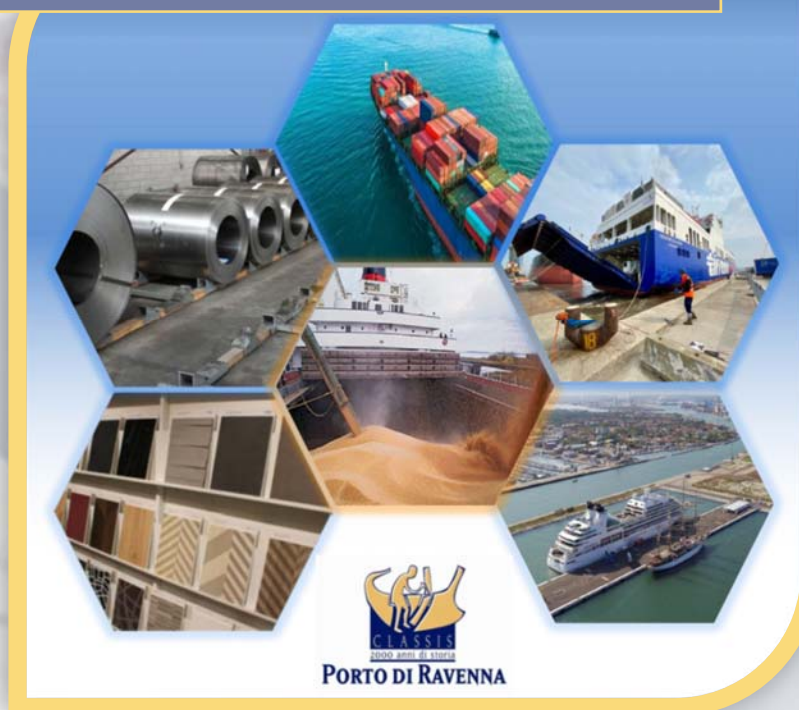


# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



*Anno 2023*



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico centro settentrionale



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

*Capo Area Vittoria Sbrighi*

*chiuso il 9 febbraio 2024, con errata corrige del 27 febbraio 2024 su Cap. 6*

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, anno 2023.



## SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva 2023</i> .....	5
II.	<i>FOCUS Categorie Merceologiche</i> .....	18
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE.....	19
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE .....	25
3.	PRODOTTI METALLURGICI.....	29
4.	ALTRE MERCEOLOGIE.....	34
5.	CROCIERE .....	43
6.	TRAFFICO FERROVIARIO.....	45

## INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1	MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA - SERIE STORICA	5
FIGURA 2	SERIE STORICA NUMERO TOCCATE NAVI NEL PORTO DI RAVENNA	6
FIGURA 3	SERIE STORICA STAZZA NETTA MEDIA NAVI NEL PORTO DI RAVENNA	6
FIGURA 4	TRAFFICI DEL PORTO DI RAVENNA CON L'UCRAINA (2021-2023)	7
FIGURA 5	MOVIMENTAZIONE MENSILE - NAVI E MERCE TOTALE	14
FIGURA 6	SERIE STORICA MENSILE PER PROVENIENZA	15
FIGURA 7	PORTO DI RAVENNA: AREE DI ORIGINE/DESTINAZIONE NEL 2023	15
FIGURA 8	SERIE STORICA PER MODALITÀ DI CONDIZIONAMENTO	16
FIGURA 9	CATEGORIE MERCEOLOGICHE SU TRAFFICO TOTALE NEL 2023	18
FIGURA 10	CONFRONTO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA 2023 vs 2022	18
FIGURA 11	COMPARTO AGROALIMENTARE – SERIE STORICA	19
FIGURA 12	MATERIALI DA COSTRUZIONE – SERIE STORICA	25
FIGURA 13	PRODOTTI METALLURGICI – SERIE STORICA	29
FIGURA 14	PRODOTTI METALLURGICI PER PROVENIENZA	31
FIGURA 15	CONTENITORI – SERIE STORICA	37
FIGURA 16	MOVIMENTAZIONE MENSILE CONTAINER NEL PORTO DI RAVENNA	38
FIGURA 17	TRAFFICO FERROVIARIO 2023 (TONNELLATE) PER MERCEOLOGIA	45
FIGURA 18	INCIDENZA TRAFFICO FERROVIARIO/ PORTUALE – SERIE STORICA	46

## **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 N. 8	TABELLA EXPO

## I. Movimentazione complessiva 2023

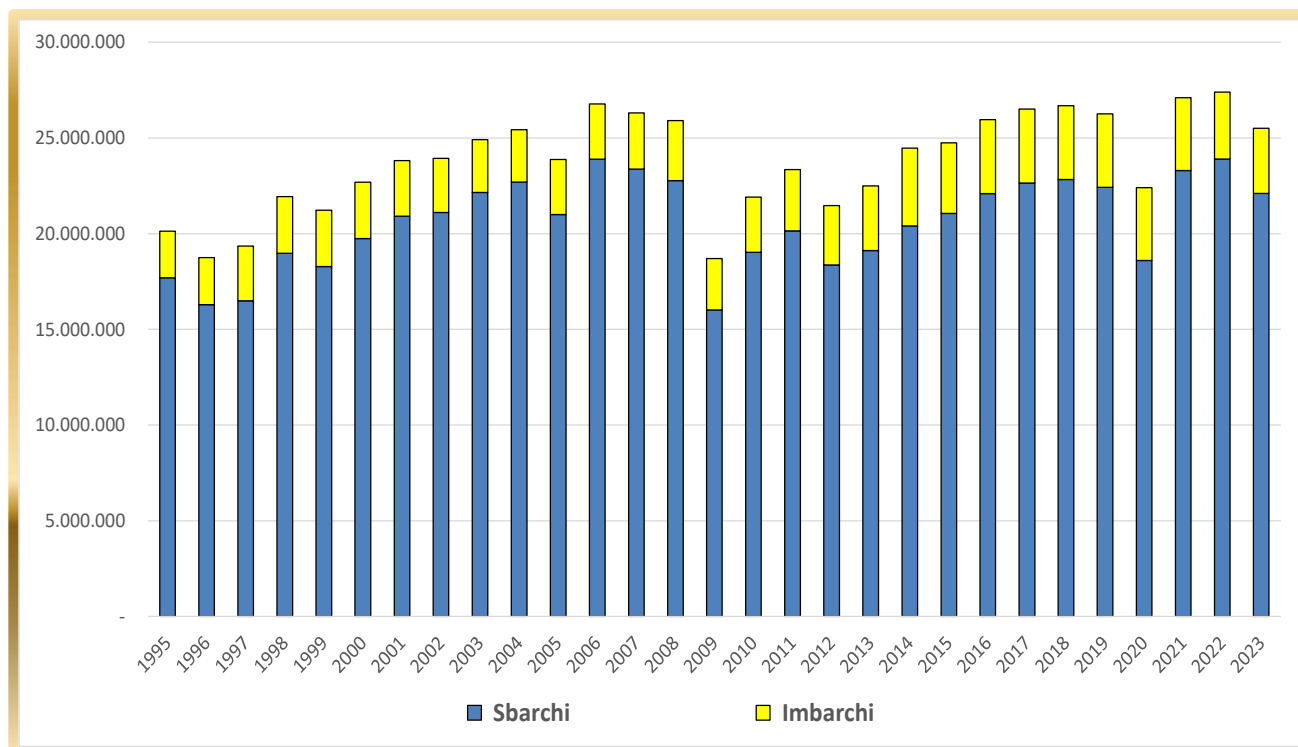
**2023** Nell'anno **2023** - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi *ante pandemia* e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il **PORTO DI RAVENNA** ha segnato una battuta di arresto, movimentando complessivamente **25.503.131 TONNELLATE**, in calo del **6,9%** (**1,8 MILIONI TONNELLATE** in meno) rispetto al **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **22.108.488 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **3.394.643 TONNELLATE** (rispettivamente, **-7,5%** e **-2,7%** rispetto al **2022**).

**Novembre - Dicembre 2023** Negativo l'andamento del mese di **DICEMBRE**, nel quale sono state movimentate **2.090.815 TONNELLATE**, in diminuzione del **1,9%** (oltre **40 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Anche **NOVEMBRE** era stato un mese piuttosto negativo, con **1.779.254 TONNELLATE** movimentate, in diminuzione del **16,6%** (**354 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

**FIGURA 1 MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA - SERIE STORICA**

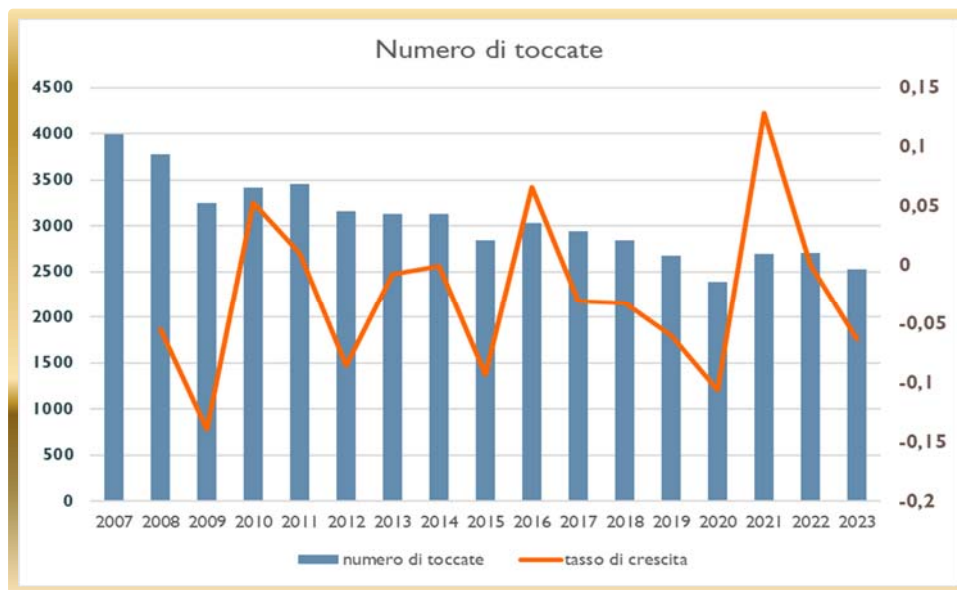


Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Nel **2023** il **NUMERO DI TOCCATE** delle navi è stato pari a **2.533**, per **170** navi in meno rispetto quelle del **2022** (-6,7%), mentre la **STAZZA MEDIA NETTA** (pari a **9.784 TONN**) ha registrato un incremento del **5,5%** rispetto al **2022** - un trend iniziato nel **2019** (+2,4% rispetto al **2018**) e proseguito nel **2022** (+32,3% rispetto al **2021**) - ascrivibile principalmente a **25 TOCCATE** di navi da crociera con una stazza netta superiore alle **100.000 TONNELLATE** e **31 TOCCATE** con una stazza netta superiore alle **50.000 TONNELLATE**.

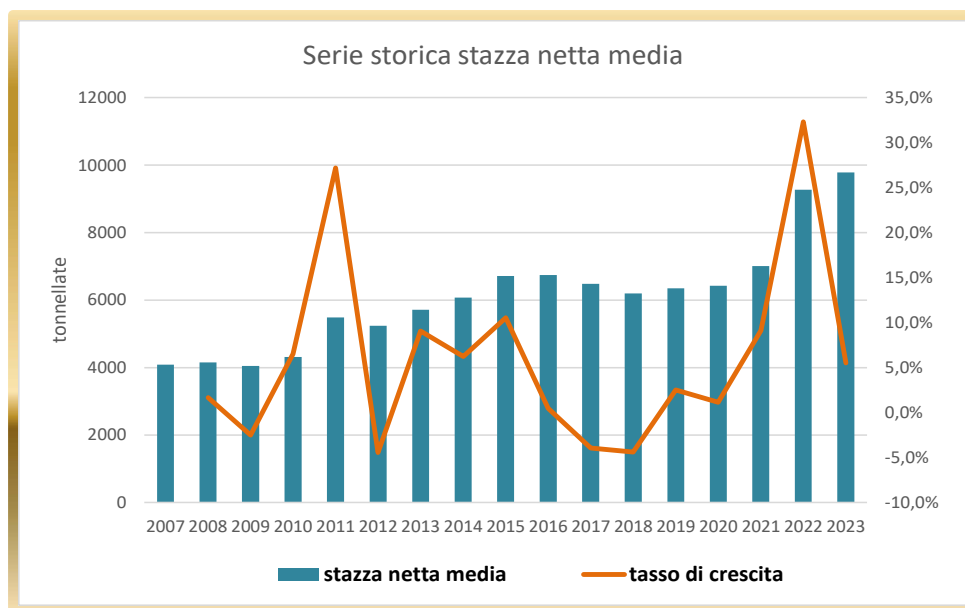
**Toccate navi e stazza netta**

**FIGURA 2 SERIE STORICA NUMERO TOCCATE NAVI NEL PORTO DI RAVENNA**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**FIGURA 3 SERIE STORICA STAZZA NETTA MEDIA NAVI NEL PORTO DI RAVENNA**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs



**Calo dei traffici:** Sono diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale, che si sono intrecciati e alimentati a vicenda in un circolo vizioso. La *PEGGIORE CRISI ENERGETICA* verificatasi dagli anni Settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le *POLITICHE MONETARIE RESTRITTIVE* conseguenti, per combattere l'*INFLAZIONE*; *L'AUMENTO DEI TASSI DI INTERESSE*; la *DIMINUZIONE DEL POTERE DI ACQUISTO* e dei salari reali in molti Paesi; *L'INTERRUZIONE DELLE FORNITURE* e la conseguente *INSICUREZZA ALIMENTARE GLOBALE*, a causa di *GUERRE E FATTORI CLIMATICI AVVERSI* che hanno provocato *L'AUMENTO DEI PREZZI* e limitato la circolazione di generi alimentari. Ed è dalle guerre che parte la disamina degli eventi negativi che hanno sostanzialmente influito sui risultati del Porto nel **2023**.

**GUERRA TRA RUSSIA E UCRAINA** Sono passati quasi due anni dal **24 FEBBRAIO 2022**, quando la **FEDERAZIONE RUSSA** ha invaso il territorio dell'**UCRAINA**, segnando così una brusca escalation del conflitto russo-ucraino in corso dal **2014**.

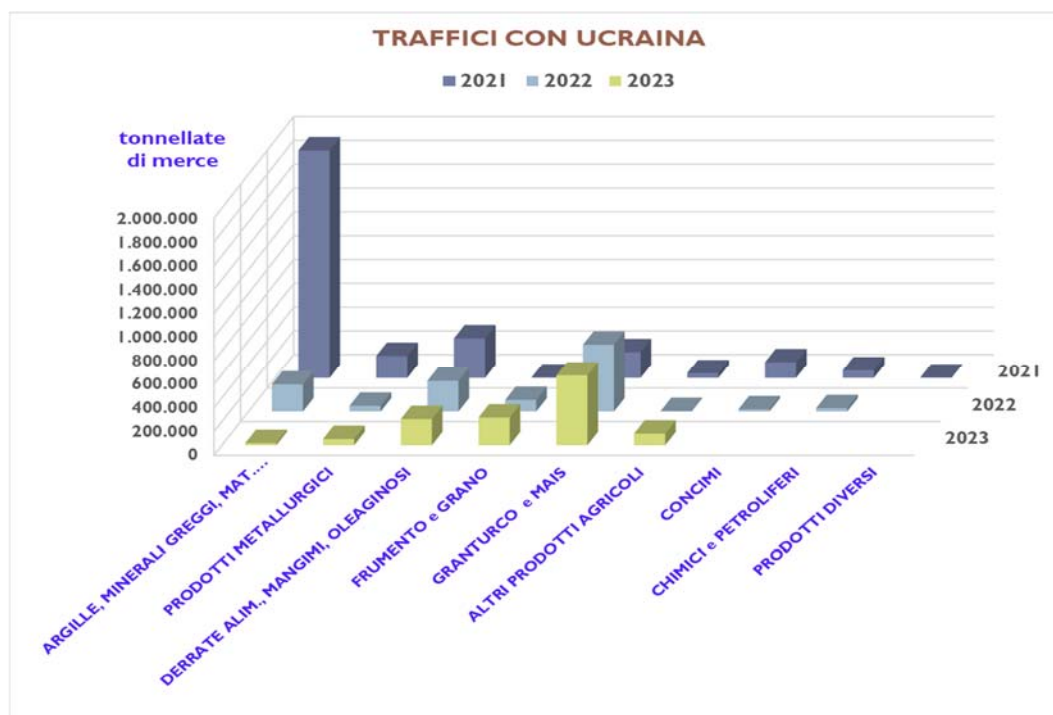
E gli effetti negativi della **GUERRA TRA RUSSIA E UCRAINA** sul PORTO DI RAVENNA, come nel **2022**, si sono fatti sentire anche nel **2023**.

Nel **2022** e nel **2023** sono state perse, infatti, **1.694.569 TONNELLATE** di traffico dall'**UCRAINA**, il **58,3%** in meno rispetto al **2021**.

**FIGURA 4 TRAFFICI DEL PORTO DI RAVENNA CON L'UCRAINA (2021-2023)**

Categorie merceologiche	2021	2022	2023	2022 vs 2021	2023 vs 2021
Minerali greggi, manufatti, mat. da costruzione	1.913.616	229.579	17.996	-88,0%	-99,1%
Prodotti metallurgici	187.741	48.288	52.624	-74,3%	-72,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	336.136	258.796	220.262	-23,0%	-34,5%
Prodotti agricoli e animali, di cui:	265.383	667.805	921.174	151,6%	247,1%
FRUMENTO/GRANO	5.251	97.346	233.485	1753,9%	139,9%
GRANTURCO/MAIS	219.631	567.030	590.045	158,2%	4,1%
Concimi	133.855	17.944		-86,6%	
Prodotti chimici	50.791	27.599		-45,7%	
Prodotti petroliferi	14.000				
Minerali e cascami per la metallurgia	4.950				
Prodotti diversi	153				
<b>Totale complessivo</b>	<b>2.906.625</b>	<b>1.250.011</b>	<b>1.212.056</b>	<b>-57,0%</b>	<b>-58,3%</b>

Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACS



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**RAVENNA** è da sempre, infatti, il porto di riferimento dei Paesi che si affacciano sul **MAR NERO** e, in particolare, dell'**UCRAINA**, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali.

Il **DISTRETTO CERAMICO DI SASSUOLO** è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'**UCRAINA** praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative.

Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici.

Dopo la scadenza, a **LUGLIO 2023**, dell'**ACCORDO PER L'ESPORTAZIONE DI GRANO** ucraino dai porti sul **MAR NERO** (firmato tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, con la mediazione di **TURCHIA** e **ONU**, nel **GIUGNO 2022** e più volte rinnovato), solo i **CORRIDOI DI SOLIDARIETÀ ATTIVATI DALL'UE** per l'esportazione dei cereali ucraini verso **EUROPA** e resto del mondo sono diventati l'unica rotta disponibile e sicura che ha consentito di mantenere un traffico di una certa rilevanza con l'**UCRAINA**.

In effetti, nel **2023** sono sbarcate nel PORTO DI RAVENNA **823.530 TONNELLATE** di **GRANO E MAIS UCRAINI**, **598.648 TONNELLATE** in più (il **266,2%**) rispetto quelle del **2021**.

**ALLUVIONE IN ROMAGNA** Poi è arrivata l'**ALLUVIONE** su **RAVENNA** e i territori circostanti, con piogge persistenti, allagamenti, straripamenti e frane dal **2 AL 17 MAGGIO 2023**, causando pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco.

