetto a **GIUGNO 2019**.

Prime stime: Dalle prime stime - formulate in base delle comunicazioni preventive caricate sul *Port Community System* alla chiusura degli ordinativi - per il mese di **LUGLIO** si prospetta un risultato che consolida il buon andamento del **2022**, con una movimentazione di **2,4 MILIONI DI TONNELLATE** che, seppure in calo di circa il **6%** rispetto a **LUGLIO 2021**, resta comunque superiore di oltre il **15,5%** rispetto alla movimentazione di **LUGLIO 2019**.

La movimentazione dei **PRIMI 7 MESI DEL 2022** dovrebbe attestarsi, quindi, oltre i **16,2 MILIONI DI TONNELLATE (+5,5%** rispetto al **2021** e **+5%** rispetto al **2019**).

In **LUGLIO** sono previsti in calo i prodotti **AGROALIMENTARI**, sia **LIQUIDI** (**-25%** rispetto a **LUGLIO 2021** e **-6%** rispetto a **LUGLIO 2019**) che **SOLIDI** (oltre il **19%** in meno rispetto a **LUGLIO 2021** e quasi il **19%** in meno rispetto a **LUGLIO 2019**).

In crescita, per lo stesso mese, invece i **CHIMICI SOLIDI E LIQUIDI** (oltre il **65%** rispetto a **LUGLIO 2021** e circa il **90%** in più rispetto a **LUGLIO 2019**), mentre i **CONCIMI** dovrebbero calare di quasi il **4%** rispetto al **LUGLIO 2021** e crescere di oltre il **25%** rispetto a **LUGLIO 2019**.

Per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, si stima un calo di quasi il **25%** rispetto a **LUGLIO 2021** e di oltre il **6,5%** rispetto a **LUGLIO 2019**.

In calo anche i **METALLURGICI**, di quasi il **7%** rispetto a **LUGLIO 2021**, anche se restano superiori di oltre l'**80%** rispetto a **LUGLIO 2019**.

Come risultato progressivo dei **PRIMI 7 MESI DEL 2022**, da segnalare la crescita degli **AGROALIMENTARI**: i **SOLIDI (+16% e +4,5%)** e i **LIQUIDI (+4,6% e +0,4%)**, rispettivamente, in rapporto allo stesso periodo del **2021** e del **2019**.

In crescita anche i **PRODOTTI CHIMICI**, di oltre il **44%** rispetto al **2021** e del **37%** rispetto al **2019**.

Stima molto positiva, nei **PRIMI 7 MESI DEL 2022**, anche per i **CONTAINER**, che dovrebbero superare i **146 MILA TEUs**, segnando un **+17,5%** rispetto ai primi **7 MESI DEL 2021** e oltre il **12%** in più rispetto al **2019**.

In particolare, nel solo **LUGLIO 2022** i **TEUs** dovrebbero crescere del **51%** rispetto a **LUGLIO 2021**.

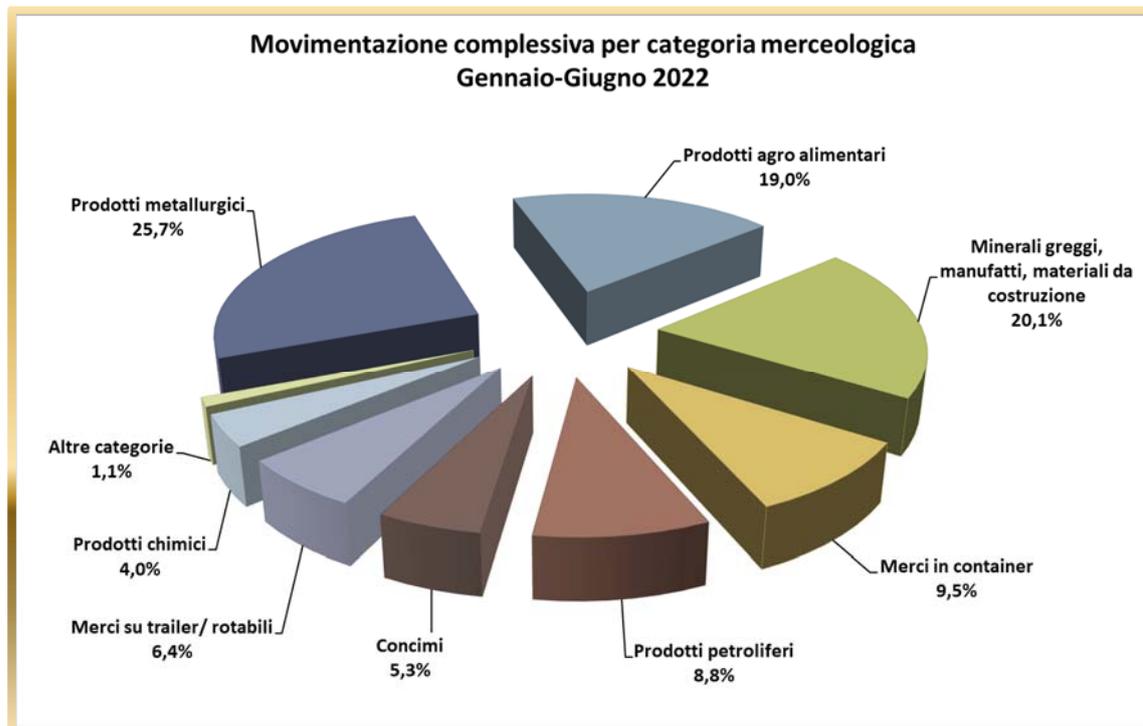
La **MERCE IN CONTAINER** movimentata nei **PRIMI 7 MESI 2022** è stimata in circa **1,6 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento dell'**13%** rispetto al **2021** e del **6% RISPETTO AL 2019**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, i semirimorchi movimentati nel periodo **GENNAIO-LUGLIO 2022** dovrebbero superare i **46.000 PEZZI** (oltre l'**8,5%** in più sul **2021** e **+20%** sul **2019**).

La **MERCE SU TRAILER** nei **PRIMI 7 MESI 2022** dovrebbe superare, periodo su periodo, del **22%** quella movimentata nel **2021** e del **9%** quella del **2019**.

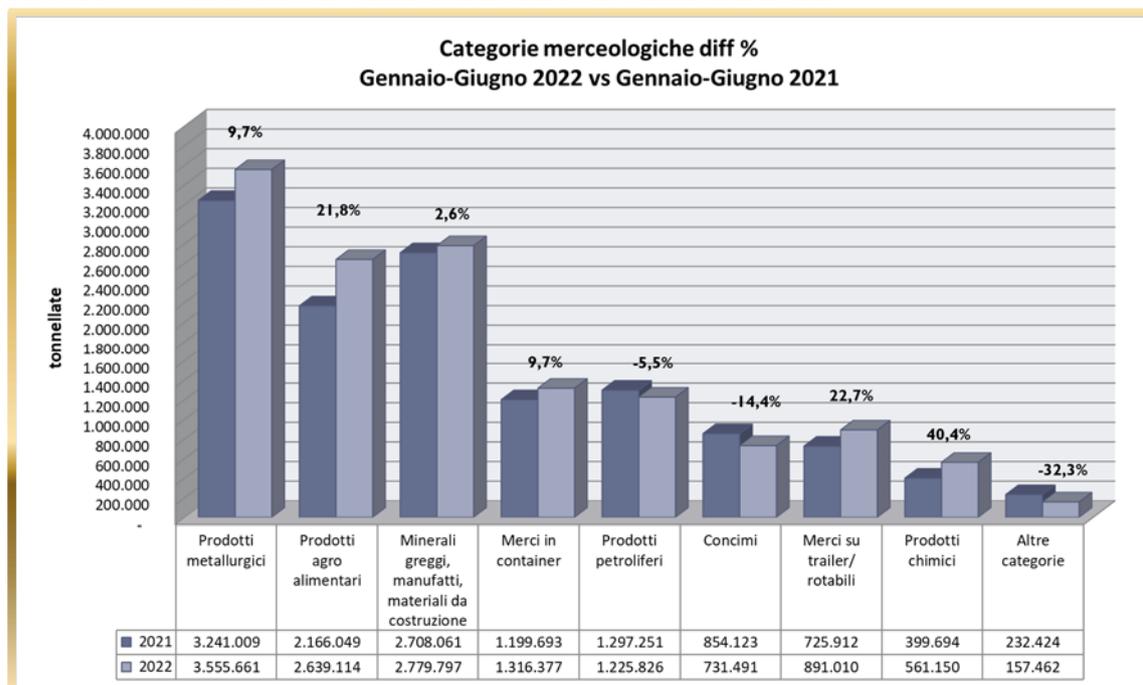
II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 – CONFRONTO 1° SEMESTRE 2022 VS 1° SEMESTRE 2021



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Nonostante il conflitto in **UCRAINA**, il **PORTO DI RAVENNA** continua ad essere un riferimento nazionale per l'importazione di prodotti agroalimentari dai **PAESI DEL MAR NERO**.

1° semestre 2022

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), infatti, ha registrato **2.639.114 TONNELLATE** di merce movimentata nei **PRIMI 6 MESI DEL 2022**, in crescita di circa il **21,8%** (oltre **470 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **7,7%** rispetto a quello del **2019**.

Il mese di **GIUGNO**, con **328.377 TONNELLATE** di merce movimentata, risulta però in calo del **7,4%** rispetto a **GIUGNO 2021** e del **27,6%** rispetto a **GIUGNO 2019**.

Giugno 2022

L'**UNIONE EUROPEA** con i **REGOLAMENTI 1269 E 1270** del **21 LUGLIO 2022** ha adottato nuove misure contro la **RUSSIA**, inasprendo le sanzioni economiche soggettive, merceologiche e finanziarie esistenti, rafforzandone l'efficacia e confermandole sino al **2024**.

L'epopea del grano ucraino

Il **22 LUGLIO**, con la mediazione della **TURCHIA** e dell'**ONU**, **RUSSIA** e **UCRAINA** hanno siglato gli **ACCORDI C.D. "DI ISTANBUL"**, per permettere al **GRANO UCRAINO** di raggiungere i porti internazionali e, da qui, il resto del mondo.

Gli Accordi di Istanbul

E proprio per monitorare il rispetto degli accordi e come parte di essi, è stato aperto ufficialmente a **ISTANBUL** il centro per il monitoraggio dell'esportazione del grano ucraino attraverso il **MAR NERO**, in cui lavora personale militare e civile, con cinque rappresentanti per ognuna delle parti.