Nel **2022** il **VALORE AGGIUNTO** (la ricchezza creata) dai comuni colpiti dall'alluvione ammontava a oltre **38 MILIARDI DI EURO (24% del PIL REGIONALE; 2,2% del PIL NAZIONALE)** e le previsioni formulate prima dell'alluvione per il **2023** ipotizzavano una crescita dello **0,7%** che avrebbe portato a superare i **40 MILIARDI DI EURO**. I danni si attestano oggi tra i **7 E I 10 MILIARDI DI EURO**, tra il **18%** e il **26%** del **VALORE AGGIUNTO** del territorio.

I riflessi di questo evento catastrofico per il porto e la movimentazione si sono fatti sentire da subito sul traffico ferroviario e nei mesi successivi, quando si è registrata una consistente diminuzione degli arrivi di navi e di merci.

Tra **MAGGIO E GIUGNO 2023** il PORTO DI RAVENNA ha perso **514 TRENI**, il **37% IN MENO** dello stesso bimestre dell'anno precedente e il **6,3% IN MENO** sui treni totali del **2022**.

**LA CRISI DEL MAR ROSSO** Infine la **CRISI DEL MAR ROSSO**.

L'attacco terroristico del **7 OTTOBRE 2023** e la guerra tra **ISRAELE** e **HAMAS**, con gli attacchi dei ribelli **HOUTH**i yemeniti contro tutte le navi, non solo quelle "legate a Israele" in transito dallo **STRETTO DI BAB AL-MANDAB** (le uniche a essere risparmiate, per ora sono le unità russe e cinesi), stanno mettendo in crisi l'area del **MAR ROSSO** e limitando fortemente il transito dal **CANALE DI SUEZ**, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale.

Nonostante il crescente impegno militare degli **STATI UNITI** e dell'**EUROPA**, non appaiono ancora spiragli di risoluzione a una crisi che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale, in particolare ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose, sia a livello mondiale che italiano.

**Portacontainer** Le principali compagnie di navigazione **PORTACONTAINER** come **COSCO**, **MSC**, **MAERSK**, **CMA CGM**, **HAPAG LLOYD**, oltre all'israeliana **ZIM**, a partire da **METÀ DICEMBRE 2023** hanno sospeso il transito vicino alle **COSTE YEMENITE** e attraverso il **CANALE DI SUEZ**, da cui passa il **12%** delle merci mondiali.

La rotta alternativa utilizzata è la circumnavigazione dell’**AFRICA** dal **CAPO DI BUONA SPERANZA** e l’arrivo al **MEDITERRANEO** attraverso **GIBILTERRA**: oltre **2.500-3.500** miglia nautiche e tempi più lunghi del **30%**, ovvero circa **10 GIORNI** in più. Il rischio è che il **MEDITERRANEO**, e in particolare i porti dell’**ADRIATICO**, vengano tagliati fuori dalla quella che oggi è una delle rotte principali per il commercio internazionale di merci e materie prime: la quota di import e di export italiani che transita dal **CANALE DI SUEZ** è vicina al **40%**.

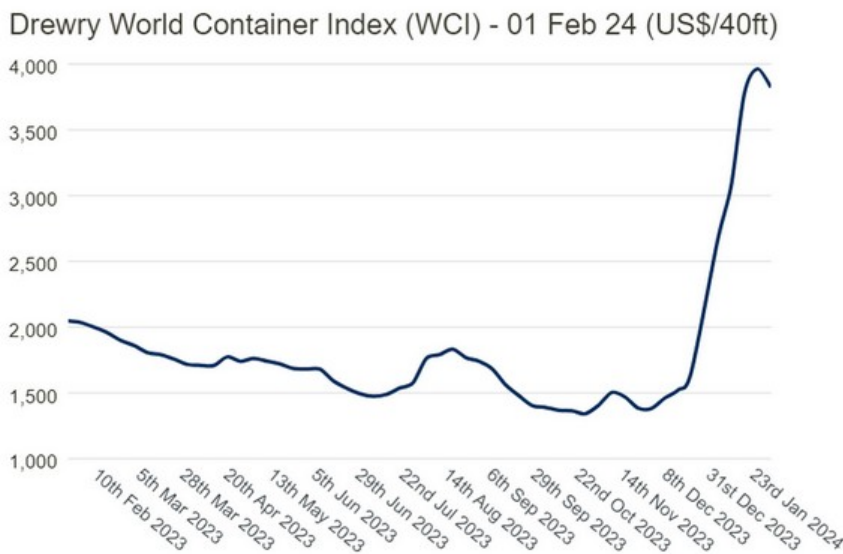
*Crollo traffici marittimi in Nord Adriatico*

I porti potenzialmente più svantaggiati sono quelli dell’**ADRIATICO (RAVENNA e TRIESTE)**, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di **LE HAVRE, ROTTERDAM, AMBURGO** e, in generale, i porti del **NORD EUROPA** che, tra l’altro, godono di un pricing di noli inferiore. La sfida si giocherà, dunque, sulla capacità di stoccare scorte a terra, da sempre è uno dei punti di forza di **RAVENNA**.

Il crollo del traffico marittimo nel **MAR ROSSO** ha provocato, oltre che una riduzione dell’import-export di merce, anche un’impennata dei costi del trasporto marittimo che ha molto preoccupato ma, sottolinea **GIAMPAOLO BOTTA**, direttore generale di **SPEDI PORTO** «i prezzi restano sicuramente sempre a un livello alto, rispetto a ottobre-novembre 2023, ma la crescita sta rallentando. Oggi un contenitore da 40 piedi, da Genova a Shanghai, ha un nolo tra i mille e i 1.200 dollari. Mentre da Shanghai verso il Mediterraneo arriva a 5.500 dollari. È vero che, a ottobre, da Genova a Shanghai si pagavano solo 400 dollari e si versavano mille dollari dalla Cina all’Ue, ma durante la crisi ci sono stati picchi anche di 6mila-6.400 dollari.».

*Aumento dei noli*

Lo mostrano anche i valori diffusi da **DREWRY** il **1° FEBBRAIO 2024**.



Source: Drewry Container Forecaster

Il *WORLD CONTAINER INDEX (WCI)*, l'indice composito che comprende tutte le rotte, è sceso del **4%**, attestandosi a **3.824 DOLLARI PER FEU** (*container da 40 piedi*), anche se la tendenza non è omogenea, perché le rotte che toccano gli **STATI UNITI** mostrano ancora valori in crescita.

Va meglio per quelle europee, che sono tutte in calo.

**DREWRY** prevede, tuttavia, che dopo il Capodanno cinese (dal 10 al 24 febbraio), quando rallenterà il sistema produttivo del Paese asiatico per le festività, i noli si stabilizzeranno.

#### *La riorganizzazione delle rotte*

C'è poi, prosegue **BOTTA**, «un problema logistico legato gestione dei flussi di traffico che arriveranno nei porti con tempi più compressi. Se prima si attendeva l'arrivo di "n" navi in tre settimane, ora lo stesso numero di unità è atteso in due settimane, perché arriveranno insieme molte portacontainer che, prima di cambiare rotta verso Buona Speranza, si sono fermate e hanno atteso di capire da dove passare. Ora stanno arrivando tutte insieme. Queste navi, peraltro, sono le stesse che erano attese per riportare verso l'Asia i container in export delle aziende italiane che devono caricare le merci per onorare i propri contratti internazionali». Gli spedizionieri, «devono capire come comportarsi nei prossimi mesi, con l'arrivo delle navi in ritardo di 15-20 giorni per i cambi di rotta verso Capo di Buona Speranza».

Un'indagine svolta da **TI INSIGHT** dimostra che quasi due terzi degli spedizionieri hanno deviato una parte delle loro spedizioni lontano dai servizi di trasporto marittimo, principalmente con un *cambio modale dal mare all'aria* (**17,2%**) o con *soluzioni multimodali aereo-mare e mare-terra* (quasi il **20%**). Ciò è dovuto ai vantaggi in termini di costi derivanti dal trasporto combinato rispetto a un completo passaggio al trasporto aereo.

Il trasporto aereo resta la scelta ovvia per spedizioni urgenti e ciò, unito al *CAPODANNO CINESE*, sta facendo aumentare i noli aerei; nel trasporto combinato mare-aereo, è la rotta **ASIA-DUBAI-EUROPA** quella maggiormente seguita, sulla quale **XENETA** ha rilevato una crescita a doppia cifra delle tariffe a gennaio 2024, ma gli spedizionieri stanno sperimentando anche la direttrice che tocca **LOS ANGELES** nei trasporti tra **CINA** ed **EUROPA**.

Sta aumentando anche il trasporto ferroviario, sia da solo sia in combinazione col mare: per esempio, **RAIL BRIDGE CARGO** ha dichiarato all'emittente Cnbc che le prenotazioni per la rotta ferroviaria **CINA-EUROPA** sono aumentate del **37%** dall'inizio della crisi.

Come segnala Il Sole 24 ore del 01.02.24, dopo le portacointainer stanno abbandonando il **MAR ROSSO** anche le navi *METANIERE* (con ricadute sulle forniture di GNL dal **QATAR**) e – sempre più numerose – anche le *NAVI CISTERNA*, con un impatto grave in **EUROPA** soprattutto per il diesel, carburante per cui non siamo autosufficienti e che dall'estero riceviamo per oltre il **40%** attraverso il **CANALE DI SUEZ**, almeno da quando l'embargo **UE** contro la **RUSSIA** ha rivoluzionato le rotte di rifornimento, importando soprattutto da **MEDIO ORIENTE, STATI UNITI, INDIA** e, in parte, anche dalla **CINA**.

*Metaniere e navi  
cisterna*

Le principali società che tracciano i trasporti di combustibili dipingono un quadro nerissimo per il mese di **FEBBRAIO**, quando molte navi fuggite dal **MAR ROSSO** non saranno ancora riuscite a completare la circumnavigazione dell'**AFRICA**: via mare, secondo **VORTEXA**, azienda informatica specializzata nelle analisi di mercato del settore energetico, arriveranno in **EUROPA** appena **450MILA BARILI** al giorno di diesel fino a metà mese, all'incirca un terzo rispetto alla media di **GENNAIO**. E il costo del trasporto sarà elevato, sia per le grandi distanze percorse dai carichi sia per l'impennata dei noli.

Almeno cento navi cisterna hanno cambiato rotta per evitare il **MAR ROSSO**, il **45%** in più rispetto alla terza settimana di **GENNAIO**, stima **OIL BROKERAGE**, che trasportano **56 MILIONI DI BARILI** tra greggio e prodotti raffinati, quasi certamente con un'alta percentuale di diesel. Per questo carburante i volumi in transito da **BAB EL-MANDEB**, recentemente, si erano già ridotti di quasi due terzi rispetto alla norma, a **625MILA BARILI/GIORNO**.

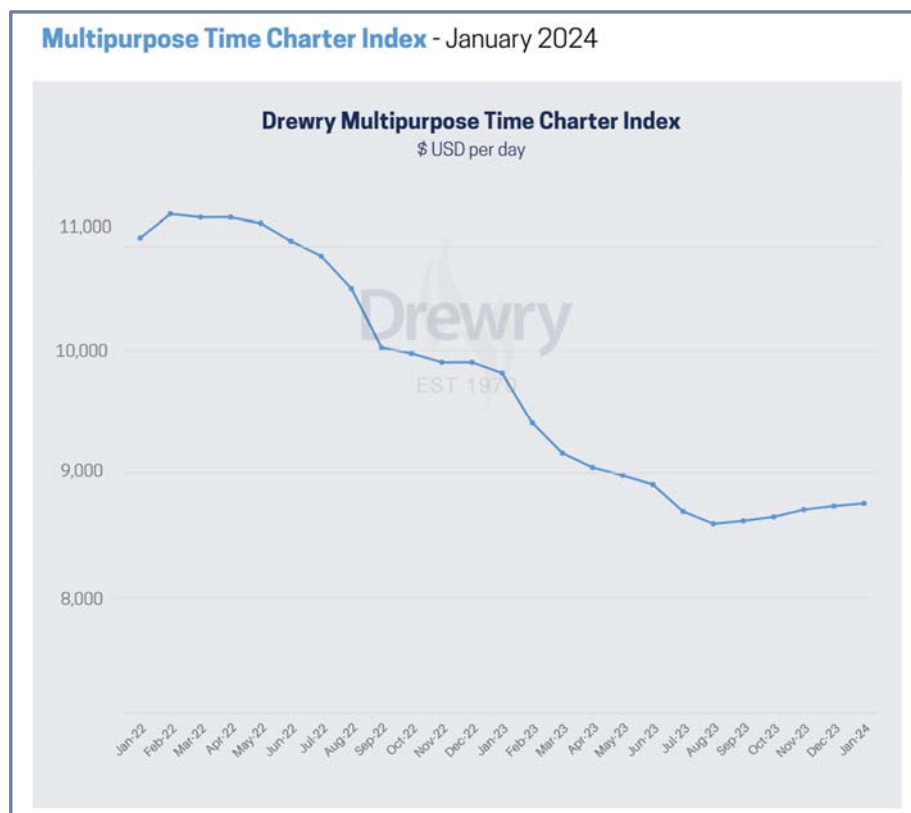
Adesso persino **MOSCA** – a lungo ritenuta immune dagli attacchi Houthi – inizia ad allontanarsi dall'area secondo **REUTERS**: fenomeno rilevante in una prospettiva globale, che rischia di esacerbare le tensioni sui prezzi energetici.

Ad aggravare la situazione è il periodo dell'anno: la riorganizzazione delle rotte, fa notare un rapporto di **GIBSON**, «*coincide con l'inizio della stagione globale delle manutenzioni nelle raffinerie, con il picco delle fermate previsto a FEBBRAIO negli USA e a MARZO in EUROPA*».

In qualche impianto in **EUROPA** i lavori sono già cominciati: la raffineria **SHELL** di **PERNIS** in **OLANDA**, la più grande d'**EUROPA**, da **400MILA BARILI/GIORNO**, funzionerà a capacità dimezzata fino a metà **APRILE**, ed **EXXONMOBIL** chiuderà a **ROTTERDAM** (**191MILA BARILI/GIORNO**) tra metà **FEBBRAIO** e **APRILE** avanzato.

*Multipurpose* Per quanto riguarda le *NAVI MULTIPURPOSE*, osservando i valori diffusi da *DREWRY* per il mese di **GENNAIO 2024** in relazione al *MULTIPURPOSE TIME CHARTER INDEX* – l'indice che analizza il livello medio del costo giornaliero dei noli– si può notare una forte diminuzione dei prezzi, partita a fine anno **2022** fino ad **AGOSTO 2023**; poi, da **SETTEMBRE 2023**, i noli hanno preso ad aumentare fino a **DICEMBRE 2023**, con un valore di **8.731 \$/PD**, leggermente inferiore alle previsioni.

Con la chiusura dell'anno c'è stata la consueta corsa a coprire le posizioni per il periodo festivo, con conseguente scarsa fluttuazione dell'indice ma, con l'inizio del nuovo anno, l'indice dovrebbe aumentare dello 0,3% a gennaio, raggiungendo gli **8.753 \$/PD** (-10,3% da **GENNAIO 2023**).



Source: Drewry Multipurpose Forecaster

*Rally delle tariffe assicurative*

La *CRISI DI SUEZ* sta facendo crescere anche i prezzi delle assicurazioni marittime.

Per una nave che transita abitualmente nel canale «del valore assicurato di 50 milioni di dollari, il costo della copertura assicurativa per il rischio guerra è salito, rispetto a ottobre, di 32 volte» spiega *MAURO IGUERA* che, insieme a *MARCO RISSO*, guida la *CAMBIASO RISSO*, tra le più importanti società di brokeraggio assicurativo a livello mondiale nel settore marine.

Tutto questo si scarica sui prezzi dei prodotti pagati dai consumatori e sulla produzione: sul primo fronte il rischio è l'aumento dell'inflazione con il rinvio dei tagli dei tassi da parte delle banche centrali.

Quindi più inflazione e meno crescita economica, cioè il contrario di quello che si prevedeva nel **2024**.

Ritardi e cambi di rotta interessano anche il **PORTO DI RAVENNA** che importa dal **MEDIO ED ESTREMO ORIENTE** soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretto con il **FAR EAST**, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori hub portuali situati nel **MEDITERRANEO**.

**Effetti  
sul Porto di Ravenna**

**FIGURA 5 MOVIMENTAZIONE MENSILE - NAVI E MERCE TOTALE**

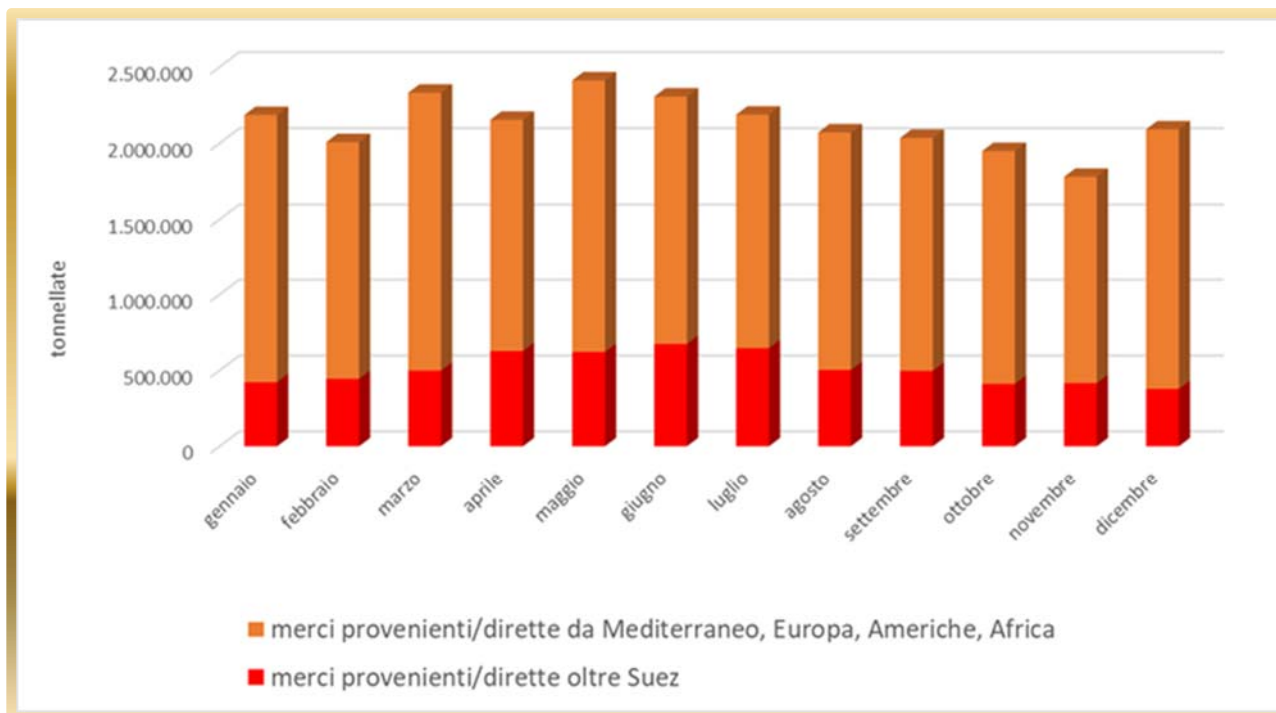
mese	Navi (numero)				Merce (tonnellate)			
	2022	2023	diff.	diff. %	2022	2023	diff.	diff. %
gennaio	205	194	-11	-5,4%	2.188.093	2.184.753	-3.340	-0,2%
febbraio	210	176	-34	-16,2%	2.179.091	2.007.064	-172.027	-7,9%
marzo	230	213	-17	-7,4%	2.362.560	2.330.860	-31.700	-1,3%
aprile	198	204	6	3,0%	1.965.576	2.153.052	187.476	9,5%
maggio	279	216	-63	-22,6%	2.793.539	2.411.748	-381.791	-13,7%
giugno	243	224	-19	-7,8%	2.378.927	2.305.778	-73.149	-3,1%
luglio	258	233	-25	-9,7%	2.508.842	2.187.014	-321.828	-12,8%
agosto	220	213	-7	-3,2%	2.297.451	2.070.145	-227.306	-9,9%
settembre	211	223	12	5,7%	2.111.218	2.034.517	-76.701	-3,6%
ottobre	243	218	-25	-10,3%	2.339.575	1.948.128	-391.447	-16,7%
novembre	213	196	-17	-8,0%	2.133.151	1.779.254	-353.897	-16,6%
dicembre	193	223	30	15,5%	2.131.863	2.090.815	-41.048	-1,9%

Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Per quanto riguarda il traffico nel mese di **DICEMBRE**, si è registrato un calo della movimentazione della merce proveniente dai porti dal **MEDIO ED ESTREMO ORIENTE** (-35% rispetto alla media), con una percentuale sul totale merce movimentata nel mese del **12%**, la più bassa del **2023**.