Il fatto che **RUSSIA**, **UCRAINA** e **ONU** abbiano già inviato i loro rappresentanti, è un importante segnale della volontà di portare avanti l'intesa.

All'indomani, il **23 LUGLIO**, le forze militari russe hanno bombardato il **PORTO DI ODESSA**.

Il bombardamento di Odessa

Alla domanda se l'attacco russo significasse, di fatto, il fallimento degli *ACCORDI DI ISTANBUL*, il **vice Ministro degli esteri russo Andrey Rudenko** non lo ha escluso, ricordando che le parti hanno concordato l'attuazione "*contemporanea*" di due documenti, il primo dei quali riguardante lo sblocco dei porti ucraini e, a tale proposito, ha annunciato che le prime navi sarebbero comunque salpate dall'**UCRAINA** attraverso il **MAR NERO** nel prossimo futuro.

Possibili ritorsioni, tuttavia, potrebbero giungere dalla **RUSSIA** laddove non fosse implementata anche la parte dell'intesa contenuta nel secondo documento, tra **RUSSIA** e **ONU**, che riguarda la revoca parziale delle sanzioni alla **RUSSIA** sull'export di grano e fertilizzanti.

Seguendo la rinfusiera "Razoni"

E finalmente il **1° AGOSTO**, la **bulkcarrier "Razoni"**, battente bandiera della Sierra Leone, è partita da **ODESSA** poco dopo le 9, con **26MILA TONNELLATE** di mais diretti al porto di **TRIPOLI**.

È la prima nave a ripristinare le esportazioni di cereali dall'**UCRAINA** per via marittima dopo l'inizio del conflitto con la **RUSSIA**, nel quadro degli "*ACCORDI DI ISTANBUL*" del **22 LUGLIO**.

Dopo la partenza, il mezzo ha proceduto molto lentamente - **7 NODI** - nelle acque ucraine, per evitare la possibile presenza di mine navali che l'**UCRAINA** ha dislocato in vari punti al largo della propria costa per impedire alle imbarcazioni di guerra russe di avvicinarsi; un rischio che ha tenuto con il fiato sospeso tutti i membri dell'equipaggio.

Intercargo:
l'importanza di un corridoio marittimo sicuro

A questo proposito, **Intercargo** (*l'associazione internazionale degli armatori nel segmento del trasporto marittimo di rinfuse secche*), pur esprimendo favore per l'accordo raggiunto al fine di consentire la ripresa delle esportazioni di grano dall'**UCRAINA**, ha sottolineato che questa attività dovrebbe essere svolta solo con assicurazioni concrete agli ormeggi e agli ancoraggi nei porti ucraini, che la sicurezza e la protezione delle navi, degli equipaggi e delle merci possano essere salvaguardate e che nell'area le navi non siano soggette ad attacchi.

Essenziale - ha evidenziato a tal proposito *Intercargo* -è la creazione di un corridoio marittimo libero da mine e protetto da una scorta navale, sottolineando anche la necessità che le compagnie assicurative abbiano un approccio pratico relativamente alle tariffe e alle condizioni assicurative

Durante la notte del **2 AGOSTO** il *Razoni* ha navigato al largo delle coste rumene per giungere nelle prime ore del **3 AGOSTO** all'ingresso del **BOSFORO**, senza entrare nel porto di **ISTANBUL**, per essere sottoposta ancora in mare, all'ancora, alle rigorose ispezioni previste dall'accordo da parte di un team del *Joint Coordination Center*. Dopo la tappa a **ISTANBUL**, il *Razoni* navigherà alla volta del **LIBANO**, sprofondata in una gravissima crisi alimentare dopo l'esplosione nel porto di **BEIRUT** del **2020**, che ha distrutto gran parte delle riserve nazionali di grano.

È di stamattina (**4 AGOSTO**), infine, il tweet del **ministro degli Esteri ucraino, Dmytro Kuleba**: *“Le prossime navi con grano ucraino sono cariche e pronte a partire. Se la Russia manterrà gli impegni assunti nell’ambito dell’iniziativa sui cereali mediata dalle Nazioni Unite, il grano raggiungerà i clienti stranieri e contribuirà a contenere i prezzi dei prodotti alimentari e a scongiurare la fame. L’Ucraina rimane impegnata a combattere l’insicurezza alimentare globale”*.

Prima della guerra, in effetti, l'**UCRAINA** era il quarto esportatore di grano al mondo, e il blocco delle esportazioni provocato dall'invasione russa sta generando una grossa crisi alimentare in molte aree del mondo. Si stima che al momento nei silos ucraini siano stoccati circa **20 MILIONI DI TONNELLATE** di grano, per un valore che sfiora i **10 MILIARDI DI EURO**, pronte per essere esportate e collocate sui mercati internazionali.

Secondo i dati della *Commissione europea*, le esportazioni **AGROALIMENTARI** dell'**UCRAINA** sono ammontate lo scorso anno a **23,6 MILIARDI DI EURO** e circa il **90%** delle operazioni è stato effettuato via mare; le partenze dal porto di **ODESSA** hanno inciso per il **60%** sul totale, e oltre l'**80%** delle esportazioni agroalimentari dell'**UCRAINA** è costituito da **CEREALI E SEMI OLEOSI**.

Cereali ucraini:
*il peso dell'import per
l'Unione Europea*

Per quanto riguarda l'**UNIONE EUROPEA**, le importazioni di cereali ucraini coprono il **36%** di tutto l'import del settore.

La **Commissione** ha reso noto nei giorni scorsi (*Monitoring EU agri-food trade, 27.07.22*) che, per quanto riguarda in particolare il **MAIS**, il prodotto ucraino rimasto bloccato nei porti a causa della guerra è stato sostituito da quello raccolto in **BRASILE, CANADA** e **STATI UNITI**.

*«Si tratta di Paesi – sottolinea il presidente di **Confagricoltura, Massimiliano Giansanti** – dove prevale un atteggiamento positivo nei confronti delle innovazioni tecnologiche a supporto della produzione e dell'efficienza delle imprese. A livello europeo, invece, nella migliore delle ipotesi dovremo attendere fino al 2025 per ottenere l'inquadramento normativo delle nuove tecniche genomiche che consentono di salvaguardare le produzioni con una minore pressione sulle risorse naturali, a partire dall'acqua».*

A seguito della guerra in **UCRAINA** e di una **siccità** che ha tagliato le rese dei cereali con punte fino al 35% in Italia, la **Commissione europea** ha consentito la deroga alle norme in vigore per aumentare la produzione di **CEREALI, SEMI OLEOSI E COLTURE PROTEICHE**.

*«A questo punto – conclude **Giansanti** - dovrebbe essere evidente a tutti che gli agricoltori e i consumatori non hanno bisogno di deroghe ripetute e temporanee, bensì di un complessivo ripensamento della politica agricola comune».*

Aggiunge la **Coldiretti** che *«La partenza delle navi di cereali sul Mar Nero è importante anche per salvare le nostre stalle, in una situazione in cui l'Ucraina, con una quota di poco superiore al 13%, per un totale di 785 milioni di chili, è il secondo fornitore di mais dell'Italia, che è costretta ad importare circa la metà del proprio fabbisogno per garantire l'alimentazione degli animali negli allevamenti».*

Un commercio particolarmente importante per l'**ITALIA** che, senza precipitazioni, rischia di dimezzare i raccolti nazionali di **FORAGGIO** e **MAIS** destinati all'alimentazione degli animali, a causa del caldo e della siccità.

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nel **1° SEMESTRE 2022** si è registrata una ripresa per la movimentazione dei **CEREALI**, che raggiungono le **712.701 TONNELLATE**, in crescita del **155,2%** rispetto al **2021** (quando erano state movimentate **279.305 TONNELLATE**) e un calo del **12,6%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI 2019, ante pandemia**.

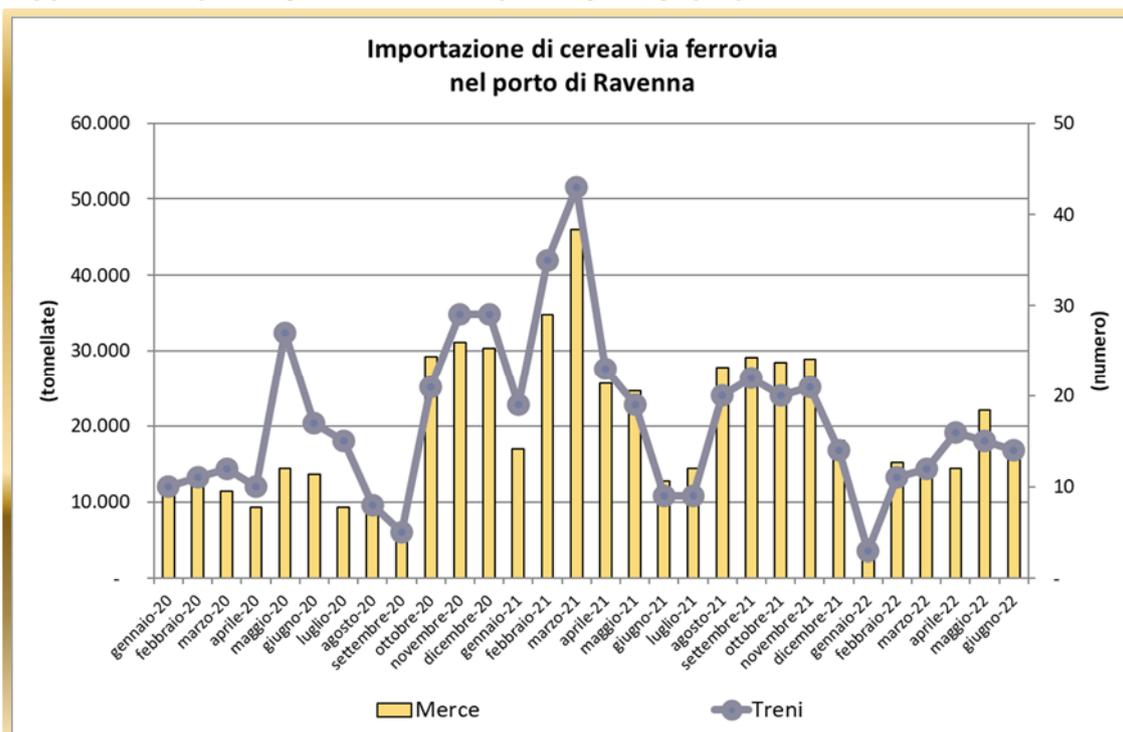
In **GIUGNO 2022**, tuttavia, si sono registrate **83.160 TONNELLATE** di **CEREALI**, inferiori del **7,6%** rispetto a **GIUGNO 2021**, e del **36,2%** rispetto a **GIUGNO 2019**.