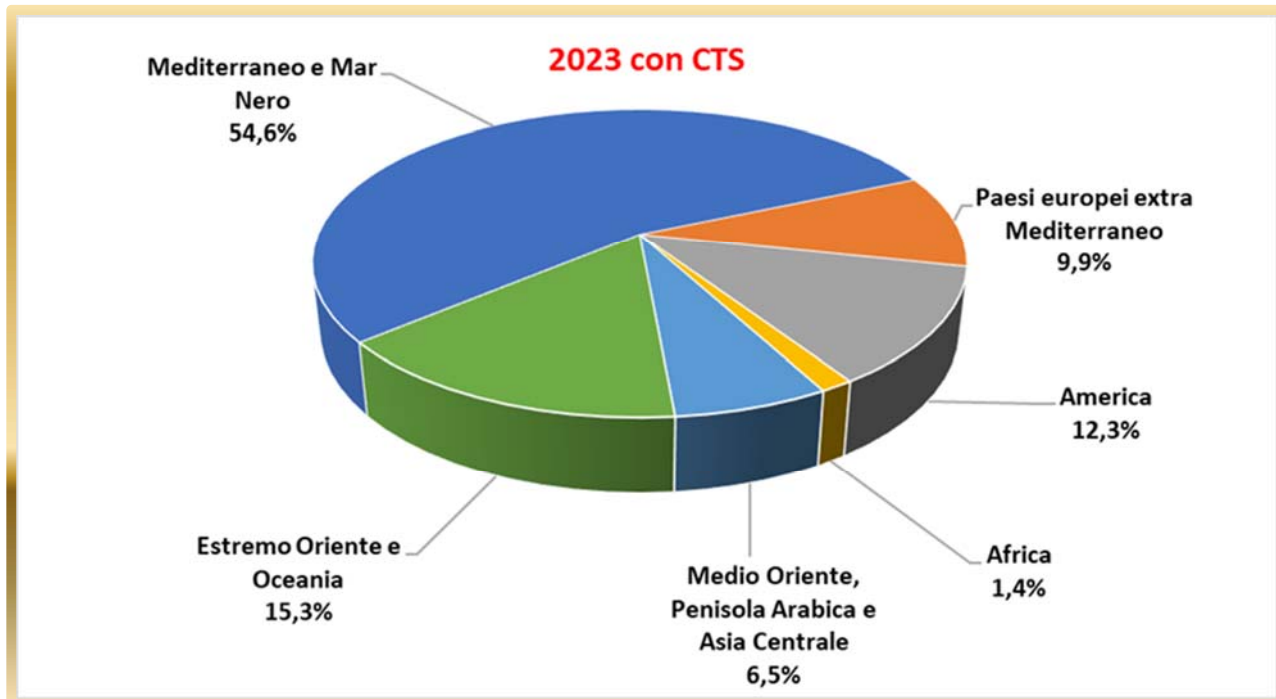


**FIGURA 6 SERIE STORICA MENSILE PER PROVENIENZA**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**FIGURA 7 PORTO DI RAVENNA: AREE DI ORIGINE/DESTINAZIONE NEL 2023**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **2023**, rispetto al **2022** le **MERCI SECCHIE** (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a **20.900.769 TONNELLATE**, sono calate del **7,1%** (oltre **1,6 MILIONI DI TONNELLATE** in meno). Il mese di **DICEMBRE** era invece stato leggermente positivo, con **1.695.929 TONNELLATE (+1,6%)**, mentre il mese di **NOVEMBRE**, con **1.457.186 TONNELLATE**, era in calo del **17,2%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

**Merci per condizionamento**

Nell'ambito delle **MERCI SECCHIE**, rispetto al **2022** le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** sono calate del **2,9%** (**2.352.272 TONNELLATE**, con **69 MILA** tonnellate in meno), tuttavia in recupero grazie agli ultimi due mesi positivi: **DICEMBRE**, con **182.406 TONNELLATE (+8,8%)**, e **NOVEMBRE** con **180.146 TONNELLATE (+4,3%)** rispetto gli stessi mesi del **2022**.

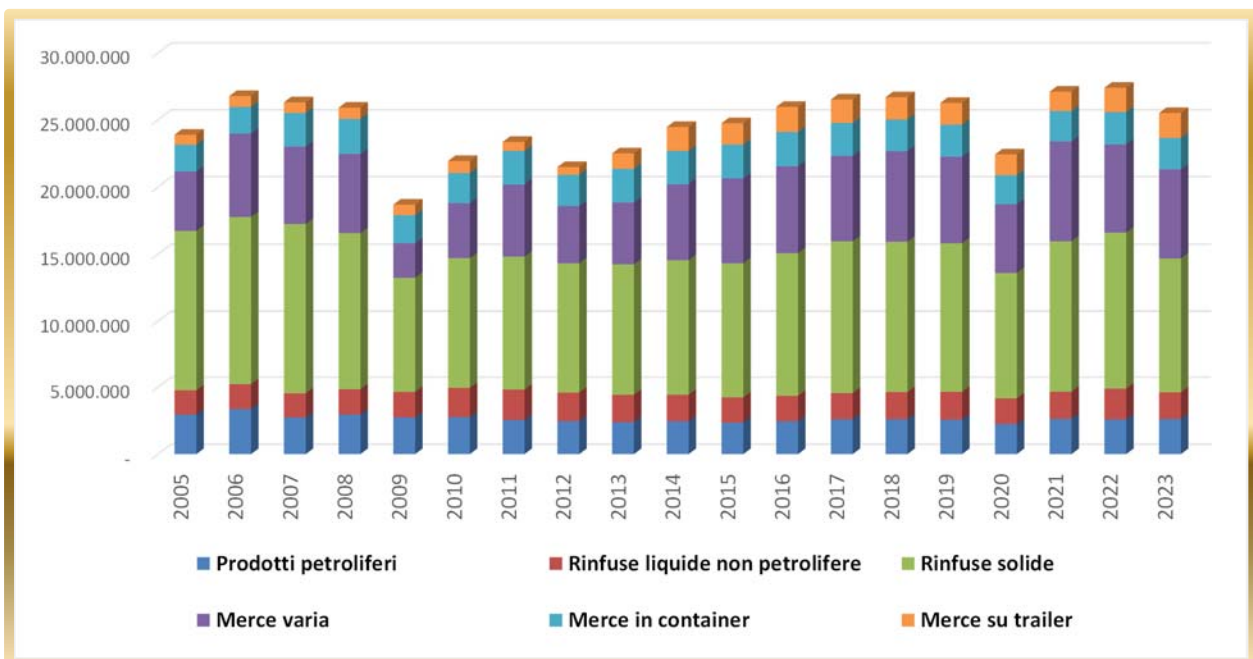
**Merci secche**

Le **MERCI SU ROTABILI** (**1.866.015 TONNELLATE**) nell'anno **2023** sono aumentate del **2,6%** rispetto al **2022**, anche grazie al mese di **NOVEMBRE** particolarmente positivo (**+10,0%**) ma il mese di **DICEMBRE**, con **144 MILA TONNELLATE (-5,2%)**, ha chiuso l'anno in frenata.

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **4.602.362 TONNELLATE** - nel **2023** sono calati del **5,8%** rispetto al **2022** (**-14,5%** a **DICEMBRE** e **-13,9%** a **NOVEMBRE**).

**Prodotti liquidi**

**FIGURA 8 SERIE STORICA PER MODALITÀ DI CONDIZIONAMENTO**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**Prime stime per  
gennaio 2024**

Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva nel **PORTO DI RAVENNA** relative a **GENNAIO 2024**, i traffici sembrano in calo di oltre il **18%** (circa **400.000 TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2023**, essenzialmente per il pieno manifestarsi degli effetti della **CRISI DI SUEZ** sui traffici dei **PORTI DEL NORD ADRIATICO**, già analizzati in precedenza.

Nel confronto con il mese di **GENNAIO 2023**, tutte le merceologie risulterebbero in calo ad esclusione dei **CONCIMI (+162%)**, dei chimici liquidi (**+40%**) e dei **COMBUSTIBILI MINERALI SOLIDI (+16%)**.

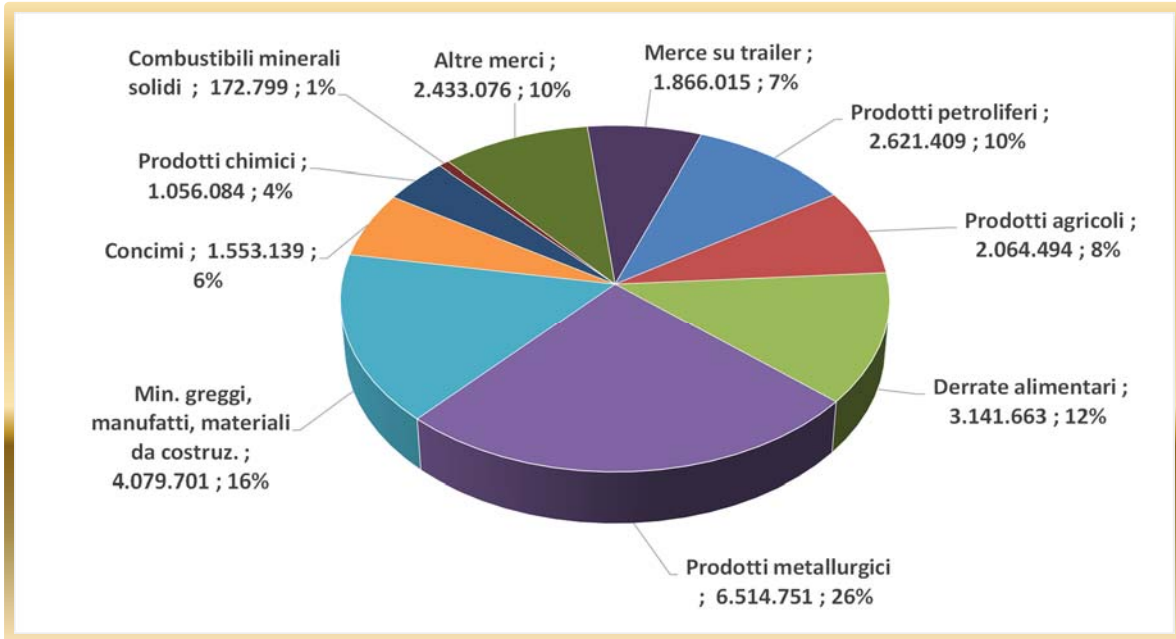
Negativo il dato relativo ai **MATERIALI DA COSTRUZIONE (-54%)**, degli **AGROALIMENTARI SOLIDI (-32%)** e **LIQUIDI (-7%)**, dei **METALLURGICI (-14%)** e dei **PETROLIFERI (-6%)**.

I **CONTAINER** a **GENNAIO** dovrebbero diminuire rispetto al **2023** del **32,5%** per numero di **TEUs** (circa **5.000 TEUs** in meno) e del **31,3%** per **TONNELLATE** di merce (circa **55.000 TONNELLATE** in meno).

Un risultato negativo si delinea anche per i **TRAILER**, che dovrebbero ridursi rispetto a **GENNAIO 2023** di oltre il **25%** per numero di **PEZZI** (circa **1.600 PEZZI** in meno) e del **19%** per **TONNELLATE** di merce (circa **29.000 TONNELLATE** in meno).

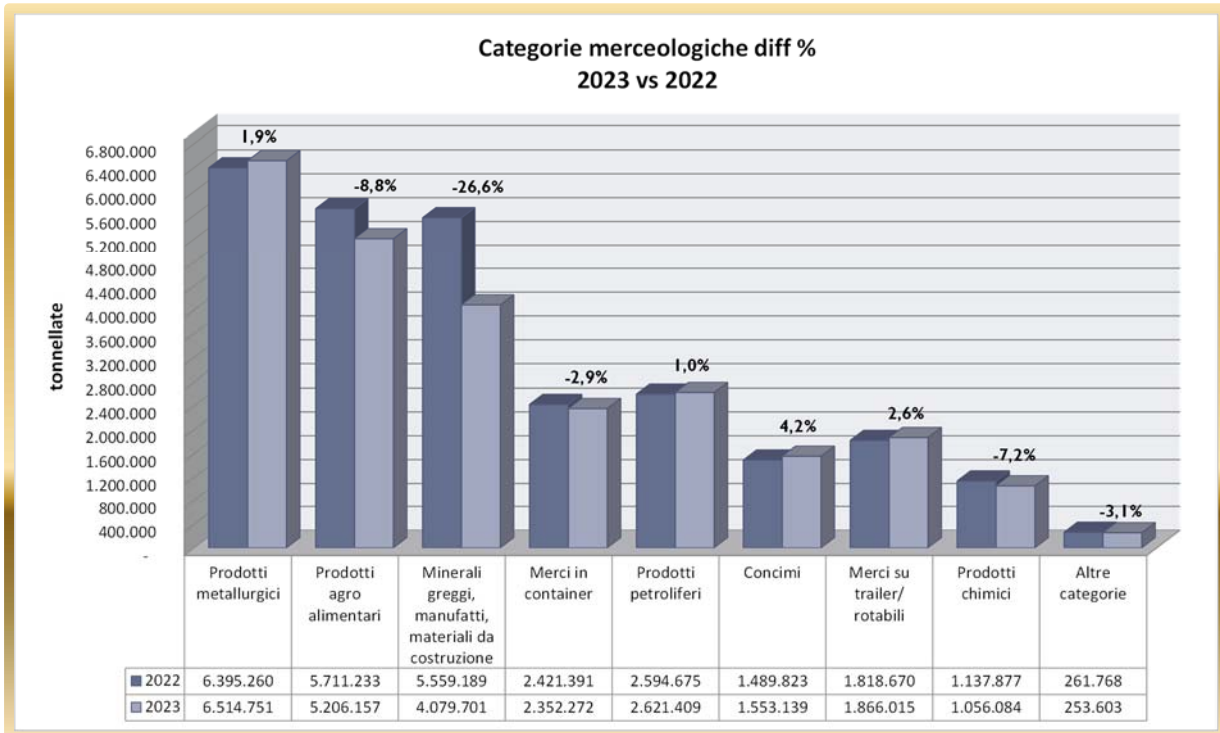
## II. FOCUS Categorie Merceologiche

**FIGURA 9** CATEGORIE MERCEOLOGICHE SU TRAFFICO TOTALE NEL 2023



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**FIGURA 10** CONFRONTO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA 2023 vs 2022



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

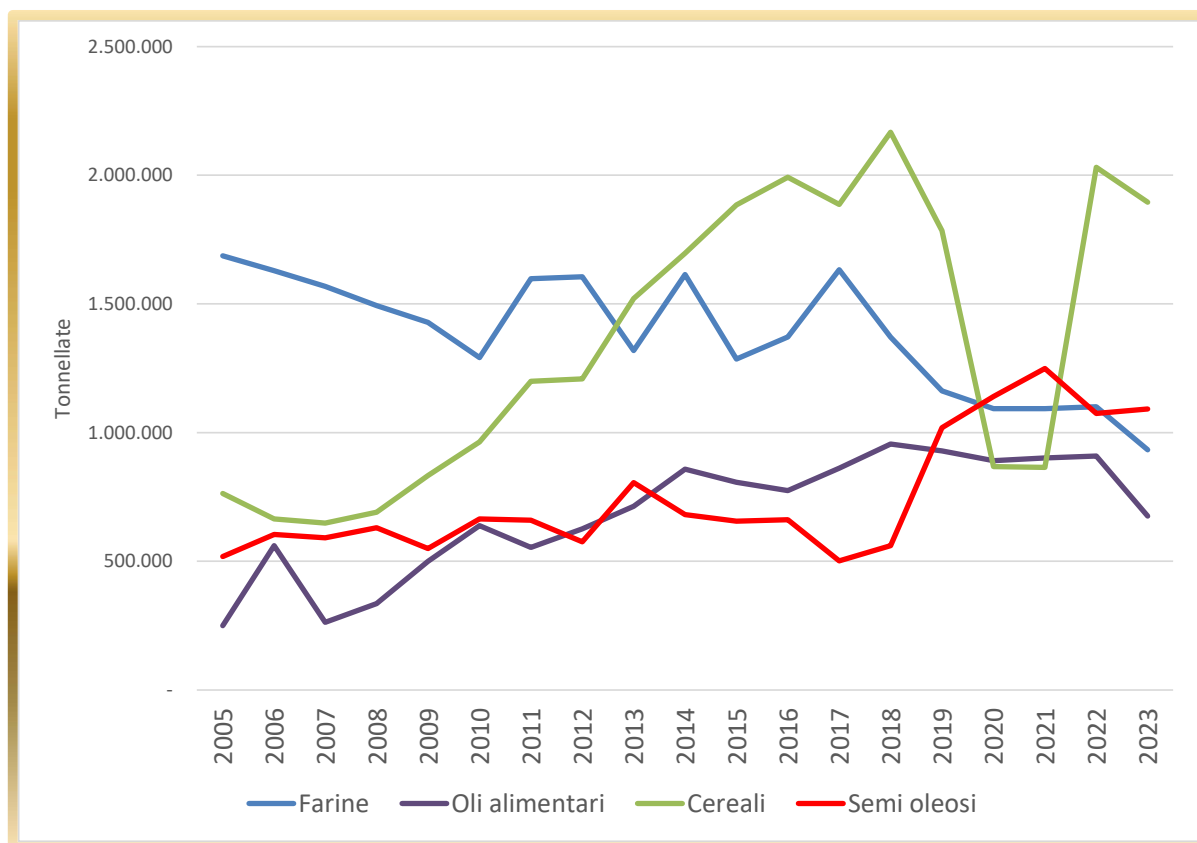
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 3: "FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE"**)

## 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

**Anno 2023** Nel **PORTO DI RAVENNA** il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con **5.206.157 TONNELLATE** di merce movimentata, ha registrato nel **2023** un calo dell'**8,8%** rispetto al **2022**.

Di questi **5,2 MILIONI**, quasi **1,4 MILIONI DI TONNELLATE**, soprattutto **SEMI** e **FARINA DI SOIA**, sono provenienti dal **BRASILE** e dall'**ARGENTINA**, oltre **1,1 MILIONI DI TONNELLATE**, soprattutto **CEREALI**, **FARINE**, **SEMI OLEOSI** e **OLI** provenienti dall'**UCRAINA**, grazie ai "CORRIDOI DELLA SOLIDARIETÀ" e all'Accordo "**BLACK SEA GRAIN INITIATIVE**" (scaduto a **LUGLIO 2023**, cfr. l'analisi a pag. 8), mentre **740 MILA TONNELLATE** sono importate dal **NORD AMERICA** (soprattutto **SEMI DI SOIA STATUNITENSI** e **GRANO CANADESE**).

**FIGURA 11 COMPARTO AGROALIMENTARE – SERIE STORICA**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**Novembre - Dicembre 2023** Dopo una significativa diminuzione nel mese di **NOVEMBRE** (-42,2% sullo stesso mese del **2022**), il mese di **DICEMBRE**, con quasi **538 MILA TONNELLATE** di merce movimentata, è cresciuto del **9,3%** sullo stesso mese del **2022**.

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta un segno negativo per quanto riguarda i **PRODOTTI AGRICOLI (2.064.494 TONNELLATE** contro i **2.146.078** del **2022**; **-3,8%**) e, in particolare, per la movimentazione (tutti sbarchi) dei **CEREALI**, che chiudono il **2023** con **1.895.436 TONNELLATE** e un **-6,7%** rispetto al **2022**.

*Cereali*

Per quanto riguarda l'*import* di **CEREALI**, risulta inferiore di **95.024 TONNELLATE** rispetto al **2022**. I principali Paesi di provenienza sono stati l'**UCRAINA** con **891 MILA TONNELLATE (+34,1%)**, il **CANADA** con **220 MILA TONNELLATE (-11,5%)** e la **ROMANIA** con **185 MILA TONNELLATE (-23,0%)**.

Il mese di **DICEMBRE 2023**, in particolare, ha registrato un **+48,2%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

A questo proposito, la **COMMISSIONE EUROPEA** sta lavorando a una nuova proposta che potrebbe consentire agli **STATI DELL'EST**, come **POLONIA** e **UNGHERIA**, di imporre restrizioni sui cereali in arrivo dall'**UCRAINA** in caso di perturbazioni del mercato, con un'inversione di rotta da parte della Commissione che, in passato, criticava i divieti unilaterali imposti da **POLONIA** e **UNGHERIA** all'importazione dei cereali ucraini.

*Grano ucraino:  
possibili restrizioni  
nell'Ue*

Facendo un passo indietro, l'**UE** aveva deciso di abolire i dazi sulle importazioni ucraine nell'ambito delle misure adottate all'indomani dell'invasione russa per sostenere l'economia del Paese.

L'**UCRAINA**, uno dei maggiori esportatori mondiali di **olio di girasole, orzo, mais e grano**, aveva infatti urgente bisogno di percorsi alternativi per esportare i propri prodotti agricoli dopo che le navi russe mantenevano bloccati i suoi porti sul **MAR NERO**, e le esenzioni commerciali dell'**UE** avrebbero dovuto favorire il trasporto via terra, liberando spazio per i conseguenti raccolti.

Ma i Paesi vicini, come **POLONIA, UNGHERIA, SLOVACCHIA, ROMANIA** e **BULGARIA**, a fronte dell'improvviso arrivo di cereali a basso costo sui loro mercati ne hanno denunciato la concorrenza sleale e hanno imposto divieti unilaterali e non coordinati, che la **COMMISSIONE EUROPEA** ha considerato illegali, ingiusti e contrari al principio di solidarietà. Come soluzione temporanea, l'esecutivo comunitario ha permesso a quattro specifici prodotti ucraini - **grano, mais, colza e girasole** - di transitare attraverso i cinque **PAESI DELL'EST** ma senza poter essere venduti (importati) nei loro mercati.

A metà **SETTEMBRE 2023**, tuttavia, **POLONIA, UNGHERIA E SLOVACCHIA** hanno reintrodotta i divieti nazionali, tanto che il governo ucraino ha intentato una causa presso l'**ORGANIZZAZIONE MONDIALE DEL COMMERCIO** contro i tre Stati. Mentre la **SLOVACCHIA** ha tentato di trovare un accordo con l'**UCRAINA, POLONIA e UNGHERIA** sono rimaste ferme sulle loro posizioni, mantenendo in essere le restrizioni.

Ma le c.d. "*salvaguardie mirate*" cui sta lavorando l'UE non sembrano molto diverse dalle "*restrizioni*" alle importazioni applicate nei **PAESI DELL'EST**.

*Farine e Semi  
oleosi*

Tengono gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI (1.091.201 TONNELLATE)**, in crescita dell'**1,6%** rispetto al **2022**, mentre cala la movimentazione delle **FARINE DI SEMI E FRUTTI OLEOSI**, con **933.265 TONNELLATE (-15,2% sul 2022)**.

Per quanto riguarda il mese di **DICEMBRE 2023**, i **SEMI OLEOSI**, con **75.235 TONNELLATE**, sono leggermente in calo dell'**1,1%** sullo stesso mese del **2022**, mentre le **FARINE** sono diminuite del **20,8%** rispetto ai volumi di **DICEMBRE 2022**.

## L'Europa affamata di soia tarda a fermare la deforestazione in Argentina

Per gli allevamenti destinati a soddisfare un consumo di carne e latticini in costante aumento in **EUROPA**, gli allevatori ricorrono massicciamente alla *Soia*, importata dall'**ARGENTINA**, il più grande esportatore mondiale e, dopo il **BRASILE**, il 2° fornitore di prodotti di soia dell'**UE** di cui copre il **21% (7,7 MILIONI DI TONNELLATE)** del fabbisogno complessivo. La *farina di Soia*, per l'alto valore proteico, rappresenta fino al **25%** nella composizione dei mangimi destinati agli allevamenti industriali e, nel solo **2023**, l'**UE** ha consumato un volume record di *farina di soia argentina*, addirittura superiore all'intero periodo **2012-2022**.

La coltivazione della *soia* ha devastato gli ecosistemi forestali più di qualsiasi altro prodotto entrato tra il **2005** e il **2017** nell'**UE**, al 2° posto (dopo la **CINA**) per le importazioni di *soia* a livello mondiale (e al 3° posto, dopo **CINA** e **INDIA**, per tutte le derrate responsabili della deforestazione), con oltre **615 MILIONI DI TONNELLATE** importate negli ultimi dieci anni tra *semi e farina*.

L'**UE** è, invece, il 1° importatore di *soia* dal **CHACO** (regione ecologicamente rilevante del nord dell'**ARGENTINA**) con **356 MILA TONNELLATE** nel **2019** (pari a oltre il **50%** dell'export complessivo dell'area) e contribuisce in larga misura, quindi, alla domanda globale, che spinge i produttori a disboscare vaste aree per far spazio alle *colture di soia* per la produzione di *mangimi*. Il **CHACO** è la 3ª regione fornitrice di *soia* all'**UE**, dopo **AMAZZONIA** e **CERRADO** (in **BRASILE**) che però sono prevalentemente proiettate verso il mercato cinese.

Per arginare il disastroso impatto ambientale della *coltura della soia*, nel **2022** l'**UE** ha approvato una nuova normativa (detta **EUDR**, *European Union Deforestation Regulation*) che vieta l'ingresso nel mercato europeo ai *prodotti agricoli* provenienti da terreni deforestati, la cui applicazione è stata però rinviata al **2025** grazie a una serie di scappatoie giuridiche dovute alle pressioni dell'industria e dei **PAESI UE** a forte produzione di legname, lasciando diverse zone boschive (in **EUROPA** e fuori) ancora in balia della logica del profitto.

Almeno un terzo del **CHACO** sfuggirà alla protezione della norma europea a meno che (sempre nel **2025**) questa non venga estesa a tutte le "*altre zone boschive*" in base a una specifica clausola di revisione. Il **CHACO** (come il **CERRADO BRASILIANO**) è infatti un mosaico di boschi, savane e praterie che non rientrano integralmente nella definizione restrittiva di foresta della **FAO** su cui si basa l'**EUDR**.



**Oli animali e vegetali**

In calo gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che, con **675.972 TONNELLATE**, hanno registrato nel **2023** un **-25,6%** rispetto al **2022**, ascrivibile principalmente all'**ALLUVIONE** (cfr. pag. 9) che ha colpito pesantemente lo stabilimento **UNIGRÀ** di **CONSELICE**, specializzata nella trasformazione e vendita di olii e grassi alimentari di alta qualità, che ha sospeso le attività a causa degli ingenti danni agli uffici e agli impianti, compromettendo la produzione e l'importazione delle materie prime tramite il **PORTO DI RAVENNA**.

Il solo mese di **DICEMBRE 2023**, con **54.025 TONNELLATE**, la movimentazione degli **OLI ANIMALI E VEGETALI** nel Porto ha registrato un calo del **49,1%** rispetto a **DICEMBRE 2022**.

**Ortofrutta a rischio per il blocco nel canale di Suez**

Per quanto riguarda i **PRODOTTI ORTOFRUTTICOLI**, cresce la preoccupazione dei produttori per le conseguenze commerciali legate al blocco del **CANALE DI SUEZ** (cfr. pag. 9).

Mediamente l'**ITALIA** spedisce al **MEDIO ORIENTE** e al **SUD-EST ASIATICO**, rispettivamente, circa **150 MILA TONN.** e oltre **80 MILA TONN.** di ortofrutta, che in valore rappresentano, complessivamente, oltre **300 MILIONI DI EURO** e che, a causa della guerra nel **MAR ROSSO**, hanno subito un dirottamento delle rotte commerciali, con un ritardo nei tempi di percorrenza dai **15 ai 20 GIORNI** e rincari pari a **1.500-2.000 EURO** a container.

L'entità del danno è facilmente quantificabile: per evitare il **CANALE DI SUEZ** e pertanto circumnavigare l'**AFRICA**, la tratta subisce un allungamento dei tempi e un aumento dei costi, andando necessariamente a ledere la competitività dell'ortofrutta italiana su quei mercati; inoltre il rischio è che si crei un surplus di offerta nel mercato interno. *“Per i prodotti freschi l'allungamento della rotta è particolarmente significativo - commenta **CSO ITALY**, che rappresenta le più importanti aziende del settore ortofrutticolo in termini di volumi esportati - poiché oltre ad incidere sui costi, incide pesantemente sulla shelf-life. Anche dalla durata del blocco dipenderà la quantificazione del danno, pertanto la preoccupazione cresce”.*

**CSO ITALY** ricorda che i Paesi dell'**UNIONE EUROPEA** inviano verso il **MEDIO E L'ESTREMO ORIENTE** circa **1,4 MILIONI DI TONNELLATE** di ortofrutta all'anno. *“Oggi - sottolinea **ELISA MACCHI**, DIRETTORE DI **CSO ITALY** - il problema, sulla base della stagionalità dei prodotti ortofrutticoli, interessa prevalentemente e in ordine di importanza mele, kiwi e agrumi, ma se questa situazione dovesse permanere saranno coinvolti anche altri prodotti come ad esempio uva da tavola e susine, in particolare verso i mercati del **MEDIO ORIENTE**”.*

E, aggiunge *MAURO LAGHI, DIRETTORE GENERALE DI ALEGRA*, gruppo che coordina circa tremila cooperative e imprese agricole italiane italiane, con un fatturato consolidato nel **2022** di **184 MILIONI DI EURO**, *“In questo momento per una consegna siamo passati dai 30-35 GIORNI ai 55-60 GIORNI. L’allungamento dei tempi non soltanto incide sullo stato di conservazione dei prodotti, ma si scontra anche con le produzioni primaverili dei luoghi cui sono destinati”*.

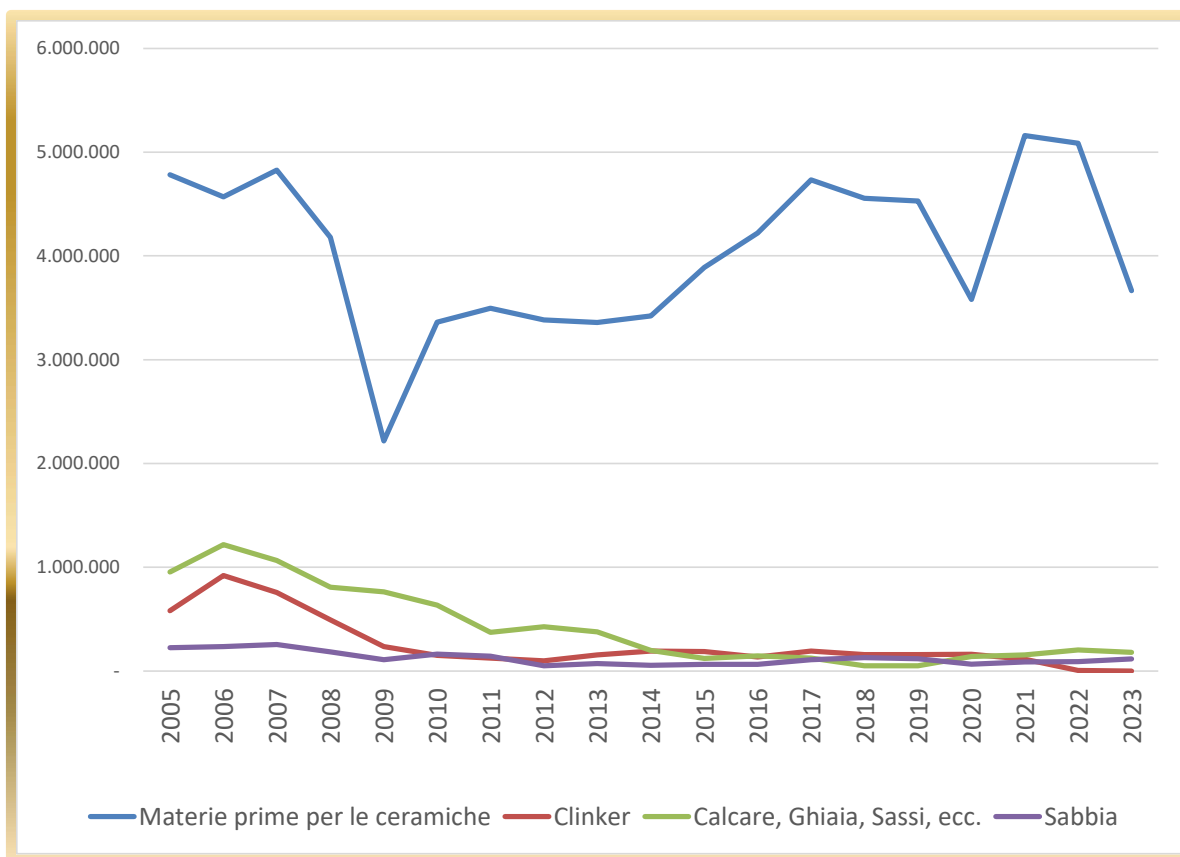
Costi e tempi hanno indotto molti operatori a rinunciare ai mercati di **MEDIO ED ESTREMO ORIENTE** e questo vale per mele, kiwi, arance, considerati i nostri campioni dell’export. *“A oggi abbiamo perso 4-5 CONTAINER a settimana - prosegue LAGHI - ovvero 100 TONNELLATE di prodotto a settimana, che devono trovare necessariamente uno sbocco in EUROPA”*.

## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

**Anno 2023** Il PORTO DI RAVENNA nel **2023** ha movimentato **4.079.701 TONNELLATE** di **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, in calo del **26,6%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Le importazioni di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO** sono state pari a **3.665.870 TONNELLATE (-27,9%)**.

**FIGURA 12 MATERIALI DA COSTRUZIONE – SERIE STORICA**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MAcs

**Novembre - Dicembre 2023** Dopo il calo del **22,8%** registrato a **NOVEMBRE**, il trend negativo rispetto al **2022** per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** si è accentuato in **DICEMBRE**, nel quale sono state movimentate **289.159 TONNELLATE**, in diminuzione del **38,7%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

In particolare, le **MATERIE PRIME CERAMICHE**, dopo un calo del **21,9%** nel mese di **NOVEMBRE**, nel mese di **DICEMBRE**, con **253.791 TONNELLATE** sbarcate, sono calate del **41,4%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Come emerge dal preconsuntivo **2023** elaborato da **PROMETEIA**, presentato durante la conferenza stampa di fine anno presso la sede di **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, l'industria italiana delle **PIASTRELLE DI CERAMICA** chiude con una forte contrazione di volumi di produzione, vendite ed export, a causa del calo di domanda di ceramica in mercato calo in tutti i continenti.

I volumi di vendita (-**19,3%** rispetto al **2022**) si collocano intorno a **362 MILIONI DI METRI QUADRATI**, derivanti da esportazioni nell'ordine di **277 MILIONI DI METRI QUADRATI (-22,1%)** e vendite sul mercato domestico prossime agli **85 MILIONI DI METRI QUADRATI (-8,7%)**. E del **20%** è calata anche la produzione italiana, toccando il minimo storico degli ultimi quarant'anni.

La contrazione ha interessato tutti i principali mercati del mondo, ed in particolare l'**EUROPA OCCIDENTALE** ed il **NORD AMERICA**.

*“La situazione attuale – commenta il PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA CERAMICA, GIOVANNI SAVORANI - è fotografata con tutte le sue difficoltà da quattro numeri: i tassi di interesse della BCE sono stati confermati al livello record del **4,5%** - valore che traina al rialzo tutta la struttura dei tassi di interesse delle nostre imprese –; le vendite di ceramica sono calate del **20%**; la produzione si è ridotta di **90 MILIONI DI METRI QUADRATI** ed abbiamo **6.000** dipendenti in cassa integrazione. Siamo in presenza di una crisi della domanda che interessa tutti i mercati, a partire dai principali paesi esteri del nostro export. Per non appesantire troppo i magazzini sono state fatte fermate straordinarie degli impianti sia nel corso dell'anno che adesso, con uno stop abbastanza generalizzato fino a dopo la metà di **GENNAIO 2024** e con il rischio che, in alcuni casi, prosegua anche nelle settimane successive”.*

La competitività del sistema Paese migliora grazie al **DECRETO SICUREZZA ENERGETICA**, che conferma le due misure strutturali - finora mai attuate – a favore dei settori energivori quali la “gas release” di metano nazionale e la “electricity release”, anche se una preoccupazione deriva dalla **GERMANIA** e dalla **FRANCIA** dove si sta definendo un prezzo limitato dell'energia elettrica per le imprese energivore nel medio lungo termine, grazie al fatto che entrambi questi Paesi hanno bilanci con capienza fiscali e la proprietà pubblica delle centrali nucleari. Questa pesante distorsione della concorrenza potrebbe essere superata attraverso la creazione di un mercato comune unico europeo dell'energia, con medesimi prezzi per tutte le imprese.

Per permettere al **DISTRETTO DI SASSUOLO** di competere in modo equo ed equilibrato nel mondo occorre riformare, secondo il *PRESIDENTE SAVORANI*, il sistema delle *EMISSION TRADING (ETS)* di CO2 che, nell'attuale formulazione, rappresenta di fatto una tassa sulle imprese e sul lavoro a favore della speculazione finanziaria, mettendo a rischio quasi **40MILA POSTI DI LAVORO**, tra diretti e indiretti, sebbene le fabbriche del **DISTRETTO DI SASSUOLO** rappresentino oggi il modello più avanzato al mondo per sostenibilità e digitalizzazione, grazie a investimenti in tecnologie e innovazione arrivati a toccare il 10% del fatturato aggregato negli ultimi anni.

Da riformare anche le bozze della direttiva europea **CSDDD (CORPORATE SUSTAINABILITY DUE DILIGENCE DIRECTIVE)** che, richiedendo alle aziende europee di compilare una reportistica sul rispetto dei parametri ambientali e dei diritti umani sull'intera catena fornitori, imporrebbe un'attività con pesanti oneri organizzativi ed economici.

Per quanto riguarda le infrastrutture, *SAVORANI* segnala l'importante completamento del **SOVRAPPASSO FERROVIARIO SULLA PEDEMONTANA**, per rendere più fluido il traffico nel distretto, l'avanzamento dei lavori per il potenziamento del **PORTO DI RAVENNA**, "*naturale approdo delle materie prime per il nostro settore*", la centralità della **BRETELLA CAMPOGALLIANO – SASSUOLO** e, infine, la realizzazione del **RACCORDO FERROVIARIO TRA GLI SCALI DI DINAZZANO E MARZAGLIA**, così da mettere a sistema le due strutture ed alzare il livello di efficacia ed efficienza della mobilità delle merci del distretto ceramico, fondamentale per un'industria che già utilizza i trasporti via ferrovia con tassi doppi rispetto alla media nazionale."