Rimangono in linea con i mesi precedenti gli **ARRIVI VIA TRENO** di **CEREALI** dai **PAESI DELL'EST EUROPA**: nel mese di **GIUGNO** sono stati registrati **14 TRENI**, per un totale di **16.964 TONNELLATE**.

Arrivi di cereali via treno

Il **1° SEMESTRE 2022** ha registrato complessivamente una movimentazione di **71 TRENI** e **86.726 TONNELLATE** di **CEREALI** in import, valori molto inferiori rispetto a quelli record del **2021** quando, nello stesso periodo, si erano registrati **148 TRENI** e oltre **160 MILA TONNELLATE**.

FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA



Riso, la siccità devasta il raccolto nazionale La devastante siccità di questo **2022** sta provocando danni gravissimi a tutta l'agricoltura ma il **RISO**, in particolare, rischia di vedere gravemente penalizzata la produzione nazionale.

Nell'area del **PAVESE**, la riduzione di produzione potrebbe raggiungere livelli molto alti, ben superiori al **50%**; molte risaie sono già completamente secche. Migliore la situazione nel **NOVARESE**, ma comunque preoccupante per la fase di spigatura che, a causa della carenza idrica, sta avvenendo con difficoltà. Nel **VERCELLESE**, dove l'acqua d'irrigazione arriva dalla **DORA BALTEA** che si approvvigiona dai ghiacciai della **VALLE D'AOSTA**, anche se la siccità si fa sentire e le portate sono fortemente ridotte; le coltivazioni non sono allo stremo, ma le alte temperature in fioritura comportano il rischio sterilità per la coltura del riso.

La superficie a riso ha subito una contrazione di **9.000 ETTARI**, segnala **l'Ente Risi**, passando da **227.000** a **218.000 ETTARI**, e adesso la situazione è critica.

Ricorso al riso di importazione

Inoltre, una produzione interna ridotta e di conseguenza prezzi elevati potrebbero spingere alcuni operatori ad approvvigionarsi di riso d'importazione, creando in prospettiva difficoltà per la tenuta delle posizioni di vendita di prodotto italiano.

Farine Nel **1° SEMESTRE 2022** la movimentazione delle **FARINE** risulta in aumento del **4,9%** rispetto al **1° SEMESTRE 2021** e stabile rispetto a quello del **2019**.

Il solo mese di **GIUGNO**, con **27.708 TONNELLATE** (tutti sbarchi), ha registrato però un calo (**-67,2%**, pari a **56 MILA TONNELLATE** in meno) non solo rispetto a **GIUGNO 2021** ma anche rispetto a **GIUGNO 2019 (-76,0%)**.

Semi oleosi In crescita lo sbarco dei **SEMI OLEOSI** che, nel **1° SEMESTRE 2022**, ha raggiunto le **677.254 TONNELLATE**, in crescita del **6,9%** rispetto al **2021** e del **72,1%** rispetto al **2019**.

Positivo il risultato anche del mese di **GIUGNO 2022 (91.719 TONNELLATE)** in aumento del **20,1%** rispetto al **2021**, seppure in calo del **7,0%** rispetto al **2019**.

Nel **1° SEMESTRE 2022** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** risultano in crescita del **5,9%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, ma in calo del **7,8%** rispetto a quello del **2019**, mentre il mese di **GIUGNO 2022**, con **49.014 TONNELLATE**, ha registrato un calo del **3,0%** rispetto al **2021** e del **42,1%** rispetto al **2019**.

Una delle materie prime maggiormente colpita dal conflitto in **UCRAINA** è l'**OLIO DI SEMI DI GIRASOLE**, di cui il paese è uno dei primi esportatori al mondo e che rappresenta un ingrediente non solo di moltissimi alimenti (*sughi pronti, biscotti e merendine, ma anche pasta sfoglia e preparati per brodo, etc..*) ma anche di molti prodotti cosmetici (*Olio da massaggio per bambini, Deodorante solido, Olio detergente, Balsamo per capelli, Olio per la barba...*).

Le industrie alimentari che finora ne facevano uso, lo stanno sostituendo con altri tipo di oli vegetali, riformulando le ricette e cambiando progressivamente le diciture in etichetta. Per quanto riguarda invece la produzione di cosmetici, i produttori stanno fronteggiando la crisi dell'olio ucraino con strategie diverse, alcuni riuscendo ancora a reperirlo seppur a un prezzo maggiore rispetto al passato, mentre gli altri produttori, che non sono in grado di sostenere un tale sforzo economico, sono costretti a sostituire, in fase di creazione dei loro prodotti, l'olio di girasole con altre materie prime, sostenendo anche i costi collegati alla dismissione di etichette e packaging superati.

I prezzi dell'**OLIO DI PALMA GREZZO** malese rimarranno deboli per la maggior parte del **3° TRIMESTRE 2022**, oscillando tra i **1.078,41 DOLLARI** e i **1.168,28 DOLLARI A TONNELLATA**, sostenuti anche da una migliore produzione in **MALESIA**, ha annunciato il **Ministro delle materie prime** malese, dopo che l'**INDONESIA** - produttore rivale nonché il più grande produttore di olio di palma al mondo - ha eliminato la sua tassa sulle esportazioni.

Si prevede però che i prezzi saliranno a **1.123,34- 1.235,68 DOLLARI PER TONNELLATA** nel **QUARTO TRIMESTRE 2022**, con la ripresa del prelievo sulle esportazioni in **INDONESIA** e il previsto calo della produzione, ha aggiunto.

Oli animali e vegetali

Crisi dell'olio di semi di girasole ucraino

Conseguenze per le industrie alimentari e cosmetiche

In calo il prezzo dell'olio di palma

l'Indonesia ha sospeso la tassa sull'esportazione

I prezzi di riferimento dell'**OLIO DI PALMA GREZZO** della **MALESIA** erano saliti a livelli record all'inizio del **2022**, quando l'invasione dell'**UCRAINA** da parte della **RUSSIA** e il divieto temporaneo di esportazione da parte dell'**INDONESIA** avevano ridotto l'offerta globale di olio alimentare.

Nelle ultime settimane, tuttavia, i prezzi sono crollati ai minimi da un anno a questa parte, dopo che l'**INDONESIA** -nel tentativo di rilanciare le esportazioni e di alleggerire le scorte elevate - ha annullato la precedente decisione di limitare le esportazioni e ha eliminato la tassa sulle esportazioni per tutti i prodotti a base di olio di palma fino alla fine del mese di **AGOSTO**.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato nel **1° SEMESTRE 2022 2.779.797 TONNELLATE**, in calo del **2,6%** rispetto al **2021** ma superiori dell'**8,5%**, rispetto ai livelli del **2019**, *ante pandemia*.

1° semestre 2022

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **2.533.058 TONNELLATE**, è in aumento del **5,3%** rispetto al **1° SEMESTRE 2021** e dell'**11,3%** rispetto al **2019**.

Molto positivo il mese di **GIUGNO**, con i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** che hanno movimentato **624.236 TONNELLATE (+30,2%** rispetto a **GIUGNO 2021** e **+12,8%** rispetto allo stesso mese del **2019**) e le **MATERIE PRIME CERAMICHE**, in particolare, che hanno movimentato **580.514 TONNELLATE**, in aumento del **38,5%** rispetto a **GIUGNO 2021** e del **15,7%** rispetto a **GIUGNO 2019**.

Giugno 2022

Monica Domenicali, responsabile del settore ceramica per la **Cgil provinciale**, rimane ottimista per il futuro delle imprese che in provincia occupano circa un migliaio di addetti.

CERDOMUS, COOPERATIVA CERAMICA, ITALCER, GIGACER, CERAMICHE SUL SENIO sono solo alcune delle decine di attività presenti sul territorio, che fanno anche dell'export con quote di mercato rilevanti.

«Le aziende in provincia di Ravenna, moltissime nel faentino, faranno fermate ordinarie in agosto, 2-3 settimane al massimo, non ci sono state infatti richieste di cassa integrazione; il primo semestre 2022 tutto sommato è stato discreto, il mercato c'è, ma l'incognita per l'autunno rimane il prezzo del gas da cui dipende molto la produzione delle piastrelle».

Per ora, quindi, si può parlare di scampato pericolo, perché ad inizio **2022** il rincaro dei costi energetici e lo scoppio della guerra in Ucraina avevano fatto temere una nuova caduta per il settore, dopo l'ottimo recupero del **2021** seguito a un **2020** molto negativo.

*«Le aziende stanno lavorando ed hanno parecchi ordini, – sottolinea la **Domenicali** - ma il prezzo del gas è veramente una variabile molto importante, e se si dovesse confermare il rialzo che c'è stato già nel 2022, potrebbe avere davvero un forte impatto».*

Anche i problemi legati alle forniture dell'argilla dall'**UCRAINA**, che parevano di difficile risoluzione in tempi brevi, sono stati invece affrontati e gestiti in maniera positiva da tante imprese del territorio. **TURCHIA**, ma anche altri paesi, hanno fornito le argille necessarie per la ceramica di qualità che si produce in alcuni stabilimenti in Romagna.

A **SETTEMBRE**, poi, si attende il **CERSAIE**, che tornerà al gran completo, dopo due anni di limitazioni dovute alla pandemia.

ATLAS CONCORDE: UN NUOVO STABILIMENTO PER GRANDI LASTRE

ATLAS CONCORDE, tra i principali player nel panorama ceramico mondiale, investirà oltre **60 MILIONI DI EURO** (che si aggiunge ai **160 MILIONI** stanziati negli ultimi 5 anni per lo sviluppo industriale e logistico) per realizzare, presso il sito produttivo di **FINALE EMILIA (MODENA)**, un nuovo stabilimento per la produzione di *grandi lastre in gres porcellanato*, puntando a rafforzare il posizionamento dell'azienda in questo segmento che, come sottolinea il **CEO Maurizio Mazzotti**, *“si affianca in maniera sempre più importante ai segmenti dei grandi formati in gres porcellanato e ai rivestimenti in ceramica in cui Atlas Concorde continua a consolidare la sua presenza”*.

Il nuovo impianto, grazie all'ampliamento della fabbrica esistente per una superficie aggiuntiva di **35.000 MQ**, verrà realizzato con le più avanzate tecnologie produttive e raggiungerà i più elevati standard di sostenibilità ambientale del settore, dimostrando l'impegno dell'azienda nel contribuire a un futuro a zero emissioni di carbonio. La struttura sarà ricoperta da un impianto fotovoltaico in grado di generare fino a **3.850 MWH** all'anno con una conseguente riduzione di **2.000 TONNELLATE DI CO2**. Inoltre, opererà garantendo ridottissime concentrazioni di emissioni inquinanti e sarà *“Hydrogen Ready”*, pronto per la futura introduzione dell'idrogeno nel processo produttivo.

Lo stabilimento, la cui costruzione è già in corso, entrerà in produzione nel **GIUGNO 2023**, generando un aumento di circa il 60% degli attuali posti di lavoro presso il sito di **FINALE EMILIA**.

3. PRODOTTI METALLURGICI

Per i **PRODOTTI METALLURGICI** il **1° SEMESTRE 2022**, con **3.555.661 TONNELLATE** movimentate, registra, nonostante la guerra, una crescita del **9,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, pur essendo in calo del **2,9%** rispetto ai livelli del **2019**.

1° semestre 2022

Anche il mese di **GIUGNO** ha registrato una crescita della movimentazione del **8,3%** rispetto a **GIUGNO 2021**, con **634.276 TONNELLATE**, ma una stabilità rispetto al mese di **GIUGNO 2019**.

Giugno 2022

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO (ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA)** nei **PRIMI 6 MESI DEL 2022**, pari a **343.245 TONNELLATE**, sono in calo del **22,8%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Calano gli sbarchi da Taranto

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI (+11,5%** rispetto allo stesso periodo del **2021**), i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con **325 MILA TONNELLATE (-2,0%)** e la **FRANCIA** con **240 MILA TONNELLATE (+47,2%)**.

Stabili gli scambi UE

Analizzando i singoli Paesi di scambio, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici da/per **PAESI EXTRA-UE**, pari a **2.254.745 TONNELLATE** (il **63%** del totale), è in aumento del **8,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Cresce l'import da Paesi Extra UE

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono la **CINA** con **398 MILA TONNELLATE** (nel **2021** erano arrivati **SOLO 130 MILA TONNELLATE**), la **COREA DEL SUD** con oltre **315 MILA TONNELLATE (+61,7%)**, il **GIAPPONE** con **270 MILA TONNELLATE** (nel **2021** erano arrivati **SOLO 28 MILA TONNELLATE**), il **VIETNAM** con **245 MILA TONNELLATE (+70%)**, la **TURCHIA** con **242 MILA TONNELLATE (-26,9%)**.

Anche il **SESTO MESE DEL 2022** si chiude con un significativo segno negativo per la produzione mondiale di acciaio.

Produzione mondiale: -5,5% in sei mesi

I dati diffusi dalla **WORD STEEL ASSOCIATION** confermano un **GIUGNO** di difficoltà per tutte le macroaree del globo.

Complessivamente la produzione di **GIUGNO 2022** è stata di **158,1 MILIONI DI TONNELLATE**, il **5,9%** in meno rispetto a **GIUGNO 2021**.

Il maggior calo produttivo è quello registrato nell'**AREA RUSSO-UCRAINA**, con un **-34,3%**, seguita dall'**AFRICA (-18,7%)**, dall'**UE A 27 PAESI (-12,2%)** e dall'**ALTRA EUROPA** a **-10,9%**.

Nel **1° SEMESTRE 2022**, invece, la produzione mondiale è stata di **949,4 MILIONI DI TONNELLATE (-5,5%)** sul **2021**; anche in questo caso, l'**AREA RUSSO-UCRAINA** svetta nei ribassi con un **-18%**.

Nella classifica dei primi 10 produttori, solo l'**INDIA** ha aumentato il proprio output di acciaio del **6,3%**, con **10 MILIONI DI TONNELLATE**. In diminuzione del **3,3%** la **CINA** che ha sfornato **90,7 MILIONI DI TONNELLATE**. Il calo più pesante però spetta alla **RUSSIA**, che chiude il mese di giugno con un **-22%** (per il semestre la flessione è invece del **7,2%**).

I costi dell'industria siderurgica italiana nel primo semestre 2022

Nel **1° SEMESTRE 2022** i **COSTI DI PRODUZIONE** ed i **PREZZI DELL'ACCIAIO** hanno mostrato un andamento fortemente condizionato dal nuovo evento straordinario rappresentato dalla guerra tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, dopo quello della *pandemia di Covid-19*, tuttora in corso.

La pandemia ha generato strozzature e disequilibri nelle filiere produttive e nelle catene di distribuzione mondiali e, quindi, i prezzi delle materie prime, semilavorati e merci finite hanno iniziato a salire in tutto il mondo.

La guerra tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, in una delle aree più strategiche per quanto attiene l'approvvigionamento energetico, alimentare e delle materie prime metallurgiche, ha ulteriormente aggravato la pressione sui prezzi, con un'inflazione schizzata alle stelle, al punto che non si vedevano valori simili da metà degli anni 80.

Tutte le banche centrali sono impegnate per normalizzare le pressioni sui prezzi e calmierare l'inflazione, in quanto il timore è che questi interventi possano provocare una recessione, che, in assenza di una soluzione del conflitto e di una definitiva sconfitta del virus, potrebbe trasformarsi in una **stagflazione**.

Gli eventi di cui sopra hanno avuto un impatto rilevante sugli andamenti dei prezzi delle materie prime e delle fonti energetiche impiegate nella produzione dell'acciaio, quindi sui costi di produzione e di vendita dei prodotti siderurgici.

L'andamento dei prezzi dei prodotti siderurgici è stato fortemente condizionato da quello dei costi di produzione, dopo un primo bimestre di relativa stabilità.

Tra **GENNAIO E APRILE** (rispettivamente punto minimo e massimo) i prezzi per tonnellata dei **COILS E DELLE LAMIERE A CALDO** sono cresciuti rispettivamente del **40,6%** e del **39,4%**.

Nello stesso periodo, i prezzi per tonnellata del **TONDO PER CEMENTO ARMATO, DEI LAMINATI MERCANTILI E DELLE TRAVI** hanno registrato un incremento rispettivamente del **41,7%**, **36,9%** e del **42,4%**.

Nei **DUE MESI SUCCESSIVI** la situazione si è ribaltata.: i prezzi dei **COILS E DELLE LAMIERE A CALDO** sono calati rispettivamente del **29,2%** e del **29,4%**, e i prezzi del **TONDO PER CEMENTO ARMATO, DEI LAMINATI MERCANTILI E DELLE TRAVI** sono diminuiti rispettivamente del **19,6%**, del **7%** e del **9,8%**,

Pertanto, se nei primi mesi dell'anno le aziende produttrici sono riuscite a scaricare l'aumento dei costi dell'acciaio sui prezzi dei prodotti grazie anche ad una domanda ancora tonica, negli ultimi due mesi considerati ciò non è stato più possibile sia perché l'impennata dei prezzi dei prodotti ha scoraggiato la domanda, sia perché nel frattempo il consumo di acciaio ha incominciato a diminuire a causa della decelerazione della crescita economica.

Prospettive a breve termine, in un contesto pieno di incognite e di grande incertezza, sono molto complesse, ma alcune tendenze sembrano delinearsi con una sufficiente attendibilità.

La prima è che l'economia sta rallentando, tanto che si teme una prossima recessione, con la conseguenza che il consumo di acciaio è destinato a calare, tranne che in alcuni settori utilizzatori come quello delle costruzioni. Nello stesso tempo, i costi delle materie prime e soprattutto quelli delle fonti energetiche potrebbero invece aumentare.

Pertanto, rallentamento della domanda di prodotti siderurgici e aumento dei costi di produzione dell'acciaio tenderanno a comprimere i margini e l'impossibilità a compensare la loro riduzione con l'aumento delle vendite in quantità complicherà in modo rilevante la gestione delle aziende siderurgiche.

L'elemento che potrebbe cambiare questo scenario sfavorevole è un accordo tra **RUSSIA** e **UCRAINA** per il cessate il fuoco e l'avvio di un negoziato per porre fine alla guerra.

MARCEGAGLIA, ACQUISIZIONE «TRASFORMATIVA» DA 228 MILIONI DI EURO

(IL SOLE 24 ORE, 13 LUGLIO 2022)

Il gruppo **MARCEGAGLIA** ha firmato un accordo per acquisire il **100%** di tutte le principali società della divisione *prodotti lunghi in acciaio inossidabile* di **OUTOKUMPU**, multinazionale finlandese leader mondiale nella produzione di acciaio inox e tra i campioni riconosciuti di sostenibilità: un'acciaieria a forno elettrico per acciai speciali, un impianto di laminazione di vergelle e uno di produzione di barre a **SHEFFIELD (UK)**; un impianto di produzione di barre a **RICHBURG (USA)**; un impianto di laminazione a caldo di vergelle e uno di produzione di fili trafilati a **FAGERSTA (SVEZIA)**.

L'operazione sarà perfezionata entro la fine del **2022**, dopo il via libera da parte dell'antitrust.

La divisione ha realizzato nel **2021** ricavi per **810 MILIONI DI EURO** con un Ebitda di **47 MILIONI DI EURO**, impiegando circa **700 PERSONE**. Il valore totale dell'operazione (enterprise value) ammonta a **228 MILIONI DI EURO**.

Il gruppo **MARCEGAGLIA**, per la prima volta nella sua storia, investe nella produzione primaria di acciaio. «*Grazie a questa importante acquisizione trasformativa, il nostro gruppo rafforza ulteriormente il proprio business degli acciai speciali – commentano **ANTONIO** ed **EMMA MARCEGAGLIA**, rispettivamente presidente e vicepresidente del Gruppo omonimo – attraverso due linee strategiche. La prima riguarda i prodotti piani in acciaio inox, dove si realizza una parziale integrazione a monte della catena del valore in un'ottica di accorciamento e stabilità delle filiere e si sviluppa un'offerta di prodotti sempre più sostenibili e competitivi. La seconda, ampliando in maniera significativa la produzione di prodotti lunghi in acciaio inox e arricchendo ulteriormente la gamma di prodotti e tipologie di acciai. L'operazione, inoltre, punta a consolidare la nostra posizione sui mercati internazionali, acquisendo ulteriori quote di mercato sia in **EUROPA** che in **NORD AMERICA**».*

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **1° SEMESTRE 2022**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **1.225.826 TONNELLATE**, in diminuzione del **5,5% (71 MILA TONNELLATE in meno)** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **3,8%** rispetto al **1° SEMESTRE 2019**.

PETROLIFERI E CHIMICI

In aumento, inoltre, nel **1° SEMESTRE 2022** rispetto allo stesso periodo del **2021**, i **PRODOTTI CHIMICI (+40,8%)** che, con **513.412 TONNELLATE**, superano anche i volumi del **2019 (+29,3%)**.