## Contrastare la crescita di Cina, India e Turchia per sostenere l'export italiano

(DA IL SOLE 24 ORE - 16 GENNAIO 2024)

Aumento degli aiuti all'export e all'internazionalizzazione; rafforzamento delle misure antidumping verso **INDIA** e **TURCHIA**, dopo aver ottenuto il rinnovo per il terzo quinquennio dei dazi verso la **CINA**; costante supporto per assicurare materie prime a prezzi sostenibili e sicurezza della movimentazione merci.

È l'impegno «raddoppiato» che il *VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO* e *MINISTRO DEGLI ESTERI ANTONIO TAJANI* ha garantito all'industria italiana delle piastrelle in occasione dell'incontro che si è svolto recentemente a **SASSUOLO**, con i vertici di *CONFINDUSTRIA CERAMICA*.

Un'occasione per toccare con mano un *Made in Italy* d'eccellenza, concentrato in poche decine di chilometri quadrati e che, nonostante tutte le difficoltà di mercato, resta leader mondiale con quasi **6 MILIARDI DI EURO** di esportazioni, la linfa vitale di questo settore che dipende per oltre **l'80%** dalla domanda estera, ricorda il *PRESIDENTE DEGLI INDUSTRIALI CERAMICI, GIOVANNI SAVORANI*.

La *FARNESINA* non ha risorse proprie da mettere sul piatto per i **128 PRODUTTORI** di piastrelle italiani, ma ha convogliato finanziamenti e messo in atto misure per potenziare il loro presidio dei mercati globali e difendere le loro esportazioni.

Dai **10 MILIONI DI EURO** a sostegno del sistema fieristico emiliano-romagnolo stanziati da *ICE AGENZIA* nel **2023** (di cui **750MILA EURO** solo per il *SALONE INTERNAZIONALE DELLA CERAMICA CERSAIE*, che ha richiamato a **BOLOGNA** lo scorso settembre quasi **100MILA PRESENZE**, **l'8,8%** in più sul **2022**, di cui il **48%** straniera), ai **705 MILIONI DI EURO** di finanza agevolata per le imprese esportatrici attivati da *SIMEST* e *ICE* per conto del *MAECI* dopo l'alluvione dello scorso maggio.

Dagli interventi per assicurare la disponibilità di materie prime e monitorare i prezzi, specialmente dopo lo scoppio del conflitto in **UCRAINA** da cui provenivano gli approvvigionamenti strategici per il settore di argille e caolino, fino alle azioni per scongiurare vendite in dumping nello scacchiere internazionale e per seguire la formazione di nuove direttive, soprattutto europee, che potrebbero compromettere la concorrenza delle industrie italiane.

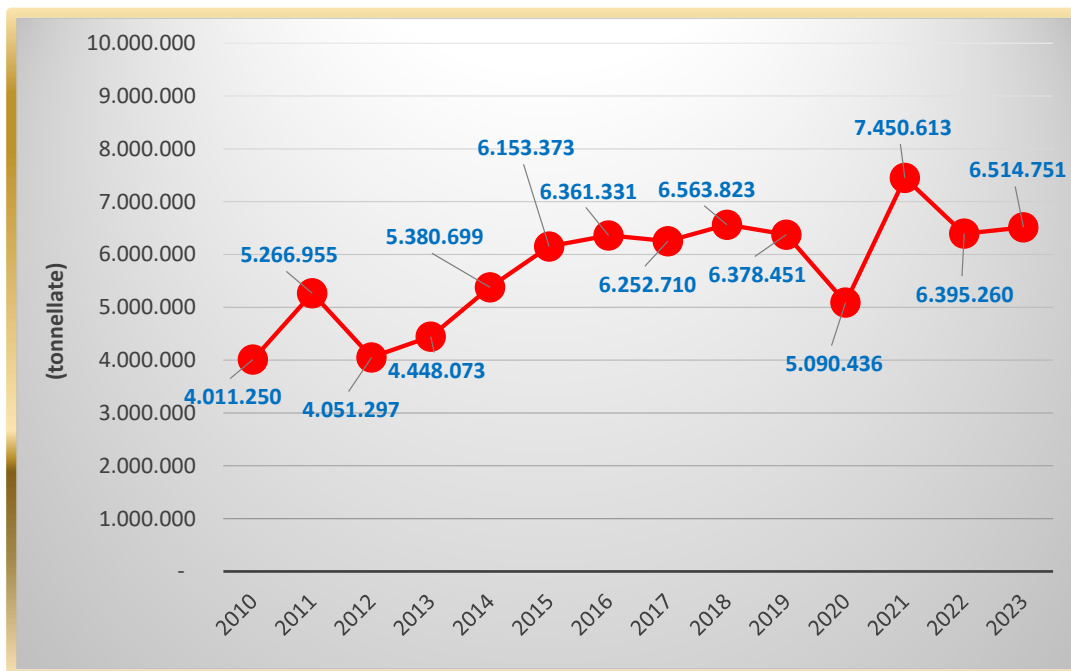
Tutti temi spinosi per il **DISTRETTO DI SASSUOLO**, che deve reggere la competizione di Paesi come **CINA, INDIA E TURCHIA** che vendono nel mondo le loro piastrelle a prezzi con cui in **ITALIA** non si coprono neppure i costi vivi di produzione. «*E non c'è solo il dumping economico, ma anche quello ambientale e sociale*», rimarca *FILIPPO MANUZZI, VICEPRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA CERAMICA*, che a Tajani riconosce il merito di aver supportato nel **2011**, quando era Commissario europeo per l'industria e l'imprenditoria, l'imposizione dei primi dazi antidumping contro le importazioni dalla **CINA**, appena riconfermate per la terza volta.

Ora è l'aggressiva industria ceramica indiana – che nell'ultimo decennio ha triplicato la propria capacità produttiva da **1,2 a 3,7 MILIARDI DI MQ/ANNO** – a preoccupare i ceramisti europei. «*Per continuare a produrre in ITALIA e salvaguardare i nostri 19MILA POSTI DI LAVORO, che diventano più del doppio con l'indotto occorrono azioni più decise per contrastare le importazioni in dumping.* – esorta *MANUZZI* – *I dazi introdotti da BRUXELLES lo scorso anno nei confronti di INDIA e TURCHIA non hanno avuto effetto. Nei primi nove mesi dell'anno le importazioni indiane in UE sono cresciute di circa il 55% rispetto al 2022, in un contesto di mercato fortemente in flessione, si stima una riduzione fino al 20% rispetto all'anno prima*».

### 3. PRODOTTI METALLURGICI

**Anno 2023** Nel **PORTO DI RAVENNA** i **PRODOTTI METALLURGICI** nel **2023** sono cresciuti dell'**1,9%** rispetto al **2022**, con **6.514.751 TONNELLATE** movimentate (quasi **120 MILA TONNELLATE** in più).

**FIGURA 13** PRODOTTI METALLURGICI – SERIE STORICA



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Novembre - Dicembre  
2023

Dopo la positiva performance del mese di **NOVEMBRE (461.332 TONNELLATE, in crescita del 5,2% rispetto a NOVEMBRE 2022)**, anche il mese di **DICEMBRE con 464.435 TONNELLATE**, ha registrato una movimentazione in crescita del **25,9%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

In particolare, gli sbarchi provenienti da **TARANTO (ex ILVA)** nel **2023** sono stati pari a **703.037 TONNELLATE**, in crescita del **12,5%** rispetto al **2022**.

Salvare l'ex Ilva  
per far crescere la  
manifattura

Mentre prevale l'incertezza sul futuro dell'**EX ILVA** di **TARANTO**, **ASSOFERMET (l'Associazione dei distributori di acciaio)** si schiera a favore del rilancio del sito siderurgico da parte del Governo, sottolineando l'urgenza di un nuovo e serio progetto per salvare il processo produttivo da altoforno, che può essere mantenuto attivo rispettando pienamente la normativa ambientale.

Salvare l'**EX ILVA** (oggi **ACCIAIERIE D'ITALIA**) è fondamentale per preservare il valore industriale dell'impianto, che ancora oggi alimenta una filiera

strategica per l'intera economia nazionale, garantendo la produzione di acciaio di alta qualità largamente utilizzato in settori cruciali come quelli dell'automotive e dell'elettrodomestico.

E la crisi dell'impianto si colloca in un momento storico particolare per la disponibilità di acciaio in **ITALIA** e nell'**UNIONE EUROPEA**.

Da un lato, la produzione siderurgica è in calo: negli ultimi dieci anni non sono mai stati raggiunti i livelli del **2012**, anno del sequestro dell'area a caldo dello stabilimento di **TARANTO**, nel quale la produzione si assestò a **160 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio nella **UE**, con una quota di **29 MILIONI DI TONNELLATE** prodotta dall'**ITALIA**.

L'impianto di **TARANTO** nel **2023** ha fornito all'industria meno di **3 MILIONI DI TONNELLATE**, meno della metà della capacità produttiva e **PAOLO SANGOI**, **PRESIDENTE DI ASSOFERMET ACCIAI**, mette l'accento sull'impatto della situazione attuale sul settore manifatturiero: *“Per far crescere la manifattura nazionale è necessario avere a monte della filiera un'industria siderurgica primaria che la possa sostenere con la quantità di acciaio necessaria”*, ha dichiarato. *“Va anche ricordato che i prodotti di qualità disponibili grazie alla produzione tarantina molto spesso non sono reperibili all'interno del perimetro **UE**. Gli operatori si vedono quindi costretti a rivolgersi soprattutto ad acciaierie asiatiche, affrontando un problematico percorso a ostacoli per via delle restrizioni all'import che incrementano i costi”*.

Sono proprio queste restrizioni, e più in generale l'impatto regolatorio sulle importazioni da **PAESI EXTRA UE**, a determinare uno scenario di difficoltà per la filiera siderurgica, in cui si inserisce la crisi dell'impianto di Taranto.

Le *misure di Salvaguardia* attualmente in vigore comportano una diminuzione della quantità di acciaio importato nell'**UNIONE EUROPEA**. A queste si aggiunge il *CBAM*, il *Meccanismo di Adeguamento del Carbonio alle Frontiere*, che introdurrà a partire dal **2026** una sorta di dazio doganale sui beni che provengono da territori fuori dall'**UNIONE EUROPEA**. Il risultato sarà un inevitabile aumento del costo dei prodotti siderurgici a disposizione nella **UE**.

Dall'altro lato, quello normativo, è l'economia circolare a essere fortemente incentivata e a determinare le strategie politiche dell'**UNIONE EUROPEA** presenti e future. Nonostante questo, *“il caso ex Ilva fa riflettere su quanto sia ancora centrale e strategica la produzione primaria da altoforno”*, ha sottolineato **GIANCLAUDIO TORLIZZI**, **FONDATARE DI T-COMMODITY**. “



Una crisi prolungata degli impianti di Acciaierie d'Italia potrebbe portare a una carenza strutturale di acciai piani non soltanto in **ITALIA** ma anche a livello **UE**. Questo dimostra quanto la produzione da economia circolare non possa essere sufficiente; le politiche ambientali dovrebbero tenere conto della rilevanza dell'altoforno".

#### Aumenta l'import extra-UE

Aumenta nel **2023** l'import di prodotti metallurgici del **PORTO DI RAVENNA** da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **4.347.804 TONNELLATE** (il **67%** del totale).

Considerevole l'aumento per il **VIETNAM**, da cui sono arrivati oltre **1,1 MILIONI DI TONNELLATE** di prodotti metallurgici (contro le **403 MILA** del **2022**; **+175,0%**) che lo pongono in cima ai principali Paesi di approvvigionamento. Altri Paesi dai quali l'import è cresciuto in modo più significativo sono la **COREA DEL SUD** con **656 MILA TONNELLATE (+12,2%)**, l'**INDIA** con quasi **603 MILA TONNELLATE (+97,8%)**, la **CINA** con quasi **407 MILA TONNELLATE (-45,0%)**, il **GIAPPONE** con quasi **347 MILA TONNELLATE (-22,4%)**, l'**EGITTO** con quasi **307 MILA TONNELLATE (+92,7%)**.

#### Diminuiscono gli scambi UE

In diminuzione l'import dai **PAESI COMUNITARI**, principalmente dalla **GERMANIA** con quasi **387 MILA TONNELLATE (-22,1%; -109 MILA TONNELLATE)**, dalla **FRANCIA** con **333 MILA TONNELLATE (-41,1%; -232 MILA TONNELLATE)** e dal **BELGIO** con quasi **226 MILA TONNELLATE (+57,4%; +82 MILA TONNELLATE)**.

**FIGURA 14 PRODOTTI METALLURGICI PER PROVENIENZA**

Paesi di provenienza	sbarchi 2023	differenza % vs 2022	incidenza su totale metallurgici
<b>Totale complessivo</b>	<b>6.514.751</b>	<b>1,9%</b>	
<b>Paesi UE</b>	<b>1.909.993</b>	<b>-14,1%</b>	<b>29%</b>
<b>Paesi extra-UE</b>	<b>4.347.804</b>	<b>13,6%</b>	<b>67%</b>
VIETNAM	1.107.683	175,0%	17%
ITALIA	703.037	12,5%	11%
COREA DEL SUD	656.038	12,2%	10%
INDIA	602.982	97,8%	9%
CINA	406.829	-45,0%	6%
GERMANIA	386.671	-22,1%	6%
GIAPPONE	346.970	-22,4%	5%
FRANCIA	333.081	-41,1%	5%
EGITTO	306.878	92,7%	5%
ALTRI PAESI	1.407.628	-18,5%	22%

Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Merita di essere citata una nuova acquisizione per il **GRUPPO SIDERURGICO MARCEGAGLIA** che ha completato tramite la controllata **MARCEGAGLIA CARBON STEEL**, con decorrenza dal **1° DICEMBRE 2023**, l'acquisizione della totalità del capitale di **TUBICOM**, piccola realtà con sede a **VILLAVARA DI BOMPORTO (MO)** attiva nella lavorazione conto terzi di tubi per cilindri idraulici.

**Nuova acquisizione per Marcegaglia**

L'azienda conta **12 DIPENDENTI** e ha una capacità di lavorazione di **4MILA TONNELLATE** l'anno e, pur se di dimensioni contenute, vanta una grande esperienza nel settore, derivante dall'essere stata, per oltre 15 anni, partner delle principali acciaierie e aziende metalsiderurgiche in **ITALIA** e in **EUROPA**.

L'azienda sarà rinominata "**TUBICOMM**" per mantenere la continuità con lo storico nome, ma allo stesso tempo riprendere la doppia emme (MM) simbolo del **GRUPPO MARCEGAGLIA** che, con questa operazione, amplia la propria gamma di lavorazioni, potenziando la capacità produttiva di tubi trafilati a freddo finiti H8 per cilindri idraulici, rispetto a quella attualmente prodotta negli stabilimenti di **BOLTIERE (BG)** e di **RIVOLI (TO)**.

## **Crisi Mar Rosso: i rischi per la siderurgia** (Siderweb)

Per comprendere l'impatto che la crisi del **MAR ROSSO** potrebbe avere sulla siderurgia italiana, **SIDERWEB** ha analizzato i flussi commerciali siderurgici italiani che attraversano il **CANALE DI SUEZ**.

Nel breve termine per l'acciaio italiano il proseguimento del **BLOCCO DI SUEZ** potrebbe impattare molto di più per l'import rispetto all'export (il primo registra volumi in transito nel canale circa **40 VOLTE** superiore al secondo).

### **Import**

L'**ITALIA** importa ogni mese **2,4 MILIONI DI TONNELLATE** di materie prime e prodotti in acciaio da tutto il mondo, di cui il **53,7%** provengono da **PAESI EXTRA EUROPEI (1,3 MILIONI DI TONNELLATE)** e quasi un terzo passano attraverso il **CANALE DI SUEZ** (il **57%** di quelle provenienti da paesi extra-europei).

Passano, quindi, dal **MAR ROSSO** più della metà delle merci che arrivano da paesi esterni all'**UNIONE EUROPEA**, principalmente **INDIA, CINA** e **VIETNAM** che, da soli, assommano il **20,1%** delle importazioni totali italiane di acciaio e materie prime, per un totale di quasi **MEZZO MILIONE DI TONNELLATE** al mese.

Tra i paesi asiatici che esportano in **ITALIA**, seguono in ordine di importanza **COREA DEL SUD, GIAPPONE, TAIWAN, AUSTRALIA, MALAYSIA, THAILANDIA** e **INDONESIA**, che nei primi dieci mesi del **2023** hanno venduto in Italia circa **247MILA TONNELLATE AL MESE**.

## EXPORT

Per quanto concerne l'export i volumi sono decisamente minori.

L'**ITALIA** esporta ogni mese **1,2 MILIONI DI TONNELLATE** di materiale, di cui **240MILA TONNELLATE** destinate all'esterno dell'**UE**; il **7%** di queste, pari a **17MILA TONNELLATE** (solo l'**1,4%** sul totale dell'export tricolore di acciaio e materie prime), passano dal **CANALE DI SUEZ**.

Le destinazioni principali sono **INDIA, AUSTRALIA, PAKISTAN** e **CINA**, che insieme ricevono ogni mese complessivamente circa **15MILA TONNELLATE** dall'**ITALIA** mentre una quota minore è indirizzata verso **BANGLADESH, THAILANDIA, COREA DEL SUD, MALAYSIA, INDONESIA** e **HONG KONG**.

Anche altre siderurgie internazionali potrebbero pagare lo scotto della crisi: **JINDAL STAINLESS** (il più grande produttore indiano di acciaio inossidabile) ha già previsto un impatto sulle esportazioni nel quarto trimestre a causa, oltre che della minor domanda di **EUROPA** e **STATI UNITI**, della **CRISI DEL MAR ROSSO**, mentre l'industria siderurgica tedesca (nello specifico, **THYSSENKRUPP**), non accusa ancora in modo significativo gli effetti dei ritardi del trasporto marittimo.

Sia in termini temporali (nel medio-lungo termine) sia in termini di settore, secondo alcuni esperti quello che sta succedendo potrebbe favorire in futuro il "*near-shoring*" per affrontare possibili crisi delle catene di approvvigionamento, come successe durante il Covid, cosa che, in linea teorica, potrebbe comportare più sicurezza sulle consegne ma prezzi maggiori.

## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **2023** il **PORTO DI RAVENNA** ha registrato un calo del **7,2%** rispetto al **2022** per i **PRODOTTI CHIMICI**, con **1.056.084 TONNELLATE**.

**Petroliiferi e  
chimici**

I **PRODOTTI PETROLIFERI**, invece, sono cresciuti nel **2023** dell'**1,0%**, con **2.621.409 TONNELLATE** e un aumento di quasi **27 MILA TONNELLATE**.

Per entrambe le merceologie gli ultimi due mesi si sono chiusi in negativo rispetto al **2022**: **-13,3%** per i **PRODOTTI CHIMICI** e **-13,6%** per i **PRODOTTI PETROLIFERI** nel mese di **NOVEMBRE**; **-7,6%** per i **PRODOTTI CHIMICI** e **-4,2%** per i **PRODOTTI PETROLIFERI** nel mese di **DICEMBRE**.

*Novembre - Dicembre  
2023*

Come segnalato in apertura (*cf. pag. 12*), la crisi nel **MAR ROSSO** minaccia di lasciare l'**EUROPA** a corto di **DIESEL** nelle prossime settimane, quando si prevede che le importazioni crollino di due terzi rispetto ai livelli attuali e molte raffinerie inizieranno le manutenzioni stagionali.

*In Europa è  
allarme diesel*

La situazione sta precipitando in fretta e i prezzi sono saliti ai massimi da tre mesi sui mercati all'ingrosso, con possibili ripercussioni non solo sull'inflazione ma anche sulla stabilità sociale nel continente. I rincari di questo carburante - usato nei trasporti pesanti, in agricoltura e nell'industria - sono particolarmente insidiosi, perché si trasferiscono con facilità a valle, sul prezzo finale di merci e prodotti di ogni genere; non a caso, proprio il costo elevato del gasolio è tra le principali cause scatenanti delle proteste degli agricoltori, che si stanno diffondendo in molti **PAESI EUROPEI**.