Nel mese di **GIUGNO 2022**, i **PRODOTTI PETROLIFERI** sono calati “mese su mese” del **29,6%** rispetto al **2021** e del **26,5%** sul **2019**, mentre i **PRODOTTI CHIMICI** sono aumentati del **18,4%** sul **2021** e del **51,7%** sul **2019**.

Tra il **2022** e il **2025** **VERSALIS** investirà **200 MILIONI** sul proprio stabilimento di **RAVENNA** e segnerà una nuova fase per gli elastomeri, orientandoli ad una produzione green.

Il nuovo corso green di Versalis
200 milioni su Ravenna in tre anni

L'evoluzione annunciata già anni addietro e per lungo tempo rimandata ora sembra diventare realtà, come dimostra il “**piano industriale**” dell'azienda chimica interna ad **ENI**.

La stessa **ENI**, attraverso una nota, comunica come «*a **RAVENNA** si sta finalizzando il progetto per l'incremento della produzione di elastomeri ad alto valore aggiunto destinati al settore pneumatici e automotive e continua lo sviluppo di prodotti con contenuto di materia prima riciclata della gamma Versalis Revive. **VERSALIS** partecipa, inoltre, al progetto congiunto di decarbonizzazione del distretto di **RAVENNA** e **FERRARA** con partner industriali del territorio*».

Le organizzazioni sindacali rilevano positivamente come il piano industriale di **VERSALIS** proceda «*in una direzione strategica che comprende specializzazione, circolarità, chimica da rinnovabili ed efficienza*».

CONCIMI Ancora rilevante il calo dei volumi movimentati nel **PORTO DI RAVENNA** per i **CONCIMI** nel **1° SEMESTRE 2022**, con **714.791 TONNELLATE (-15,4%** rispetto allo stesso periodo del **2021)**, inferiori del **6,3%** anche ai volumi dello stesso periodo del **2019**.

Molto buono, invece, il mese di **GIUGNO (+20,0%** su **GIUGNO 2021** e **+153,7%** su quello del **2019)**.

L'UE sospende i dazi ordinari su alcuni fertilizzanti

L'**UNIONE EUROPEA** ha sospeso i dazi ordinari su **AMMONIACA** e **UREA** per produrre **FERTILIZZANTI AZOTATI**, con una decisione resa necessaria dall'aumento dei prezzi di queste sostanze a partire dal **2021**. Le quotazioni sono ulteriormente cresciute con la guerra in **UCRAINA**, incidendo in maniera significativa sui costi di produzione degli agricoltori europei.

La sospensione non riguarda i dazi convenzionali sui principali fertilizzanti utilizzati direttamente dagli agricoltori (come il **FOSFATO DI AMMONIO**), né le misure antidumping attualmente in vigore su alcuni prodotti importati da **TRINIDAD E TOBAGO** e dagli **USA**, ma comunque lo stop alle tariffe doganali «è un passo nella giusta direzione», commentano le organizzazioni agricole europee **COPA** (*Comitato delle organizzazioni professionali agricole*) e **COGECA** (*Confederazione Generale delle Cooperative Agricole*), ma solo un intervento analogo su tutti i dazi per tutti i concimi «*potrebbe abbassare i prezzi pagati dagli agricoltori a lungo termine*».

CONTENITORI Nel **1° SEMESTRE 2022** i **CONTENITORI**, per **123.111 TEUs**, sono in crescita sia rispetto al **2021 (+12,7%)** sia rispetto al **2019 (+11,9%)**.

La crescita ha riguardato principalmente i **TEUs PIENI**, pari a **95.898** (il **78,0%** del totale dei **TEUs**), in crescita del **13,3%** rispetto al **2021** e in crescita dell'**8,8%** rispetto al **2019**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata in contenitori nel **1° SEMESTRE 2022**, pari a **1.316.377 TONNELLATE**, è in aumento sia rispetto al **2021 (+10,3%)** sia al **2019 (+5,3%)**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **239**, è in linea con le **234** del **1° SEMESTRE 2021**, ma in calo rispetto al **2019 (14 NAVI in meno)**.

Nel solo mese di **GIUGNO**, sono stati movimentati **19.862 TEUs**, di cui **15.380 pieni (+18,6% sul 2021)** e **4.482 vuoti (-6,5% sul 2021)**, in significativa crescita rispetto a quelli di **GIUGNO 2021 (+11,5%)** e in calo rispetto a quelli di **GIUGNO 2019 (-5,3%)**.

Sono **212.348** le **TONNELLATE MENSILI** corrispondenti, in crescita del **17,3%** rispetto a **GIUGNO 2021** e in calo dell'**8,3%** rispetto **GIUGNO 2019**.

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

Il mercato del trasporto marittimo dei container mostra segnali contrastanti, con i noli dei contratti a lungo termine in crescita e quelli degli spot in calo.

Aumentano i noli a lungo e calano gli spot

Nel primo caso, la società norvegese **XENETA** sostiene – in una nota del 30 giugno scorso – che **GIUGNO** è “*stato un altro mese eccezionale per le tariffe a lungo termine*”, che sono mediamente cresciute del **10,1%**, dopo l’aumento del **30,1%** di **MAGGIO**.

Confrontando i valori attuali con quelli dello stesso periodo del **2021** emerge un’impennata del **169,8%**, con soli due mesi di calo negli ultimi diciotto mesi.

Per quanto riguarda l’**EUROPA**, l’indice dei noli relativi alle importazioni è aumentato del **13,7%** e quello delle esportazioni del **6,2%**.

XENETA conferma il calo delle tariffe spot e sottolinea che i rapporti tra vettori e caricatori si stanno sempre più incrinando, anche per l’aumento dei ritardi delle portacontainer, al punto che stanno aumentando gli spedizionieri che si rivolgono a compagnie più piccole o addirittura noleggiano loro stessi le navi.

Secondo gli analisti, siamo vicini a un punto di rottura che potrebbe creare forti cambiamenti.

Le rilevazioni di un altro indice importante per il trasporto di container, il **DREWRY CONTAINER INDEX**, confermano la riduzione dei noli spot. L'indice composito, che riguarda tutte le regioni, è diminuito nell'**ULTIMA SETTIMANA DEL MESE DI GIUGNO** del **3%**, con una media di **7.066 DOLLARI** per un container da 40 piedi, rispetto alla settimana precedente, e del **16%** rispetto alla stessa settimana del **2021**.

Lungo la rotta tra **SHANGHAI** e **GENOVA** la riduzione è del **2%** (**10.884 DOLLARI** per container), mentre su quella tra **SHANGHAI** e **ROTTERDAM** è del **4%** (**9.240 DOLLARI** per container).

TRAILER E ROTABILI

Buono il risultato complessivo del **1° SEMESTRE 2022** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **6,9%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI** (**45.543 PEZZI**, **2.938** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e del **22,7 %** in termini di **MERCE MOVIMENTATA** (**891.010 TONNELLATE**) rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Inoltre, i pezzi movimentati hanno superato di **5.107 PEZZI** (il **12,6%** in più) i volumi dei **1° SEMESTRE 2019**, mentre per la merce si è registrato un aumento del **11,7%**.

Per il mese di **GIUGNO 2022** si sono registrati **8.008 PEZZI MOVIMENTATI** (**196 PEZZI** in meno, **-2,4%**) rispetto allo stesso mese del **2021**) mentre, in termini di merce movimentata (**145.255 TONNELLATE**) la crescita è stata del **12,9%**.

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

Nel **PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **40.082**, sono in crescita dell'**11,8%** rispetto al **2021** (**4.234** pezzi in più) e, nel solo mese di **GIUGNO**, i pezzi sono stati **6.615** pezzi, **418** in meno rispetto a **GIUGNO 2021** (**-5,9%**) ma **615** (**+10,3%**) in più rispetto allo stesso mese del **2019**.

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

Il report Relativo al **SECONDO TRIMESTRE 2022** dell'**OSSERVATORIO SULLE TENDENZE DI MOBILITÀ DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA DEL COVID-19**, nato in seno al **MIMS**, mostra una forte crescita dei flussi di mobilità per tutte le modalità di trasporto rispetto all'analogo periodo del **2021**.

In particolare, per quel che attiene la modalità marittima, l'analisi evidenzia una decisa progressione rispetto al **2021**.

Il traffico dei traghetti è infatti in aumento dell'**84%** e quello delle crociere addirittura del **573%** rispetto al periodo **APRILE – GIUGNO 2021**.

Solo i primi si posizionano però sopra i livelli pre-pandemici (**+7%** rispetto al **SECONDO TRIMESTRE 2019**), mentre il segmento delle crociere resta inferiore del **59%** a quello dello stesso periodo di tre anni fa (ma comunque in miglioramento, dato che nel primo trimestre il divario era del **68%**).

Lo studio evidenzia, inoltre, che il trasporto merci tramite veicoli pesanti risulta in aumento del **7%** (sia per le rilevazioni **ANAS** che per quelle di **AUTOSTRAD**), con un confronto che resta positivo anche se rapportato al **2019**.

In particolare, rispetto **SECONDO TRIMESTRE 2019**, il settore risulta aver aumentato gli spostamenti del **6%** secondo **ANAS** e del **3%** secondo **AUTOSTRAD**, migliorando così (in entrambi i casi di un punto percentuale) le performance anche rispetto alle rilevazioni del primo trimestre dell'anno.

Risultato, invece, ancora negativo nel **1° SEMESTRE 2022** per quanto riguarda le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato **4.276 PEZZI**, con **1.529 PEZZI IN MENO (-26,3%)** rispetto ai **5.805 PEZZI** del **2021** e **2.660 PEZZI IN MENO (-38,4%)** rispetto ai **6.936 PEZZI** del **2019**.

Dopo un **MARZO** ed un **APRILE** disastrosi, in cui la movimentazione è risultata nulla, dal mese di **MAGGIO** si segnala una ripresa. A **GIUGNO 1.179 PEZZI SBARCATI**, per **172 PEZZI IN PIÙ (+17,1%)** rispetto allo stesso mese del **2021**.

Traffico traghetti
superiore a quello
pre-pandemico

AUTOMOTIVE

Auto, continua il crollo delle immatricolazioni

A **GIUGNO 2022**, le immatricolazioni di autovetture hanno continuato la loro tendenza al ribasso nell'**UE** (inclusi **UK** e **PAESI EFTA**), segnando un calo del **16,8%** poiché *“i problemi della catena di approvvigionamento continuano a limitare la produzione di veicoli”*.

Lo afferma **ACEA** (l'associazione continentale dei produttori) nel consueto aggiornamento mensile segnalando che nel mese di **GIUGNO** le nuove immatricolazioni sono state pari a **1.066.137 UNITÀ**.

Tutti e quattro i principali mercati dell'UE hanno contribuito alla caduta.

La **GERMANIA** ha registrato il calo più forte (**-18,1%**), seguita da **ITALIA (-15,0%)** e **FRANCIA (-14,2%)**. La **SPAGNA** ha invece registrato un calo più contenuto (**-7,8%**).

Nel **1° SEMESTRE 2022**, le immatricolazioni di auto nuove nell'**UE** (inclusi **UK** e **PAESI EFTA**) sono diminuite del **13,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, per un totale di circa **5,597 MILIONI DI UNITÀ**.

Tutti i principali mercati della regione hanno registrato cali a doppia cifra: **ITALIA (-22,7%)**, **FRANCIA (-16,3%)**, **GERMANIA (-11%)** e **SPAGNA (-10,7%)**.

5. CROCIERE

Grazie all'accordo siglato tra **AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE** e **ROYAL CARIBBEAN**, che prevede 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*, a partire da **DOMENICA 23 MARZO**, **RAVENNA** e tutta la **ROMAGNA** sono diventate una vera e propria meta crocieristica nazionale, con arrivo e partenza dal **PORTO DI RAVENNA** di migliaia di persone da tutto il mondo sia in "*homeport*" (*porto di partenza/arrivo della crociera*) sia in "*transito/scalo*" (*quanto la nave si ferma in porto per una certa quantità di ore prima di ripartire per la seguente destinazione dell'itinerario*).

Sino a tutto **GIUGNO 2022** si sono registrati a **RAVENNA 40 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **51.078 PASSEGGERI**, di cui **41.467** in "*home port*" (**20.811** sbarcati e **20.656** imbarcati) e **9.560** "*in transito*".

Nel solo mese di **GIUGNO**, si sono registrati **17 SCALI** e **27.114 CROCIERISTI**, di cui **23.123** in "*home port*" a Ravenna e **3.987** "*in transito*".

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

Sono **40** le navi da crociera che, da **MARZO A FINE GIUGNO**, sono attraccate al **TERMINAL DI PORTO CORSINI**.

Un inizio di buon auspicio, anche se con qualche criticità collegata alla naturale fase di "rodaggio" di questa nuova realtà, destinata a risolversi man mano che saranno consolidate le molteplici interazioni tra il Terminal, il territorio e i suoi stakeholder.

Di certo, dopo anni di arrivi deludenti e l'arresto degli accosti dovuti alla pandemia, si apre una nuova stagione crocieristica per l'hub ravennate.

Le associazioni di categoria si trovano concordi nell'ipotizzare che il **2022** sia un anno di sperimentazione.

A Ravenna per il terminal crociere è un anno di prova

Per **Mauro Mambelli**, presidente **Confcommercio Ravenna** «La riqualificazione dell'attuale terminal dedicato alle navi da crociera e l'aumento del traffico crocieristico che già in queste ultime settimane ha portato a Ravenna migliaia di passeggeri sono segnali tangibili dell'enorme potenzialità di questo comparto e di conseguenza cresce l'interesse per il nostro territorio e soprattutto per le attività che ruotano attorno a questo segmento di turismo. Il territorio ravennate e il suo centro storico devono essere strategici nell'accogliere i crocieristi ed oggi gli esercizi commerciali e i pubblici esercizi si sono organizzati per accogliere al meglio le esigenze di questo segmento turistico».

Della stessa idea **Riccardo Ricci Petitoni**, referente per **Confesercenti – Centro Storico**: «Con il nuovo gestore del terminal e la sua scelta di fare di Ravenna il proprio home port, si apre una nuova fase che può avere sviluppi importanti per la comunità commerciale. Ci sono certamente grandi aspettative, ma dobbiamo prenderci anche il tempo per capire come si muoveranno i flussi di passeggeri, e dare il tempo alle compagnie ed ai tour operator di conoscere la città e le sue proposte, per questo sarà un'annualità propedeutica per sviluppare appieno le politiche di accoglienza per gli anni che verranno. Dobbiamo comunque dare il meglio per presentare Ravenna nel migliore dei modi, e studiare strategie per estendere la visita alla città per chi ci raggiunge per imbarcarci. È un mercato nuovo che dobbiamo imparare a conoscere e ad analizzare, per cui non è scontato che ad accosti di grosse navi corrispondano necessariamente grandi flussi di passeggeri verso il Centro Storico, ma non per questo dovremo lesinare l'entusiasmo, ed anzi di ogni esperienza dovrà esser fatto tesoro in chiave futura».

Royal Caribbean: nel Mediterraneo più servizi per la clientela italiana

ROYAL CARIBBEAN propone, per la stagione in corso, una serie di servizi su misura dedicati unicamente agli ospiti italiani, per renderne ancora più piacevole l'esperienza a bordo delle tre navi di punta (*WONDER OF THE SEAS* e *ODYSSEY OF THE SEAS*, in partenza da **CIVITAVECCHIA** e *BRILLIANCE OF THE SEAS* in partenza da **RAVENNA**).

Le crociere nel **MEDITERRANEO** di **ROYAL CARIBBEAN** stanno riscuotendo nella stagione in corso un grande successo, con un numero di prenotazioni sopra le aspettative che, tuttavia, l'offerta riesce a fronteggiare anche in virtù della struttura delle navi funzionale e a un'ampia disponibilità di cabine.

Il buon andamento della stagione estiva di **ROYAL CARIBBEAN** sta facendo da volano alle prenotazioni dell'**ESTATE 2023** che vedranno ancora *ODYSSEY OF THE SEAS* in partenza da **CIVITAVECCHIA** per itinerari in **GRECIA** e **ISRAELE**; *SYMPHONY OF THE SEAS*, dedicata agli itinerari in **SPAGNA** e **FRANCIA**, ed *EXPLORER OF THE SEAS* della classe Voyager salpare da **RAVENNA** per l'**ADRIATICO** e la **GRECIA**.

Vale la pena segnalare come siano significative le **RICADUTE DIRETTE** sul territorio della crocieristica, quantificate in diversi Studi, anche recenti, a livello internazionale, nazionale e locale.

Ricadute sul territorio dalle crociere

Per quanto riguarda i **CROCIERISTI** (in "Home Port" e "in transito"), la spesa riguarda Alberghi, Ristorazione, Trasporti, Tours, prodotti di consumo e Souvenir, Cultura e spettacolo, mentre, per i **MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO**, la spesa riguarda, oltre all'acquisto di prodotti di consumo, i servizi di Comunicazione, Voice ed internet, Ristorazione, Trasporto, servizi bancari.

Ci sono, poi, tutti i **SERVIZI ACQUISTATI DALLA NAVE**: Servizi Tecnico Nautici (*piloti, ormeggiatori*), Servizi terminalistici (*vigilanza, controlli di sicurezza*), Fornitura di beni e servizi alla nave (*acqua, smaltimento rifiuti, provviste alimentari*), Servizi per accoglienza passeggeri e equipaggio, Bunkeraggio.

A quelle dirette, si aggiungono le **RICADUTE INDIRETTE** (*valore dei beni e servizi intermedi acquistati dalle imprese del territorio per produrre, a loro volta, i beni e i servizi destinati a soddisfare la domanda dei crocieristi e della nave*) e le **RICADUTE INDOTTE** (*ulteriore valore della domanda generata dalla remunerazione dei fattori produttivi coinvolti direttamente e indirettamente nella produzione dei beni e servizi per i crocieristi e per la nave*).

6. TRAFFICO FERROVIARIO

La “cura del ferro” per il porto di Ravenna. Superati i 4.500 treni

Nel comprensorio portuale di Ravenna, che conta oggi **35 KM TOTALI DI BINARI** e 10 società raccordate alla ferrovia, il traffico ferroviario nel **1° SEMESTRE 2022** si sono registrati **4.526 TRENI**: **+3,9%** rispetto al **2021 (4.356 TRENI)** e **+25,2%** rispetto al **2019 (3.614 TRENI)**.

Sono state trasportate via treno **1.972.437 TONNELLATE** di merce, in crescita del **7,0%** sia rispetto al **2021** e che al **2019**.

Il **NUMERO DI CARRI**, pari a **36.437**, è in crescita del **8,1%** rispetto al **2021** e del **12,1%** rispetto al **2019**.

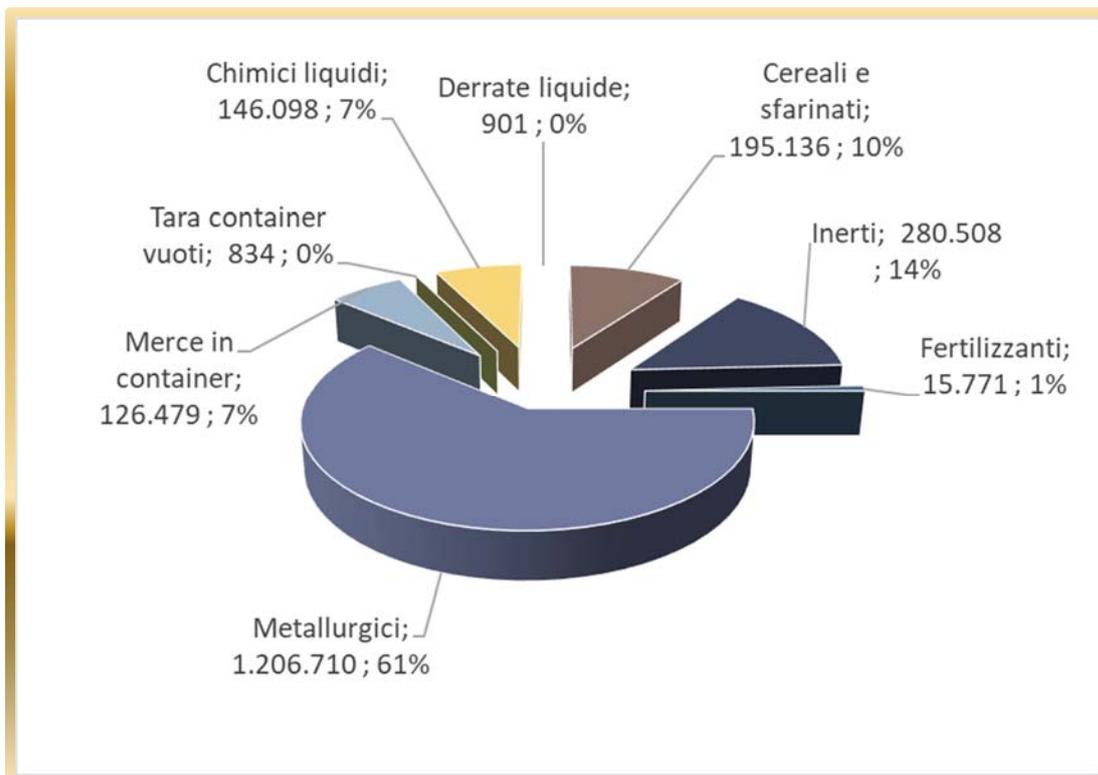
L’**incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo** ha raggiunto nel **1° SEMESTRE 2022** il **14,2%** (nel **2021** era il **14,4%**).