Per il **DIESEL** (grazie anche alla domanda debole) è possibile che nel giro di qualche settimana la situazione si assesti, con un nuovo rimescolamento delle rotte di fornitura, dopo quello imposto dalla guerra in **UCRAINA**.

L'**EUROPA**, comunque, dovrà affidarsi ancora di più agli **STATI UNITI**, che già da mesi conquistano quote di mercato crescenti nel continente e dai quali a **GENNAIO** sono arrivati **9,3 MILIONI DI BARILI** di diesel (circa **300MILA** al giorno) stima **KPLER**, pari al **36%** delle importazioni totali, contro il **15-20%** di gran parte del **2023**. I volumi dagli **USA** sono triplicati da **OTTOBRE**, anche se il boom non dipende solo dalle tensioni in **MEDIO ORIENTE**.

D'altra parte i flussi di gasolio dall'**INDIA** - che passano da **SUEZ** - sono già ai minimi da due anni: le stime li collocano tra **33.400** e **58.000 BARILI/GIORNO** a **GENNAIO**, a seconda della fonte, un crollo dell'**80%** dai volumi record di **DICEMBRE**.

**Concimi** Per quanto riguarda i **CONCIMI**, nel **2023** sono state movimentate **1.553.139** tonnellate, il **4,2%** in più rispetto al **2022**, **NONOSTANTE GLI UTLIMI DUE MESI IN CALO.**

*Novembre - Dicembre 2023* Particolarmente significativo il calo di **NOVEMBRE** (- **53,9%** rispetto al **2022**), mentre a **DICEMBRE**, con un traffico di quasi **116 MILA TONNELLATE**, si è registrato un calo dell'**8,1%** sul mese di **DICEMBRE 2022.**

**La crisi di Suez colpisce anche i concimi**

Segnala **IL SOLE 24 ORE** (02.02.24) come le difficoltà alla navigazione nel **MAR ROSSO** rischi di ostacolare anche le importazioni dall'**ASIA** di **FERTILIZZANTI**, strumento fondamentale del lavoro nelle campagne.

Secondo i calcoli di **COLDIRETTI**, in pericolo sarebbe il **15%** del totale delle importazioni di **FERTILIZZANTI** in Italia, per un valore di circa **200 MILIONI**. «*Il nostro Paese importa due tipi di fertilizzanti - spiega STEFANO FORBICINI, responsabile settore concimi dei CONSORZI AGRARI D'ITALIA (CAI) - AZOTO, FOSFORO E POTASSIO, cioè i prodotti più utilizzati su larga scala per le grandi colture come per esempio il mais e gli altri cereali, che provengono prevalentemente dai Paesi nordafricani e non sono impattati direttamente dalla crisi del CANALE DI SUEZ. Lo sono, però dal punto di vista economico: a fronte delle difficoltà dei concorrenti indiani, che subiscono la deviazione delle rotte sul MAR ROSSO, i produttori di urea egiziani e algerini sanno di avere gioco facile, per cui sono portati ad alzare i prezzi, e lo stanno già facendo.*

Più che per i mancati arrivi, dunque, la preoccupazione degli agricoltori italiani è tutta concentrata sul rialzo dei prezzi: «*Le forniture dalla CINA - spiega Forbicini - riguardano alcuni prodotti speciali per la fertirrigazione, cioè i consumi idrosolubili che vengono utilizzati per la frutticoltura e l'orticoltura. Con le difficoltà sul MAR ROSSO, questi prodotti continuano ad arrivare sul mercato italiano attraverso la rotta dal CAPO DI BUONA SPERANZA, ma arrivano in ritardo, e a prezzi più alti.*». Ad oggi, le quotazioni dei fertilizzanti non sono ancora rincarate sensibilmente, ma lo sono quelle dei **SACCHI PER DIVIDERE IL CONCIME** e metterlo in vendita, che arrivano tutti dall'**INDIA** e le spedizioni sono già in ritardo. Un sacco per il concime da **600 CHILI** che normalmente costa **2,5 EURO** oggi ha già superato a listino i **4 EURO.**

Aumenti di oltre il **15%** da inizio gennaio riguardano l'**UREA**, un derivato del gas che l'**EUROPA** importa al **50%** da produttori extra Ue e che nel **2022**, dopo lo scoppio della guerra tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, aveva registrato rialzi del **350-400%**, superando i **MILLE EURO A TONNELLATA**, con gravi difficoltà tanto per

l'industria agroalimentare quanto per quella del legno-arredo, dato che l'urea è alla base della produzione di *COLLANTI* (necessari per la realizzazione dei pannelli, a loro volta elemento base dell'industria del mobile) e, tra questi, della *MELAMINA*, che in larga parte arriva in *EUROPA* dalla *CINA* ed ha registrato aumenti sensibili da inizio gennaio, sebbene inferiori al **10%**.

Il colosso norvegese dei fertilizzanti *YARA*, con un fatturato globale di **24 MILIARDI DI DOLLARI**, è arrivato in *ITALIA* nel 1996 rilevando le attività dell'Eni nel campo dei fertilizzanti e, oggi, possiede due stabilimenti, uno a *FERRARA* e uno a *RAVENNA*, che riforniscono anche diversi *PAESI DELL'AREA DEL MEDITERRANEO E DELL'AFRICA*. Con il **40%** del mercato dei fertilizzanti azotati, è il primo operatore italiano del settore e vende oltre **UN MILIONE DI TONNELLATE** di prodotto.

*Yara rileva  
Agribios*

Le ultime decisioni della *UE* di rallentare la strategia del *Green deal* hanno portato al rigetto della proposta di regolamento per dimezzare entro il **2030** l'uso dei pesticidi e delle sostanze attive sostitutive in agricoltura, senza giungere, tuttavia, a ridimensionare gli obiettivi sull'aumento della quota di agricoltura biologica in *EUROPA*. *BRUXELLES* ha stabilito, infatti, che entro il **2027** ciascuno stato membro della *UE* dovrà raggiungere il **25%** di superficie coltivata a biologico (la media oggi si aggira intorno al **10%**).

I produttori europei dovranno dunque accelerare gli investimenti: per questo si prevede che il mercato dei fertilizzanti organici in *EUROPA* crescerà ad un tasso medio annuo dell'**11,53%** da qui al **2030**.

*YARA* ha annunciato l'acquisizione di *AGRIBIOS ITALIANA*, un'azienda con **25 DIPENDENTI** che sviluppa e produce fertilizzanti organici sia per l'agricoltura biologica che per quella tradizionale, realizzati utilizzando prodotti animali e agricoli, con **60MILA TONNELLATE** di produzione all'anno e il **10%** di quota nel mercato nazionale. Per *YARA* si tratta della seconda acquisizione in *EUROPA* nel settore dei fertilizzanti a base biologica: nel **2021** l'azienda aveva, infatti, rilevato il produttore finlandese *ECOLAN*.

Acquisendo *AGRIBIOS*, *YARA* punta ad ottenere una posizione di primo piano in *ITALIA* (oggi il secondo mercato di fertilizzanti a base organica in *EUROPA* nonché il primo Paese europeo per superficie coltivata bio). Oltre che in *ITALIA*, *YARA* vende già fertilizzanti a base organica in *FRANCIA*, *SPAGNA*, *GERMANIA* e nelle *REGIONI NORDICHE* e baltiche e intende aumentare le vendite nel mercato dei fertilizzanti a base organica di circa il **30%** entro i prossimi tre anni.

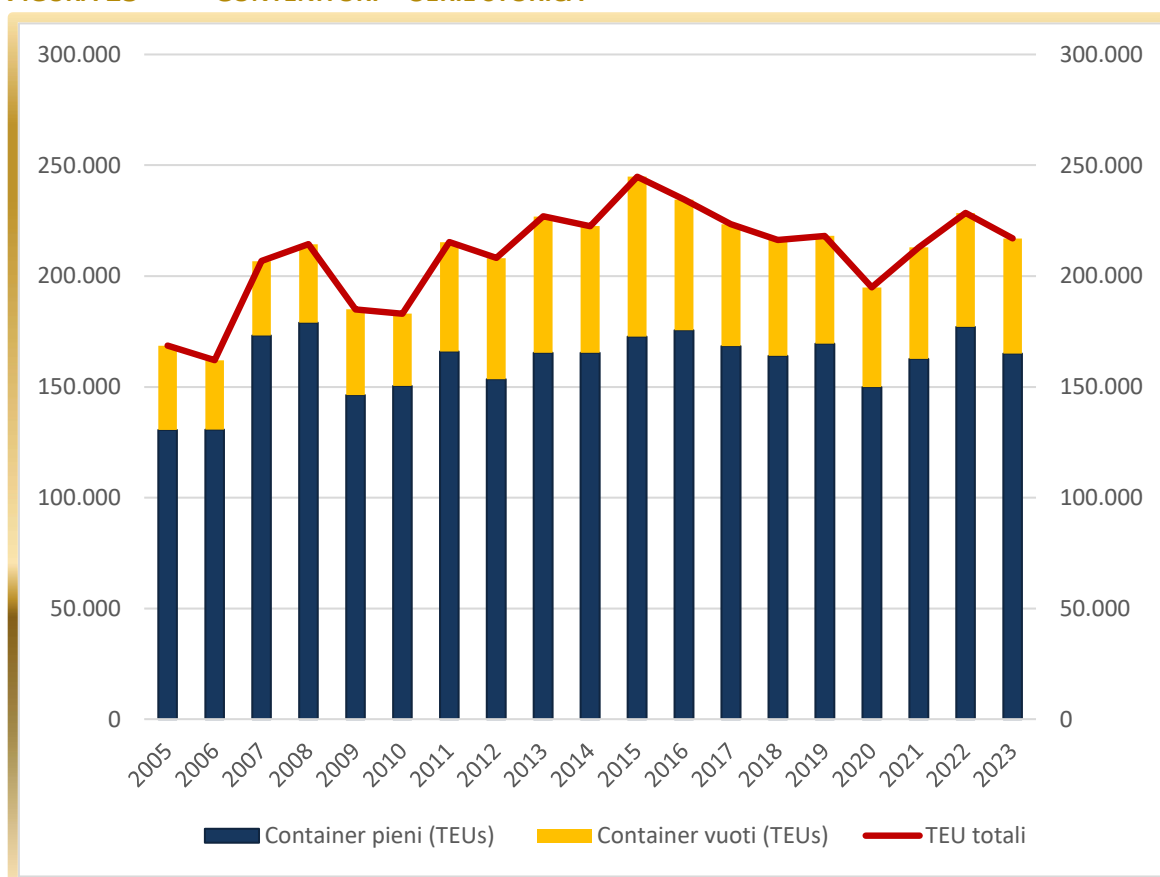
**Contenitori** Nel **PORTO DI RAVENNA** i **CONTENITORI**, pari a **216.981 TEUs** nel **2023**, sono calati del **5,0%** rispetto al **2022**.

In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel **2023** (**2.352.272 TONNELLATE**) è diminuita del **2,9%** rispetto al **2022**.

I **TEUs PIENI** sono stati **165.025** (il **76%** del totale), in calo del **6,9%** rispetto al **2022** mentre quelli **vuoti** sono stati **51.956**, in crescita dell'**1,3%** rispetto al **2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **457**, è in diminuzione (**52 TOCCATE IN MENO, -10,2%**) rispetto alle **509** del **2022**.

**FIGURA 15**      **CONTENITORI – SERIE STORICA**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

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

Novembre - Dicembre  
2023

Buona la loro performance negli ultimi due mesi del 2023, rispetto agli stessi del 2022: dopo il risultato positivo di **NOVEMBRE**, quando sono stati movimentati **16.903 TEUs (+2,5%)**, nel mese di **DICEMBRE** sono stati movimentati **17.472 TEUs**, di cui **13.120 PIENI (+7,1% sul 2022)** e **4.352 VUOTI (+15,7% sul 2022)**, in aumento rispetto a **DICEMBRE 2022** del **9,1%**.

**FIGURA 16** MOVIMENTAZIONE MENSILE CONTAINER NEL PORTO DI RAVENNA

mese	Container (TEU)				Merce in container (tonnellate)			
	2022	2023	diff.	diff. %	2022	2023	diff.	diff. %
gennaio	14.888	15.879	991	6,7%	164.531	169.280	4.750	2,9%
febbraio	17.794	16.091	-1.703	-9,6%	200.312	178.224	-22.088	-11,0%
marzo	23.449	22.636	-813	-3,5%	245.884	251.655	5.771	2,3%
aprile	22.423	21.219	-1.204	-5,4%	243.508	236.057	-7.450	-3,1%
maggio	24.695	20.021	-4.674	-18,9%	249.795	214.478	-35.317	-14,1%
giugno	19.862	19.714	-148	-0,7%	212.347	217.879	5.532	2,6%
luglio	23.959	17.243	-6.716	-28,0%	238.362	185.542	-52.820	-22,2%
agosto	16.197	13.914	-2.283	-14,1%	173.817	156.778	-17.039	-9,8%
settembre	15.399	18.353	2.954	19,2%	158.589	192.596	34.007	21,4%
ottobre	17.259	17.536	277	1,6%	193.903	187.228	-6.675	-3,4%
novembre	16.498	16.903	405	2,5%	172.760	180.146	7.386	4,3%
dicembre	16.012	17.472	1.460	9,1%	167.582	182.406	14.824	8,8%

Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

La crisi del **MAR Rosso**, tra i molti effetti generati sul trasporto delle merci, ha portato con sé anche un prevedibile e netto calo della puntualità delle portacontainer (cfr. anche l'ampia disamina da pag. 9).

**Crisi di SUEZ:**  
cala la puntualità  
delle linee container

Secondo *Sea-Intelligence*, a **DICEMBRE 2023** la quota di navi arrivate "in orario" è scesa al **56,8%**, il punto più basso raggiunto durante l'anno e rivelandosi solo dello **0,4%** superiore a quello di dello stesso mese del **2022**. Il calo rispetto a **NOVEMBRE** –in cui già si era registrata una discesa di **2,5 PUNTI PERCENTUALI**, dopo un ottobre stabile – è stato pari a **5 PUNTI PERCENTUALI**, il più ampio registrato dal **FEBBRAIO 2021**. Parallelamente, il dirottamento delle navi per la via del **CAPO DI BUONA SPERANZA** ha comportato ritardi medi delle unità non puntuali molto superiori (in media, di **0,3 GIORNI**) a quelli di **NOVEMBRE**, attestandosi a quota **5,35 GIORNI**.

Lo sconvolgimento del trasporto container si è riflesso anche sulla classifica dei vettori più e meno puntuali, che da **NOVEMBRE** vede in testa *Evergreen*, dopo essere stata dominata a lungo da *Msc* e negli ultimi mesi da *Maersk*.

A **DICEMBRE**, *Evergreen* è stato ancora il più affidabile, con una puntualità raggiunta nel **63,6%** degli arrivi. Segue *Cma Cgm* (l'unico altro carrier con un punteggio superiore al **60%**), poi *Maersk*, *Cosco*, *Oocl*, *Wan Hai*, *Msc* e *One* (con uno score compreso tra il **60%** e il **50%**) e *Hapag Lloyd*, *Pil*, *Hmm*, *Zim* e *Yang Ming* (con uno score tra il **40%** e il **50%**).



## Arriva l'Accordo "Gemini"

(DA THE MEDITELGRAPH, 18 GENNAIO 2024)

Le compagnie di navigazione **Hapag Lloyd** e **Maersk Line**, rispettivamente numero cinque e due al mondo nel trasporto dei container, hanno firmato un accordo per una nuova collaborazione operativa a lungo termine denominata "**GEMINI**", che avrà inizio nel **FEBBRAIO 2025**.

Nell'ambito delle grandi alleanze commerciali tra armatori - che in sostanza permettono alle compagnie di vendere non solo la propria capacità di stiva, ma quelle appartenente alla compagnia o alle compagnie alleate - **Maersk** nel **2023** aveva annunciato la fine della collaborazione con **Msc** (l'alleanza "**2M**") proprio dal **2025**, mentre **Hapag** lascerà la "**THE ALLIANCE**", nella quale operava insieme alle compagnie asiatiche **Hmm, One E Yang Ming**.

L'asse tra le due mega-compagnie nord-europee (tra le più beneficiate per effetto della crisi del **MAR Rosso** e del boom dei noli) creerà una flotta complessiva di circa **290 NAVI** con capacità di stiva pari a **3,4 MILIONI DI TEU**; **MAERSK** schiererà il **60%** della propria flotta e **Hapag-Lloyd** il **40%**. Come parte dell'accordo, le due compagnie hanno fissato «l'ambizioso» obiettivo di garantire una puntualità del servizio oltre il **90%** una volta che la rete sarà completamente operativa.

L'alleanza "**GEMINI**" coprirà **7** grandi linee di traffico: **ASIA** verso **COSTA OCCIDENTALE** e **ORIENTALE DEGLI STATI UNITI**; **ASIA** verso **MEDIO ORIENTE, MEDITERRANEO, NORD EUROPA**; **MEDIO ORIENTE-INDIA** verso **L'EUROPA** e rotte transatlantiche per un totale di **26 SERVIZI INTEGRATI**, a fianco dei quali ci saranno poi vari servizi-navetta verso gli scali non direttamente toccati dalle grandi rotte intercontinentali: **14** di questi sono previsti in **EUROPA**, **4** in **MEDIO ORIENTE**, **13** in **ASIA** e **1** nel **GOLFO DEL MESSICO**.

Grande importanza avranno quindi i terminal portuali direttamente gestiti dall'uno o dall'altro gruppo (**Maersk** è sul mercato da anni, **Hapag Lloyd** si sta facendo strada nel settore).

Da segnalare che entrambe le compagnie sono impegnate nella decarbonizzazione delle loro flotte e hanno fissato gli obiettivi più ambiziosi nel settore, con **Maersk** che punta all'azzeramento delle emissioni nette nel **2040** e **Hapag-Lloyd** nel **2045**.

Nel **PORTO** DI RAVENNA **TRAILER** e **ROTABILI** hanno raggiunto complessivamente, nel **2023**, i **96.586 PEZZI MOVIMENTATI**, con **5.861 PEZZI IN PIÙ (6,5%)** rispetto al **2022**.

**Trailer e Rotabili**

Per quanto riguarda i **TRAILER**, il **2023** si chiude invece con un risultato negativo della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, in quanto i **PEZZI MOVIMENTATI**, pari a **78.298**, sono calati del **2,9% (2.297 pezzi in meno)** e la **MERCE MOVIMENTATA (1.866.015 TONNELLATE)** del **2,6%** rispetto al **2022**.

**TRAILER**

Negativo il contributo sia del mese di **NOVEMBRE**, quando i pezzi movimentati erano stati **6.902** (contro i **7.365 PEZZI DEL 2022**), sia del mese di **DICEMBRE**, quando sono stati movimentati **5.540 PEZZI**, in diminuzione del **15,9%** rispetto a **DICEMBRE 2022**.

*Novembre - Dicembre  
2023*

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

Dopo il settore del trasporto marittimo di container, anche le compagnie di navigazione del **SETTORE RO-RO E RO-PAX** cominciano a lamentare i rincari che saranno applicati a partire da **GENNAIO 2024** per fronteggiare l'introduzione del meccanismo **EMISSION TRADING SYSTEM (ETS)**.