Gli incrementi più significativi sono stati, in termini percentuali, quelli della **MERCE IN CONTAINER (126.479 TONNELLATE; +79,8% sul 2020 e +46,6% sul 2019)** e, in termini assoluti, quelli dei **METALLURGICI**, che con **1,2 MILIONI DI TONNELLATE**, rappresentano il **61%** del totale (**+10,9% sul 2020 e +10,9% sul 2019**).

In crescita gli **INERTI**, pari a **280 MILA TONNELLATE**, cresciuti del **24,2%** rispetto allo stesso periodo del **2021** ma in calo del **37,0%** rispetto al **2019**.

In crescita anche i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI** pari a **146 MILA TONNELLATE (+3,2% sul 2020 e +32,9% sul 2019)**, e i **FERTILIZZANTI**, **16 MILA TONNELLATE (+31,5% sul 2020)**.

Il tasto dolente è quello dei **CEREALI** che, rispetto al **2021**, hanno perso oltre **100 MILA TONNELLATE (-35,9% sul 2021)** (si veda l’approfondimento al **P.TO 1**, con la **FIGURA 4) TRASPORTO FERROVIARIO DI CEREALI – SERIE STORICA**).

FIGURA 5 - TRAFFICO FERROVIARIO 1° SEMESTRE 2022 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA

(DATI IN TONNELLATE)

In termini di **TEUs**, si è registrato un aumento del **130,9%** (ovvero **7.341 TEUs** in più) rispetto al **2021** mentre, rispetto al **2019**, un aumento del **56,4%** (ovvero **4.668 TEUs** in più).

La buona performance (circa **5.671 TEUs**) del servizio intermodale su *SEGRATE* di **MEDLOG** (attivo da **APRILE 2020**) e la partenza del nuovo collegamento intermodale (**4.903 TEUs**) che collega *MARZAGLIA* e il **TERMINAL CONTAINER RAVENNA** (attivo da fine **APRILE 2021**), hanno abbondantemente compensato la mancanza di traffico contenitori con *DINAZZANO* che ha pesato in negativo per **3.972 TEUs**.

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



TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	giugno-21			giugno-22			Differenza GIU. 2022 vs GIU. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Mese di:								
Numero toccate			236			242	6	2,5%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.871.040	349.623	2.220.663	2.057.378	311.652	2.369.030	148.367	6,7%
Prodotti petroliferi	274.948	15.615	290.563	194.982	9.500	204.482	-86.081	-29,6%
Rinfuse liquide non petrolifere	115.187	29.697	144.884	160.442	28.983	189.425	44.541	30,7%
Rinfuse solide	848.476	73.151	921.627	915.237	57.786	973.023	51.396	5,6%
Merci varie	501.149	52.768	553.917	608.377	36.120	644.497	90.580	16,4%
Merci in container	89.290	91.772	181.062	119.165	93.183	212.348	31.286	17,3%
Merci su trailer/rotabili	41.990	86.620	128.610	59.175	86.080	145.255	16.645	12,9%
CONTAINER (TEU)	9.591	8.171	17.762	10.607	9.255	19.862	2.100	11,8%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.324	3.880	8.204	4.371	3.637	8.008	-196	-2,4%
Trailer	3.305	3.728	7.033	3.181	3.434	6.615	-418	-5,9%
Automotive	1.007	0	1.007	1.179	0	1.179	172	17,1%
Auto e altri veicoli	12	152	164	11	203	214	50	30,5%
PASSEGGGERI (numero) di cui:	29	24	53	22	13	27.149	27.096	51124,5%
su traghetti	29	24	53	22	13	35	-18	-34,0%
su navi da crociera			0			27.114	27.114	n.d.

PERIODO	gennaio-giugno 2021			gennaio-giugno 2022			Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.337			1.364	27	2,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	10.936.911	1.881.407	12.818.318	12.045.283	1.812.605	13.857.888	1.039.570	8,1%
Prodotti petroliferi	1.239.129	58.122	1.297.251	1.185.449	40.377	1.225.826	-71.425	-5,5%
Rinfuse liquide non petrolifere	774.353	139.362	913.715	978.235	157.704	1.135.939	222.224	24,3%
Rinfuse solide	5.109.678	339.631	5.449.309	5.436.790	235.030	5.671.820	222.511	4,1%
Merci varie	3.001.409	236.927	3.238.336	3.398.988	217.928	3.616.916	378.580	11,7%
Merci in container	560.909	632.886	1.193.795	664.991	651.386	1.316.377	122.582	10,3%
Merci su trailer/rotabili	251.433	474.479	725.912	380.830	510.180	891.010	165.098	22,7%
CONTAINER (TEU)	56.326	52.887	109.213	65.871	57.240	123.111	13.898	12,7%
Numero toccate navi portacontainer			234			239	5	2,1%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	22.874	19.731	42.605	23.664	21.879	45.543	2.938	6,9%
Trailer	17.032	18.816	35.848	19.282	20.800	40.082	4.234	11,8%
Automotive	5.805	0	5.805	4.276	0	4.276	-1.529	-26,3%
Auto e altri veicoli	37	915	952	106	1.079	1.185	233	24,5%
PASSEGGGERI (numero) di cui:	107	141	248	89	89	51.256	51.008	20567,7%
su traghetti	107	141	248	89	89	178	-70	-28,2%
su navi da crociera			0			51.078	51.078	n.d.



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	giugno-21			giugno-22			Differenza GIU. 2022 vs GIU. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.871.040	349.623	2.220.663	2.057.378	311.652	2.369.030	148.367	6,7%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	390.135	45.312	435.447	355.424	38.483	393.907	-41.540	-9,5%
Prodotti petroliferi	274.948	15.615	290.563	194.982	9.500	204.482	-86.081	-29,6%
Prodotti chimici	59.431	23.655	83.086	73.353	24.983	98.336	15.250	18,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	51.161	6.042	57.203	81.069	4.000	85.069	27.866	48,7%
Concimi	4.595	0	4.595	6.020	0	6.020	1.425	31,0%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.480.905	304.311	1.785.216	1.701.954	273.169	1.975.123	189.907	10,6%
Prodotti agricoli e animali	110.705	0	110.705	98.238	3.300	101.538	-9.167	-8,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	172.847	13.713	186.560	124.464	17.306	141.770	-44.790	-24,0%
Combustibili minerali	27.186	0	27.186	8.941	0	8.941	-18.245	-67,1%
Minerali e cascami per la metallurgia	5.626	0	5.626	10.013	0	10.013	4.387	78,0%
Prodotti metallurgici	535.928	49.952	585.880	604.083	30.193	634.276	48.396	8,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	461.064	18.538	479.602	624.236	0	624.236	144.634	30,2%
Concimi	32.098	40.900	72.998	48.721	38.879	87.600	14.602	20,0%
Prodotti chimici	3.500	0	3.500	4.249	3.100	7.349	3.849	110,0%
Prodotti Diversi	671	2.816	3.487	669	1.128	1.797	-1.690	-48,5%
Merci in container	89.290	91.772	181.062	119.165	93.183	212.348	31.286	17,3%
Merci su trailer/rotabili	41.990	86.620	128.610	59.175	86.080	145.255	16.645	12,9%

PERIODO	gennaio-giugno 2021			gennaio-giugno 2022			Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	10.936.911	1.881.407	12.818.318	12.045.283	1.812.605	13.857.888	1.039.570	8,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	2.013.482	197.484	2.210.966	2.163.684	198.081	2.361.765	150.799	6,8%
Prodotti petroliferi	1.239.129	58.122	1.297.251	1.185.449	40.377	1.225.826	-71.425	-5,5%
Prodotti chimici	269.687	94.835	364.522	390.573	122.839	513.412	148.890	40,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	495.222	44.527	539.749	570.962	34.865	605.827	66.078	12,2%
Concimi	9.444	0	9.444	16.700	0	16.700	7.256	76,8%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	8.923.429	1.683.923	10.607.352	9.881.599	1.614.524	11.496.123	888.771	8,4%
Prodotti agricoli e animali	366.537	3.000	369.537	713.277	40.492	753.769	384.232	104,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.148.252	108.511	1.256.763	1.237.003	42.515	1.279.518	22.755	1,8%
Combustibili minerali	172.999	0	172.999	115.501	0	115.501	-57.498	-33,2%
Minerali e cascami per la metallurgia	42.308	0	42.308	35.442	0	35.442	-6.866	-16,2%
Prodotti metallurgici	3.022.561	218.448	3.241.009	3.360.531	195.130	3.555.661	314.652	9,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	2.616.564	91.497	2.708.061	2.763.867	15.930	2.779.797	71.736	2,6%
Concimi	700.276	144.403	844.679	570.190	144.601	714.791	-129.888	-15,4%
Prodotti chimici	35.172	0	35.172	36.672	11.066	47.738	12.566	35,7%
Prodotti Diversi	6.418	10.699	17.117	3.295	3.224	6.519	-10.598	-61,9%
Merci in container	560.909	632.886	1.193.795	664.991	651.386	1.316.377	122.582	10,3%
Merci su trailer/rotabili	251.433	474.479	725.912	380.830	510.180	891.010	165.098	22,7%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	giugno-21			giugno-22			Differenza GIU. 2022 vs GIU. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	110.705	0	110.705	98.238	3.300	101.538	-9.167	-8,3%
Cereali	90.046	0	90.046	79.860	3.300	83.160	-6.886	-7,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	224.008	19.755	243.763	205.533	21.306	226.839	-16.924	-6,9%
Farine di semi e frutti oleosi	82.960	1.450	84.410	27.708	0	27.708	-56.702	-67,2%
Semi e frutti oleosi	76.352	0	76.352	91.719	0	91.719	15.367	20,1%
Oli e grassi animali e vegetali	44.535	6.000	50.535	45.014	4.000	49.014	-1.521	-3,0%
Prodotti metallurgici di cui:	535.928	49.952	585.880	604.083	30.193	634.276	48.396	8,3%
Coils	458.133	31.343	489.476	526.468	16.559	543.027	53.551	10,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	461.064	18.538	479.602	624.236	0	624.236	144.634	30,2%
Materie prime per l'industria ceramica	419.286	0	419.286	580.514	0	580.514	161.228	38,5%
Clinker	0	18.538	18.538	0	0	0	-18.538	-100,0%