*Annunciati da GNV  
e GRIMALDI i rincari  
per l'ETS*

Particolarmente preoccupata **AITRAS**, l'associazione autotrasportistica siciliana: *“Dopo il caro voli i siciliani si preparano a un'altra stangata: per gli autotrasportatori siciliani, infatti, da **GENNAIO 2024** partono gli aumenti sui traghetti a corto e lungo raggio nel **MEDITERRANEO**, come da comunicazioni inviate loro dagli armatori. L'aumento previsto è di oltre **260 EURO** a tratta ed è dovuto all'adeguamento della Direttiva Ue cosiddetta Ets, una tassa che paga chi inquina e che gli armatori ribaltano agli autotrasportatori. Questo aumento non solo mette in seria difficoltà le imprese di autotrasporto ma rischia di non fare decollare le autostrade del mare che sono state incentivate con il contributo Sea Modal Shift in partenza dal **7 DICEMBRE** di quest'anno. Il contributo per chi sceglie il trasporto combinato strada – mare non solo viene annullato dall'Ets ma non risulterà sufficiente a coprire l'intero aumento”.*

La sovvenzione appena varata prevede rimborsi anche superiori in teoria (**30 CENTESIMI** a veicolo per chilometri delle rotte, quindi anche più di **300 EURO** a viaggio) ma, oltre a non contemplare le tratte africane, è caratterizzata da un tetto annuo complessivo (**21,5 MILIONI**) che non consentirà secondo gli autotrasportatori la piena copertura dell'aggravio.

Ragion per cui, ha spiegato il numero uno di **AITRAS** SALVATORE BELLA, “abbiamo sollecitato un incontro con la Regione Sicilia per verificare se almeno nella nostra regione, dove i trasporti riguardano merci povere come quelle agricole, senza margine per ribaltare anche parzialmente sulla committenza, ci sia la possibilità di una compensazione del gap fra i surcharge e il Sea Modal Shift”.

Analoga la valutazione di **MATTEO CATANI**, amministratore delegato di **GRANDI NAVI VELOCI** e presidente della Commissione cabotaggio e Autostrade del mare di **ASSARMATORI**: “L’entrata in vigore dell’Ets nel trasporto marittimo determinerà un rilevante aumento dei costi operativi che non potrà essere assorbito dall’armamento. Come già rappresentato da due anni a questa parte dalle principali associazioni di categoria dell’armamento e della logistica, la decisione di applicare la misura prima al settore marittimo - e solo dal **2029** al settore del trasporto terrestre - determinerà una relativa minore competitività del primo costituendo un incentivo implicito al ritorno sulla strada. In assenza di misure compensative, la decisione di applicare anticipatamente la misura al settore marittimo comporterà, quindi, un aumento delle emissioni e della congestione stradale, negando oltre 20 anni di politiche di sostegno allo sviluppo delle Autostrade del mare quale infrastruttura green nella quale gli armatori italiani sono leader nel mediterraneo. Per scongiurare un incomprensibile non-sense rispetto agli obiettivi normativi, il Governo deve intervenire nei tempi più rapidi per rafforzare dispositivi virtuosi quali il Sea Modal Shift, ossia il Marebonus, stanziando per il **2024** e per gli anni a seguire almeno **150 MILIONI**”.

**AUTOMOTIVE** Ottima nel **PORTO DI RAVENNA** la performance per le **AUTOMOTIVE** che, nel **2023**, hanno movimentato **15.554 PEZZI**, con **7.531** in più (**+93,9%**) rispetto ai **4.906** dello stesso periodo del **2022**, un risultato da imputare principalmente al nuovo traffico acquisito nel corso del **2023** dal **GRUPPO SAPIR** (diventato hub logistico per le **VEETURE BMW**, in partenza con destinazione verso i mercati dell’**ASIA ORIENTALE**).

Novembre - Dicembre  
2023

Il trendo positivo si è consolidato a **NOVEMBRE** in cui sono stati movimentati **2.551 PEZZI**, pari a **2.005 PEZZI** in più (**+367,2%**) rispetto allo stesso mese del **2022** e in **DICEMBRE**, con **1.858 PEZZI** movimentati (a **DICEMBRE 2022** erano arrivati **902 PEZZI**).

Hanno sfiorato le **12,9 MILIONI DI UNITÀ** le immatricolazioni di auto in **EUROPA** nel **2023**, secondo quanto emerge dai dati **ACEA**, ripresi da **ANFIA**: sono stati **12.847.481** i veicoli immatricolati nell'**UE**, allargata all'**EFTA** e al **REGNO UNITO**, con un incremento percentuale del **13,7%** rispetto al **2022**.

**ACEA Auto:  
2023 positivo**

Nella stessa area di riferimento, nel confronto mensile, durante lo scorso **DICEMBRE 2023** le registrazioni sono state di **1.048.727 UNITÀ**, in calo del **3,8%** nel confronto con **DICEMBRE 2022**.

E, come ha sottolineato **ROBERTO VAVASSORI**, presidente di **ANFIA**, «*dopo sedici mesi consecutivi con segno positivo, il mercato europeo dell'auto ha arrestato la sua crescita, portando il 2023 a chiudersi con volumi in aumento rispetto al 2022, ma in calo del 18,7% sul 2019, ovvero prima della pandemia di Covid-19*». Per quanto riguarda i singoli Paesi, «*nell'ultimo mese del 2023 – continua VAVASSORI – quasi tutti i major market (incluso UK) risultano in crescita. È la FRANCIA a registrare il rialzo maggiore (+14,5%), seguita dalla SPAGNA (+10,6%), dal REGNO UNITO (+9,8%) e dall'ITALIA (+5,9%), mentre la GERMANIA resta pesantemente negativa (-23%), come già era stato a NOVEMBRE*».

**ANFIA** prevede che «*nel 2024 il mercato auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche. Nell'ottica di proseguire il percorso di decarbonizzazione della mobilità in UE, costruendo una transizione ordinata e razionale, l'industria automotive si prepara ad intensificare il dialogo istituzionale sui principali dossier in vista delle elezioni europee di giugno. A livello nazionale, proseguono i lavori del Tavolo Sviluppo Automotive per sostenere la riconversione produttiva delle imprese e accelerare gli investimenti in ricerca e sviluppo, per incrementare i volumi produttivi di autoveicoli leggeri e orientare la domanda verso le nuove tecnologie, in primis rimodulando in maniera più attrattiva per i privati e per le aziende la misura dell'Ecobonus*».

## 5. CROCIERE

**Stagione crocieristica 2023: record storico** Nel **2023** si sono registrati a **RAVENNA 99 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **330.952 PASSEGGERI**, di cui **281.192** in “home port” (**140.936** sbarcati e **140.256** imbarcati) e **49.510** “in transito”.

È il record storico.

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

**Stagione 2024** Ora è in partenza la stagione **2024**, il cui calendario è in fase di definizione e prevede al terminal di **PORTO CORSINI** circa **77** **ATTRACCHI**, di cui **40** “in transito” e **37** in “home port”.

La compagnia da crociera **ROYAL CARIBBEAN** scalerà a **PORTO CORSINI 37** volte, **24** delle quali con la **EXPLORER OF THE SEAS** (con una capienza di **3.282 PERSONE** più un migliaio di equipaggio e una lunghezza di **311 METRI**) e **3** **TOCCATE** della **VOYAGER OF THE SEAS** (stessa capienza).

La **CELEBRITY CONSTELLATION (2.100 CROCIERISTI)** farà **9** scali, la **SERENADE OF THE SEAS (1.100 CROCIERISTI)**, sarà presente solo per una giornata ed infine la **NORWEGIAN VIVA (3.500 CROCIERISTI)**, effettuerà **3** **TOCCATE**.

Tra le altre compagnie da crociera che avranno come meta **RAVENNA** sono da menzionare anche **AZAMARA CRUISES**, **SILVERSEA CRUISES** e **GRAND CIRCLE CRUISE LINE**, **REGENT SEVEN SEAS CRUISES**, **PRINCESS CRUISES**.

La riduzione delle toccate è dovuta ai lavori per la costruzione della stazione marittima, che raggiungeranno le fasi più cruciali proprio nei prossimi mesi. «Anche nel **2025** la quantità degli scali rimarrà all'incirca quella della stagione **2024**. Si è valutato per questi due anni di non sovraccaricare il terminal con la presenza di due navi contemporaneamente, per non arrecare disservizi al transito dei passeggeri», spiega **GIANMARCO BARBETTA**, agente raccomandatario della **MIRCO SANTI**.

La **NUOVA STAZIONE MARITTIMA** sorgerà a **PORTO CORSINI** su un'area di **18** **ETTARI**, un investimento di **RAVENNA CIVITAS CRUISE PORT** previsto in circa **50** **MILIONI DI EURO** (di cui circa **6** **MILIONI** finanziati da questa AdSP come contributo al project financing) con un progetto che adotta le più avanzate tecniche per renderla sostenibile e inserita nel paesaggio. Nella parte retrostante, su una superficie di **12** **ETTARI** a suo tempo destinata a cassa di colmata, verrà realizzato il **PARCO DELLE DUNE**, costo circa **8** **MILIONI DI EURO**

(totalmente realizzato e finanziato da questa AdSP), con spazi verdi attrezzati, percorsi ciclopedonali, servizi a supporto del terminal.

## 6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel **COMPENSORIO PORTUALE DI RAVENNA** il traffico ferroviario nel **2023** è calato, per **TONNELLATE DI MERCE** e **NUMERO DI TRENI**, rispettivamente del **7,9%** (**293.842 TONNELLATE** in meno) e dell'**11,1%** (**904 TRENI** in meno) rispetto al **2022**.

Sono state trasportate via treno **3.415.181 TONNELLATE** di merce, per **7.232 TRENI**.

Il **NUMERO DI CARRI**, pari a **66.644**, è in calo del **3,3%** rispetto al **2022**.

**RAVENNA** si conferma comunque sul podio dei primi porti italiani per movimentazione merci ferroviaria.

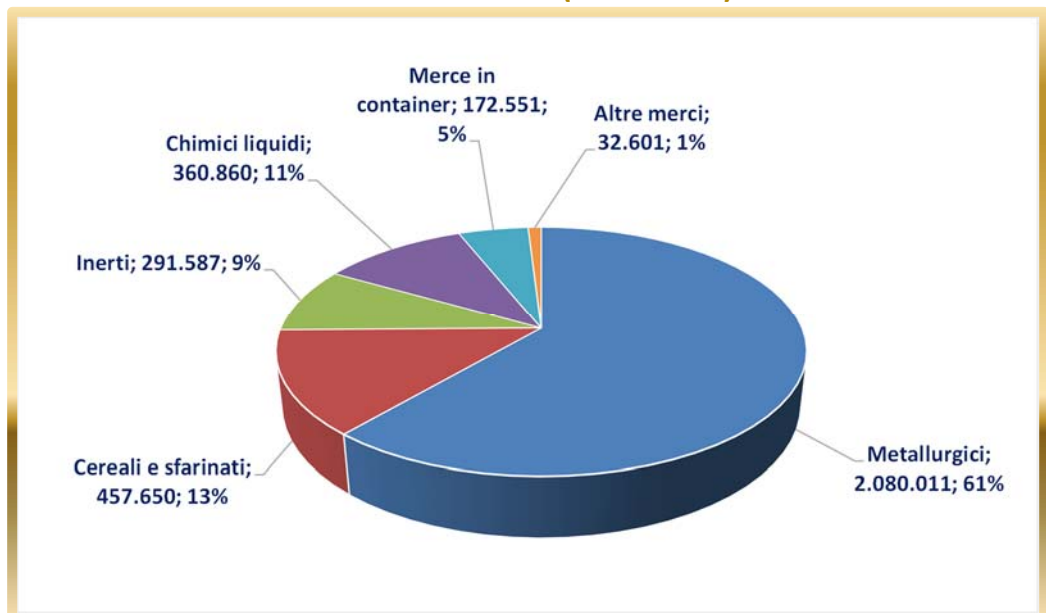
*Alluvione e crollo  
industria ceramica  
alla base del calo*

I principali motivi del calo del traffico ferroviario nel **2023** sono imputabili principalmente alle interruzioni dei collegamenti fra il porto e l'infrastruttura ferroviaria principale a seguito dell'alluvione di **MAGGIO** scorso e alla forte contrazione dei volumi di produzione, vendite ed export dell'industria italiana delle piastrelle di ceramica che hanno limitato il consumo di materie prime.

Anche per quanto riguarda i contenitori, in termini di **TEUs**, si è registrata una significativa diminuzione, ovvero sono stati movimentati **15.931 TEUs**, 7.632 in meno rispetto ai **23.563** del **2022 (-32,4%)**.

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

**FIGURA 17 TRAFFICO FERROVIARIO 2023 (TONNELLATE) PER MERCEOLOGIA**



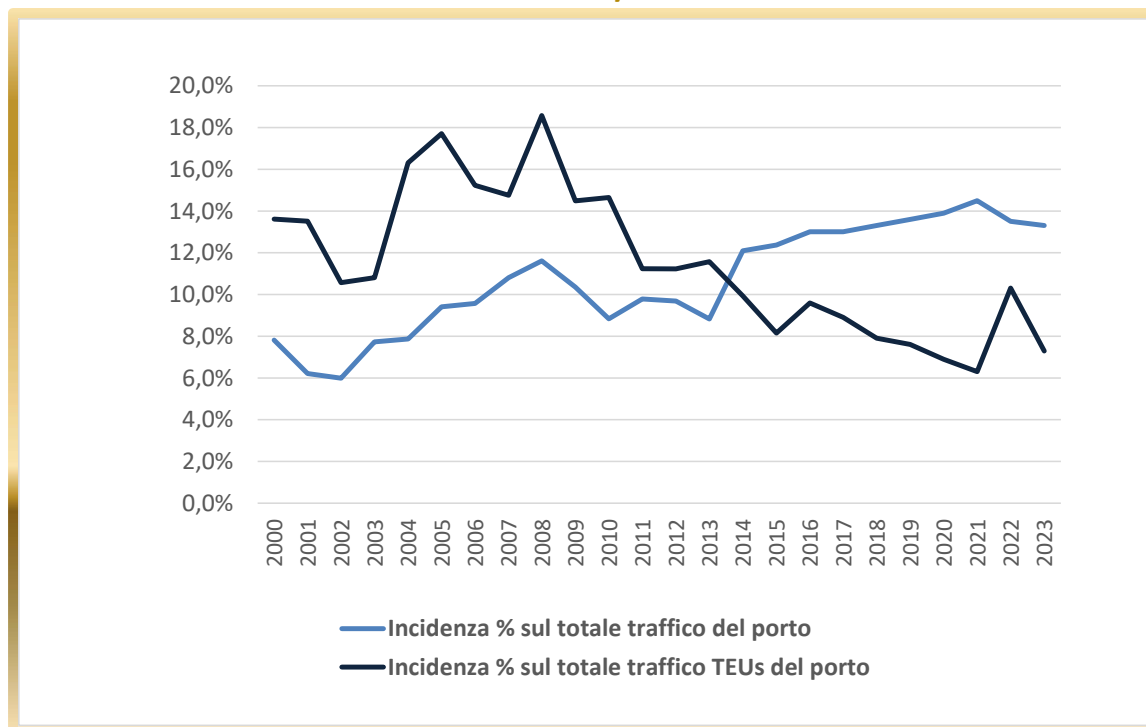
Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Le principali categorie merceologiche movimentate sono:

- i **METALLURGICI**, che rappresentano il **61,3%** del totale (**-9,2%** sul **2022**),
- i **CEREALI E SFARINATI**, che costituiscono il **13,5%** del totale (**+25,0%** sul **2022**),
- i **CHIMICI LIQUIDI**, ovvero il **10,6%** del totale (**+9,2%** sul **2022**)
- gli **INERTI**, in prevalenza argilla e feldspato, che rappresentano l'**8,6%** del totale (**-37,0%** sul **2022**),
- la **MERCE IN CONTAINER**, ovvero il **5,1%** del totale (**-23,2%** sul **2021**)

In calo anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che nel **2023** è il **13,3%**, mentre lo scorso anno era il **13,5%**.

**FIGURA 18** INCIDENZA TRAFFICO FERROVIARIO/ PORTUALE – SERIE STORICA



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs



**Ferrobonus 2023** Particolarmente ampia nel **2023** la gamma di operatori logistici e caricatori che hanno ottenuto contributi nell'ambito della misura del **FERROBONUS**, l'incentivo rivolto a utenti dei servizi di trasporto ferroviario intermodale e operatori del trasporto combinato che commissionano la composizione di treni completi alle imprese ferroviarie (gli MTO sono poi tenuti a ribaltare una quota dell'incentivo ricevuto agli utenti del servizio).

La lista dei beneficiari del **2023**, con i relativi importi attribuiti, è stata recentemente resa nota dal **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI** con una tabella che dà conto dell'assegnazione di sostegni per complessivi **22 MILIONI DI EURO**.

Tra gli operatori/terminalisti che hanno avuto accesso al contributo risultano le ravennati **SAPIR (76MILA EURO)**, **TERMINAL NORD (89MILA EURO)** e **LUGO TERMINAL (231MILA EURO)**.

**FerCargo: Mar Rosso, conseguenze pesanti sul traffico su rotaia**

*“La recente crisi nel **MAR Rosso**, aggravata dagli attacchi dei ribelli Houthi e dalle decisioni delle compagnie di navigazione di evitare il **CANALE DI SUEZ**, sta generando turbolenze significative nella logistica globale”.* Così commenta **LUIGI LEGNANI**, presidente di **FERCARGO**, l'associazione ferroviaria del trasporto merci che dal **2009** supporta la liberalizzazione del mercato italiano.

*“La situazione – spiega **LEGNANI** – di fatto favorisce gli scali del **NORD EUROPA** con la perdita di competitività del nostro Paese, che si ripercuote indirettamente e necessariamente sul cargo ferroviario, poiché i nostri terminal vedono ridursi gli approdi di container con conseguenza sulla fornitura delle materie prime, semilavorati e prodotti finiti. Tutto questo non solo incrementa i costi delle merci, ma minaccia anche la loro disponibilità sul mercato, ricordando lo scenario post-pandemico e allunga i tempi di consegna”.*

*“Questa crisi, sommata alla criticità dei valichi, necessita di una soluzione urgente, perché si sta manifestando uno shift modale inverso, con un ritorno alla gomma. Quello su rotaia – conclude il presidente di **FERCARGO** – deve essere la spina dorsale del sistema di trasporto lungo la nostra penisola, l'unico strumento capace di raccordare i porti con l'infrastruttura nazionale e garantire all'**ITALIA** la possibilità di diventare hub di tutto il continente”.*



## TABELLA 1

### RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	dicembre-22			dicembre-23			Differenza dicembre 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			193			223	30	15,5%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.870.274	261.589	2.131.863	1.827.110	263.705	2.090.815	-41.048	-1,9%
Prodotti petroliferi	220.035	13.247	233.282	207.996	15.573	223.569	-9.713	-4,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	211.729	17.950	229.679	153.317	18.000	171.317	-58.362	-25,4%
Rinfuse solide	965.448	5.580	971.028	881.971	17.508	899.479	-71.549	-7,4%
Merci varie	339.401	38.511	377.912	438.718	30.796	469.514	91.602	24,2%
Merci in container	65.331	102.251	167.582	79.863	102.543	182.406	14.824	8,8%
Merci su trailer/rotabili	68.330	84.050	152.380	65.245	79.285	144.530	-7.850	-5,2%
CONTAINER (TEU)	6.868	9.144	16.012	8.474	8.998	17.472	1.460	9,1%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.050	3.656	7.706	2.678	4.835	7.513	-193	-2,5%
Trailer	3.142	3.446	6.588	2.671	2.869	5.540	-1.048	-15,9%
Automotive	902	0	902	0	1.858	1.858	956	106,0%
Auto e altri veicoli	6	210	216	7	108	115	-101	-46,8%
PASSEGGERI (numero) di cui:	16	19	35	7	8	98	63	180,0%
su traghetti	16	19	35	7	8	15	-20	-57,1%
su navi da crociera			0			83	83	n.d.

PERIODO	2022			2023			Differenza 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			2.703			2.533	-170	-6,7%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	23.900.337	3.489.549	27.389.886	22.108.488	3.394.643	25.503.131	-1.886.755	-6,9%
Prodotti petroliferi	2.465.589	129.086	2.594.675	2.464.371	157.038	2.621.409	26.734	1,0%
Rinfuse liquide non petrolifere	2.018.564	272.344	2.290.908	1.701.321	279.632	1.980.953	-309.955	-13,5%
Rinfuse solide	11.324.917	396.957	11.721.874	9.682.711	384.828	10.067.539	-1.654.335	-14,1%
Merci varie	6.145.649	396.719	6.542.368	6.305.107	309.836	6.614.943	72.575	1,1%
Merci in container	1.178.073	1.243.318	2.421.391	1.190.453	1.161.819	2.352.272	-69.119	-2,9%
Merci su trailer/rotabili	767.545	1.051.125	1.818.670	764.525	1.101.490	1.866.015	47.345	2,6%
CONTAINER (TEU)	118.981	109.454	228.435	109.894	107.087	216.981	-11.454	-5,0%
Numero toccate navi portacontainer			509			457	-52	-10,2%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	46.726	43.999	90.725	42.566	54.020	96.586	5.861	6,5%
Trailer	38.526	42.069	80.595	37.518	40.780	78.298	-2.297	-2,9%
Automotive	8.023	0	8.023	4.906	10.648	15.554	7.531	93,9%
Auto e altri veicoli	177	1.930	2.107	142	2.592	2.734	627	29,8%
PASSEGGERI (numero) di cui:	174	203	193.497	223	163	331.338	137.841	71,2%
su traghetti	174	203	377	223	163	386	9	2,4%
su navi da crociera			193.120			330.952	137.832	71,4%



## TABELLA 2

### MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	dicembre-22			dicembre-23			Differenza dicembre 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.870.274</b>	<b>261.589</b>	<b>2.131.863</b>	<b>1.827.110</b>	<b>263.705</b>	<b>2.090.815</b>	<b>-41.048</b>	<b>-1,9%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>431.764</b>	<b>31.197</b>	<b>462.961</b>	<b>361.313</b>	<b>33.573</b>	<b>394.886</b>	<b>-68.075</b>	<b>-14,7%</b>
Prodotti petroliferi	220.035	13.247	233.282	207.996	15.573	223.569	-9.713	-4,2%
Prodotti chimici	86.189	17.950	104.139	73.345	18.000	91.345	-12.794	-12,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	119.542	0	119.542	75.879	0	75.879	-43.663	-36,5%
Concimi	5.998	0	5.998	4.093	0	4.093	-1.905	-31,8%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.438.510</b>	<b>230.392</b>	<b>1.668.902</b>	<b>1.465.797</b>	<b>230.132</b>	<b>1.695.929</b>	<b>27.027</b>	<b>1,6%</b>
Prodotti agricoli e animali	196.938	0	196.938	296.806	0	296.806	99.868	50,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	172.222	3.405	175.627	151.602	13.706	165.308	-10.319	-5,9%
Combustibili minerali	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Minerali e cascami per la metallurgia	12.887	0	12.887	33.250	0	33.250	20.363	158,0%
Prodotti metallurgici	332.907	35.870	368.777	436.138	28.297	464.435	95.658	25,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	471.834	0	471.834	289.159	0	289.159	-182.675	-38,7%
Concimi	117.763	2.175	119.938	109.399	2.200	111.599	-8.339	-7,0%
Prodotti chimici	0	2.526	2.526	4.007	3.193	7.200	4.674	185,0%
Prodotti Diversi	298	115	413	328	908	1.236	823	199,3%
Merci in container	65.331	102.251	167.582	79.863	102.543	182.406	14.824	8,8%
Merci su trailer/rotabili	68.330	84.050	152.380	65.245	79.285	144.530	-7.850	-5,2%

PERIODO	2022			2023			Differenza 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>23.900.337</b>	<b>3.489.549</b>	<b>27.389.886</b>	<b>22.108.488</b>	<b>3.394.643</b>	<b>25.503.131</b>	<b>-1.886.755</b>	<b>-6,9%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>4.484.153</b>	<b>401.430</b>	<b>4.885.583</b>	<b>4.165.692</b>	<b>436.670</b>	<b>4.602.362</b>	<b>-283.221</b>	<b>-5,8%</b>
Prodotti petroliferi	2.465.589	129.086	2.594.675	2.464.371	157.038	2.621.409	26.734	1,0%
Prodotti chimici	826.928	211.979	1.038.907	738.825	232.932	971.757	-67.150	-6,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.153.836	60.365	1.214.201	939.816	46.700	986.516	-227.685	-18,8%
Concimi	37.800	0	37.800	22.680	0	22.680	-15.120	-40,0%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>19.416.184</b>	<b>3.088.119</b>	<b>22.504.303</b>	<b>17.942.796</b>	<b>2.957.973</b>	<b>20.900.769</b>	<b>-1.603.534</b>	<b>-7,1%</b>
Prodotti agricoli e animali	2.105.586	40.492	2.146.078	2.064.494	0	2.064.494	-81.584	-3,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.227.364	123.590	2.350.954	2.077.408	77.739	2.155.147	-195.807	-8,3%
Combustibili minerali	181.577	0	181.577	172.799	0	172.799	-8.778	-4,8%
Minerali e cascami per la metallurgia	63.153	0	63.153	66.387	0	66.387	3.234	5,1%
Prodotti metallurgici	6.051.128	344.132	6.395.260	6.257.797	256.954	6.514.751	119.491	1,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	5.538.259	20.930	5.559.189	4.066.073	13.628	4.079.701	-1.479.488	-26,6%
Concimi	1.221.271	230.752	1.452.023	1.215.786	314.673	1.530.459	78.436	5,4%
Prodotti chimici	77.019	21.951	98.970	64.823	19.504	84.327	-14.643	-14,8%
Prodotti Diversi	5.209	11.829	17.038	2.251	12.166	14.417	-2.621	-15,4%
Merci in container	1.178.073	1.243.318	2.421.391	1.190.453	1.161.819	2.352.272	-69.119	-2,9%
Merci su trailer/rotabili	767.545	1.051.125	1.818.670	764.525	1.101.490	1.866.015	47.345	2,6%



**TABELLA 3**

**FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)**

PERIODO	dicembre-22			dicembre-23			Differenza dicembre 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	196.938	0	196.938	296.806	0	296.806	99.868	50,7%
Cereali	189.241	0	189.241	280.415	0	280.415	91.174	48,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	291.764	3.405	295.169	227.481	13.706	241.187	-53.982	-18,3%
Farine di semi e frutti oleosi	92.606	0	92.606	73.313	0	73.313	-19.293	-20,8%
Semi e frutti oleosi	76.089	0	76.089	75.235	0	75.235	-854	-1,1%
Oli e grassi animali e vegetali	106.167	0	106.167	54.025	0	54.025	-52.142	-49,1%
Prodotti metallurgici di cui:	332.907	35.870	368.777	436.138	28.297	464.435	95.658	25,9%
Coils	316.643	14.922	331.565	408.336	21.100	429.436	97.871	29,5%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	471.834	0	471.834	289.159	0	289.159	-182.675	-38,7%
Materie prime per l'industria ceramica	432.895	0	432.895	253.791	0	253.791	-179.104	-41,4%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	2022			2023			Differenza 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	2.105.586	40.492	2.146.078	2.064.494	0	2.064.494	-81.584	-3,8%
Cereali	1.990.460	40.492	2.030.952	1.895.436	0	1.895.436	-135.516	-6,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	3.381.200	183.955	3.565.155	3.017.224	124.439	3.141.663	-423.492	-11,9%
Farine di semi e frutti oleosi	1.093.533	6.505	1.100.038	933.265	0	933.265	-166.773	-15,2%
Semi e frutti oleosi	1.074.381	0	1.074.381	1.091.201	0	1.091.201	16.820	1,6%
Oli e grassi animali e vegetali	848.677	60.365	909.042	629.272	46.700	675.972	-233.070	-25,6%
Prodotti metallurgici di cui:	6.051.128	344.132	6.395.260	6.257.797	256.954	6.514.751	119.491	1,9%
Coils	5.647.223	171.354	5.818.577	5.871.500	137.569	6.009.069	190.492	3,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	5.538.259	20.930	5.559.189	4.066.073	13.628	4.079.701	-1.479.488	-26,6%
Materie prime per l'industria ceramica	5.071.482	15.130	5.086.612	3.652.782	13.088	3.665.870	-1.420.742	-27,9%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	dicembre-22	dicembre-23	Differenza dicembre 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	6.868	8.474	1.606	23,4%
pieni	4.192	5.141	949	22,6%
vuoti	2.676	3.333	657	24,6%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	9.144	8.998	-146	-1,6%
pieni	8.057	7.979	-78	-1,0%
vuoti	1.087	1.019	-68	-6,3%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>16.012</b>	<b>17.472</b>	<b>1.460</b>	<b>9,1%</b>
pieni	12.249	13.120	871	7,1%
vuoti	3.763	4.352	589	15,7%

PERIODO	2022	2023	Differenza 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	118.981	109.894	-9.087	-7,6%
pieni	81.649	76.592	-5.057	-6,2%
vuoti	37.332	33.302	-4.030	-10,8%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	109.454	107.087	-2.367	-2,2%
pieni	95.518	88.433	-7.085	-7,4%
vuoti	13.936	18.654	4.718	33,9%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>228.435</b>	<b>216.981</b>	<b>-11.454</b>	<b>-5,0%</b>
pieni	177.167	165.025	-12.142	-6,9%
vuoti	51.268	51.956	688	1,3%



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

PERIODO	dicembre-22 (PEZZI)	dicembre-23 (PEZZI)	Differenza dicembre 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.050	2.678	-1.372	-33,9%
Trailer	3.142	2.671	-471	-15,0%
Automotive	902	0	-902	-100,0%
Auto e altri veicoli	6	7	1	16,7%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.656	4.835	1.179	32,2%
Trailer	3.446	2.869	-577	-16,7%
Automotive	0	1.858	1.858	n.d.
Auto e altri veicoli	210	108	-102	-48,6%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.706	7.513	-193	-2,5%
Trailer	6.588	5.540	-1.048	-15,9%
Automotive	902	1.858	956	106,0%
Auto e altri veicoli	216	115	-101	-46,8%

PERIODO	2022 (PEZZI)	2023 (PEZZI)	Differenza 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	46.726	42.566	-4.160	-8,9%
Trailer	38.526	37.518	-1.008	-2,6%
Automotive	8.023	4.906	-3.117	-38,9%
Auto e altri veicoli	177	142	-35	-19,8%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	43.999	54.020	10.021	22,8%
Trailer	42.069	40.780	-1.289	-3,1%
Automotive	0	10.648	10.648	n.d.
Auto e altri veicoli	1.930	2.592	662	34,3%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	90.725	96.586	5.861	6,5%
Trailer	80.595	78.298	-2.297	-2,9%
Automotive	8.023	15.554	7.531	93,9%
Auto e altri veicoli	2.107	2.734	627	29,8%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO	dicembre-22 (NUMERO)	dicembre-23 (NUMERO)	Differenza dicembre 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	35	15	-20	-57,1%
in sbarco	16	7	-9	-56,3%
in imbarco	19	8	-11	-57,9%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	83	83	n.d.
in transito	0	83	83	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	2	2	n.d.
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>35</b>	<b>98</b>	<b>63</b>	<b>180,0%</b>

PERIODO	2022 (NUMERO)	2023 (NUMERO)	Differenza 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	377	386	9	2,4%
in sbarco	174	223	49	28,2%
in imbarco	203	163	-40	-19,7%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	193.120	330.952	137.832	71,4%
in transito	38.319	49.510	11.191	29,2%
in sbarco/imbarco	111	250	139	125,2%
homeport	154.690	281.192	126.502	81,8%
Numero toccate navi da crociera	106	99	-7	-6,6%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>193.497</b>	<b>331.338</b>	<b>137.841</b>	<b>71,2%</b>



## TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO gennaio-dicembre	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)*	CONTAINER (TEU)*	CASSE x INERTI (unità)	AUTOMOTIVE (unità)
<b>2023</b>	7.232	66.644	3.415.181	10.759	15.931	9.844	9.208
<b>2022</b>	8.136	68.934	3.709.023	15.378	23.563	15.666	-
<i>differenza con 2022 (tonn.)</i>	<i>-904</i>	<i>-2.290</i>	<i>-293.842</i>	<i>-4.619</i>	<i>-7.632</i>	<i>-5.822</i>	9.208
<i>differenza con 2022 (+-%)</i>	<i>-11,1%</i>	<i>-3,3%</i>	<i>-7,9%</i>	<i>-30,0%</i>	<i>-32,4%</i>	<i>-37,2%</i>	<i>n.d.</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	2023	2022	Differenza 2023 vs 2022	
			Tonn.	%
Metallurgici	2.080.011	2.289.857	<i>-209.847</i>	<i>-9,2%</i>
Merce in container	172.551	224.757	<i>-52.206</i>	<i>-23,2%</i>
Tara container vuoti	1.239	1.416	<i>-177</i>	<i>-12,5%</i>
Chimici liquidi	360.860	330.583	30.277	9,2%
Derrate liquide	12.477	6.836	5.641	82,5%
Cereali e sfarinati	457.650	366.182	91.468	25,0%
Inerti	291.587	462.599	<i>-171.012</i>	<i>-37,0%</i>
Fertilizzanti	15.785	26.793	<i>-11.008</i>	<i>-41,1%</i>
Automotive	23.020	-	23.020	<i>n.d.</i>
<b>Tot. TRAFFICO FERROVIARIO</b>	<b>3.415.181</b>	<b>3.709.023</b>	<b><i>-293.842</i></b>	<b><i>-7,9%</i></b>

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	2023	2022	Differenza 2023 vs 2022	
			Tonn.	%
Marzaglia	5.564	7.352	<i>-1.788</i>	<i>-24,3%</i>
Melzo	2.913	4.035	<i>-1.122</i>	<i>-27,8%</i>
Segrate	6.956	10.976	<i>-4.020</i>	<i>-36,6%</i>
Rubiera	498	516	<i>-18</i>	<i>-3,5%</i>
Bologna		192	<i>-192</i>	<i>-100,0%</i>
Rivalta Scrivia		492	<i>-492</i>	<i>-100,0%</i>
<b>Tot. FERROVIARIO CONTAINER</b>	<b>15.931</b>	<b>23.563</b>	<b><i>-7.632</i></b>	<b><i>-32,4%</i></b>

\* DI CUI N. 446 CONTAINER VUOTI PARI A 498 TEUs NEL 2023

\* DI CUI N. 567 CONTAINER VUOTI PARI A 708 TEUs NEL 2022





TABELLA ESPO

<b>Porto: RAVENNA</b>									
ANNO PERIODO DA/A	2022			2023			Differenza		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%	
A1	<b>TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)</b>	<b>23.900.337</b>	<b>3.489.549</b>	<b>27.389.886</b>	<b>22.108.488</b>	<b>3.394.643</b>	<b>25.503.131</b>	<b>-1.886.755</b>	<b>-6,9%</b>
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	<b>RINFUSE LIQUIDE</b>	<b>4.484.153</b>	<b>401.430</b>	<b>4.885.583</b>	<b>4.165.692</b>	<b>436.670</b>	<b>4.602.362</b>	<b>-283.221</b>	<b>-5,8%</b>
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	116.000	0	116.000	107.950	0	107.950	-8.050	-6,9%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	1.888.468	124.686	2.013.154	1.849.208	150.138	1.999.346	-13.808	-0,7%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	461.121	4.400	465.521	507.213	6.900	514.113	48.592	10,4%
A24	Prodotti chimici	826.928	211.979	1.038.907	738.825	232.932	971.757	-67.150	-6,5%
A25	Altre rinfuse liquide	1.191.636	60.365	1.252.001	962.496	46.700	1.009.196	-242.805	-19,4%
A3	<b>RINFUSE SOLIDE</b>	<b>11.324.917</b>	<b>396.957</b>	<b>11.721.874</b>	<b>9.682.711</b>	<b>384.828</b>	<b>10.067.539</b>	<b>-1.654.335</b>	<b>-14,1%</b>
	di cui:								
A31	Cereali	1.966.327	40.492	2.006.819	1.895.436	0	1.895.436	-111.383	-5,6%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.226.358	123.590	2.349.948	2.069.151	77.739	2.146.890	-203.058	-8,6%
A33	Carboni fossili e ligniti	181.577	0	181.577	172.799	0	172.799	-8.778	-4,8%
A34	Minerali/cementi/calci	5.485.087	20.930	5.506.017	4.008.575	13.112	4.021.687	-1.484.330	-27,0%
A35	Prodotti metallurgici	66.836	2.990	69.826	87.083	8.001	95.084	25.258	36,2%
A36	Prodotti chimici	65.546	0	65.546	64.823	0	64.823	-723	-1,1%
A37	Altre rinfuse solide	1.333.186	208.955	1.542.141	1.384.844	285.976	1.670.820	128.679	8,3%
A4	<b>MERCI VARIE IN COLLI</b>	<b>8.091.267</b>	<b>2.691.162</b>	<b>10.782.429</b>	<b>8.260.085</b>	<b>2.573.145</b>	<b>10.833.230</b>	<b>50.801</b>	<b>0,5%</b>
	di cui:								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	1.178.073	1.243.318	2.421.391	1.190.453	1.161.819	2.352.272	-69.119	-2,9%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	767.545	1.051.125	1.818.670	764.525	1.101.490	1.866.015	47.345	2,6%
A43	Altre merci varie	6.145.649	396.719	6.542.368	6.305.107	309.836	6.614.943	72.575	1,1%
	<b>ALTRE INFORMAZIONI</b>								
	(numero)								
B1	Numero toccate			2.703			2.533	-170	-6,3%
B12	Stazza lorda			49.228.086			47.383.832	-1.844.254	-3,7%
B2	<b>Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)</b>	<b>174</b>	<b>203</b>	<b>377</b>	<b>223</b>	<b>163</b>	<b>386</b>	<b>9</b>	<b>2,4%</b>
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	174	203	377	223	163	386	9	2,4%
B3	<b>Numero di passeggeri crociere</b>	<b>77.937</b>	<b>76.864</b>	<b>193.120</b>	<b>141.032</b>	<b>140.410</b>	<b>330.952</b>	<b>137.832</b>	<b>71,4%</b>
B31	"Home Port"	77.937	76.864	154.801	141.032	140.410	281.442	126.641	81,8%
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			38.319			49.510	11.191	29,2%
B4	<b>Numero di container in TEU (B41+B42)</b>	<b>118.981</b>	<b>109.454</b>	<b>228.435</b>	<b>109.894</b>	<b>107.087</b>	<b>216.981</b>	<b>-11.454</b>	<b>-5,0%</b>
B41	<b>"Hinterland" (B411+B412)</b>	<b>117.943</b>	<b>108.415</b>	<b>226.358</b>	<b>108.973</b>	<b>106.178</b>	<b>215.151</b>	<b>-11.207</b>	<b>-5,0%</b>
	di cui:								
B411	Vuoti	37.297	13.899	51.196	33.278	18.630	51.908	712	1,4%
B412	Pieni	80.646	94.516	175.162	75.695	87.548	163.243	-11.919	-6,8%
B42	<b>"Transshipped" (B421+B422)</b>	<b>1.038</b>	<b>1.039</b>	<b>2.077</b>	<b>921</b>	<b>909</b>	<b>1.830</b>	<b>-247</b>	<b>-11,9%</b>
	di cui:								
B421	Vuoti	35	37	72	24	24	48	-24	-33,3%
B422	Pieni	1.003	1.002	2.005	897	885	1.782	-223	-11,1%
B5									
B51	Numero unità Ro-Ro	38.526	42.069	80.595	37.518	40.780	78.298	-2.297	-2,9%
B52	Numero veicoli privati	177	1.930	2.107	142	2.592	2.734	627	29,8%
B53	Numero veicoli commerciali	8.023	0	8.023	4.906	10.648	15.554	7.531	93,9%