PERIODO	gennaio-giugno 2021			gennaio-giugno 2022			Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	366.537	3.000	369.537	713.277	40.492	753.769	384.232	104,0%
Cereali	279.305	0	279.305	672.209	40.492	712.701	433.396	155,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.643.474	153.038	1.796.512	1.807.965	77.380	1.885.345	88.833	4,9%
Farine di semi e frutti oleosi	476.658	19.181	495.839	519.997	0	519.997	24.158	4,9%
Semi e frutti oleosi	633.499	0	633.499	677.254	0	677.254	43.755	6,9%
Oli e grassi animali e vegetali	367.268	44.485	411.753	401.141	34.865	436.006	24.253	5,9%
Prodotti metallurgici di cui:	3.022.561	218.448	3.241.009	3.360.531	195.130	3.555.661	314.652	9,7%
Coils	2.814.443	140.152	2.954.595	3.164.696	102.061	3.266.757	312.162	10,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	2.616.564	91.497	2.708.061	2.763.867	15.930	2.779.797	71.736	2,6%
Materie prime per l'industria ceramica	2.393.501	11.949	2.405.450	2.522.928	10.130	2.533.058	127.608	5,3%
Clinker	0	79.548	79.548	0	5.800	5.800	-73.748	-92,7%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	giugno-21	giugno-22	Differenza GIU. 2022 vs GIU. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	9.591	10.607	1.016	10,6%
pieni	6.084	8.121	2.037	33,5%
vuoti	3.507	2.486	-1.021	-29,1%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.171	9.255	1.084	13,3%
pieni	6.886	7.259	373	5,4%
vuoti	1.285	1.996	711	55,3%
CONTAINER TOTALI di cui:	17.762	19.862	2.100	11,8%
pieni	12.970	15.380	2.410	18,6%
vuoti	4.792	4.482	-310	-6,5%

PERIODO	gennaio- giugno 2021	gennaio- giugno 2022	Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	56.326	65.871	9.545	16,9%
pieni	37.076	46.251	9.175	24,7%
vuoti	19.250	19.620	370	1,9%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	52.887	57.240	4.353	8,2%
pieni	47.552	49.647	2.095	4,4%
vuoti	5.335	7.593	2.258	42,3%
CONTAINER TOTALI di cui:	109.213	123.111	13.898	12,7%
pieni	84.628	95.898	11.270	13,3%
vuoti	24.585	27.213	2.628	10,7%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	giugno-21	giugno-22	Differenza GIU. 2022 vs GIU. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.324	4.371	47	1,1%
Trailer	3.305	3.181	-124	-3,8%
Automotive	1.007	1.179	172	17,1%
Auto e altri veicoli	12	11	-1	-8,3%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.880	3.637	-243	-6,3%
Trailer	3.728	3.434	-294	-7,9%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	152	203	51	33,6%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	8.204	8.008	-196	-2,4%
Trailer	7.033	6.615	-418	-5,9%
Automotive	1.007	1.179	172	17,1%
Auto e altri veicoli	164	214	50	30,5%

PERIODO	gennaio-giugno 2021	gennaio-giugno 2022	Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	22.874	23.664	790	3,5%
Trailer	17.032	19.282	2.250	13,2%
Automotive	5.805	4.276	-1.529	-26,3%
Auto e altri veicoli	37	106	69	186,5%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	19.731	21.879	2.148	10,9%
Trailer	18.816	20.800	1.984	10,5%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	915	1.079	164	17,9%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	42.605	45.543	2.938	6,9%
Trailer	35.848	40.082	4.234	11,8%
Automotive	5.805	4.276	-1.529	-26,3%
Auto e altri veicoli	952	1.185	233	24,5%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	giugno-21	giugno-22	Differenza GIU. 2022 vs GIU. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	53	35	-18	-34,0%
in sbarco	29	22	-7	-24,1%
in imbarco	24	13	-11	-45,8%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	27.114	27.114	n.d.
in transito	0	3.987	3.987	n.d.
in sbarco/imbarco	0	4	4	n.d.
homeport	0	23.123	23.123	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	17	17	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	53	27.149	27.096	51 24,5%

PERIODO	gennaio-giugno 2021	gennaio-giugno 2022	Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	248	178	-70	-28,2%
in sbarco	107	89	-18	-16,8%
in imbarco	141	89	-52	-36,9%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	51.078	51.078	n.d.
in transito	0	9.560	9.560	n.d.
in sbarco/imbarco	0	51	51	n.d.
homeport	0	41.467	41.467	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	40	40	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	248	51.256	51.008	20567,7%



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)
2022	4.526	36.437	1.972.437	8.576	12.947	9.526
2021	4.356	33.703	1.842.890	3.939	5.606	7.492
<i>differenza con 2021 (tonn.)</i>	<i>170</i>	<i>2.734</i>	<i>129.547</i>	<i>4.637</i>	<i>7.341</i>	<i>2.034</i>
<i>differenza con 2021 (+-%)</i>	<i>3,9%</i>	<i>8,1%</i>	<i>7,0%</i>	<i>117,7%</i>	<i>130,9%</i>	<i>27,1%</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	Gen. - Giu. 2022	Gen. - Giu. 2021	Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
			Tonn.	%
Metallurgici	1.206.710	1.088.560	118.150	10,9%
Merce in container	126.479	70.361	56.118	79,8%
Tara container vuoti	834	-	834	n.d.
Chimici liquidi	146.098	141.597	4.501	3,2%
Derrate liquide	901	-	-	-
Cereali e sfarinati	195.136	304.460	-109.324	-35,9%
Inerti	280.508	225.922	54.586	24,2%
Fertilizzanti	15.771	11.990	3.781	31,5%
Tot. TRAFFICO FERROVIARIO	1.972.437	1.842.890	129.547	7,0%

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	Gen. - Giu. 2022	Gen. - Giu. 2021	Differenza I SEM. 2022 vs I SEM. 2021	
			Tonn.	%
Marzaglia	4.903	730	4.173	n.d.
Melzo	1.686	1.500	186	12,4%
Dinazzano	-	-	0	n.d.
Segrate	5.671	3.376	2.295	68,0%
Rubiera	225	-	225	n.d.
Bologna	192	-	192	n.d.
Rivalta Scrivia	270	-	270	n.d.
Tot. FERROVIARIO CONTAINER	12.947	5.606	7.341	130,9%

* DI CUI N. 316 CONTAINER VUOTI PARI A 417 TEUS

TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
ANNO PERIODO DA/A	2021 GENNAIO-GIUGNO			2022 GENNAIO-GIUGNO			Differenza		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%	
A1	TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)	10.936.911	1.881.407	12.818.318	12.045.283	1.812.605	13.857.888	1.039.570	8,1%
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	RINFUSE LIQUIDE	2.013.482	197.484	2.210.966	2.163.684	198.081	2.361.765	150.799	6,8%
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	86.500	0	86.500	38.000	0	38.000	-48.500	-56,1%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	944.779	58.122	1.002.901	901.963	40.377	942.340	-60.561	-6,0%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	207.850	0	207.850	245.486	0	245.486	37.636	18,1%
A24	Prodotti chimici	269.687	94.835	364.522	390.573	122.839	513.412	148.890	40,8%
A25	Altre rinfuse liquide	504.666	44.527	549.193	587.662	34.865	622.527	73.334	13,4%
A3	RINFUSE SOLIDE	5.109.678	339.631	5.449.309	5.436.790	235.030	5.671.820	222.511	4,1%
	di cui:								
A31	Cereali	279.305	0	279.305	663.485	40.492	703.977	424.672	152,0%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.146.752	108.511	1.255.263	1.235.997	42.515	1.278.512	23.249	1,9%
A33	Carboni fossili e ligniti	172.999	0	172.999	115.501	0	115.501	-57.498	-33,2%
A34	Minerali/cementi/calci	2.595.301	91.497	2.686.798	2.740.436	15.930	2.756.366	69.568	2,6%
A35	Prodotti metallurgici	101.884	0	101.884	38.571	0	38.571	-63.313	-62,1%
A36	Prodotti chimici	32.245	0	32.245	34.753	0	34.753	2.508	7,8%
A37	Altre rinfuse solide	781.192	139.623	920.815	608.047	136.093	744.140	-176.675	-19,2%
A4	MERCI VARIE IN COLLI	3.813.751	1.344.292	5.158.043	4.444.809	1.379.494	5.824.303	666.260	12,9%
	di cui								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	560.909	632.886	1.193.795	664.991	651.386	1.316.377	122.582	10,3%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	251.433	474.479	725.912	380.830	510.180	891.010	165.098	22,7%
A43	Altre merci varie	3.001.409	236.927	3.238.336	3.398.988	217.928	3.616.916	378.580	11,7%
	ALTRE INFORMAZIONI								
	(numero)								
B1	Numero toccate			1.337			1.364	27	2,0%
B12	Stazza lorda			18.896.400			23.371.121	4.474.721	23,7%
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)	107	141	248	89	89	178	-70	-28,2%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	107	141	248	89	89	178	-70	-28,2%
B3	Numero di passeggeri crociere	0	0	0	20.841	20.677	51.078	51.078	n.d.
B31	"Home Port"	0	0	0	20.841	20.677	41.518	41.518	n.d.
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			0			9.560	9.560	n.d.
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	56.326	52.887	109.213	65.871	57.240	123.111	13.898	12,7%
	di cui:								
B41	"Hinterland" (B411+B412)	56.326	52.887	109.213	65.871	57.240	123.111	13.898	12,7%
	di cui:								
B411	Vuoti	19.250	5.335	24.585	19.620	7.593	27.213	2.628	10,7%
B412	Pieni	37.076	47.552	84.628	46.251	49.647	95.898	11.270	13,3%
B42	"Transshipped" (B421+B422)	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	Numero unità Ro-Ro	17.032	18.816	35.848	19.282	20.800	40.082	4.234	11,8%
B52	Numero veicoli privati	37	915	952	106	1.079	1.185	233	24,5%
B53	Numero veicoli commerciali	5.805	0	5.805	4.276	0	4.276	-1.529	-26,3%