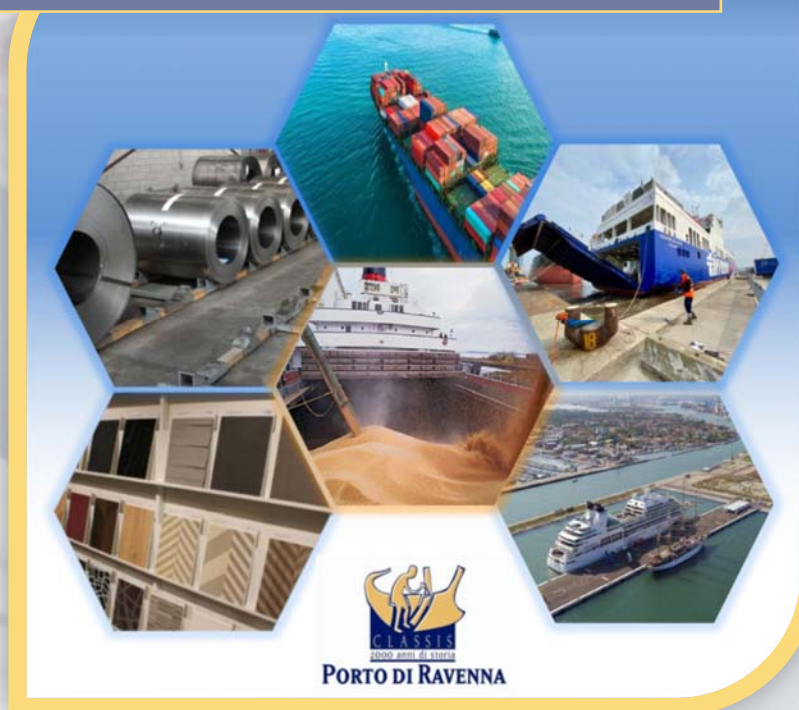


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Maggio 2023



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Maggio 2023



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

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

Capo Area Vittoria Sbrighi

chiuso il 10.07.2023

Le statistiche mensili dei traffici nel Porto di Ravenna, complete di commenti e grafici, sono disponibili all'indirizzo:

<http://www.port.ravenna.it/category/portoravenna/statistiche/>

Citazione raccomandata in caso di utilizzo:

AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale, *“Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna”* - Ravenna, Maggio 2023.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a Maggio 2023</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	15
3.	PRODOTTI METALLURGICI	18
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	23
5.	CROCIERE	31

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	8
FIGURA 3 –CONFRONTO PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023 vs 2022	8

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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

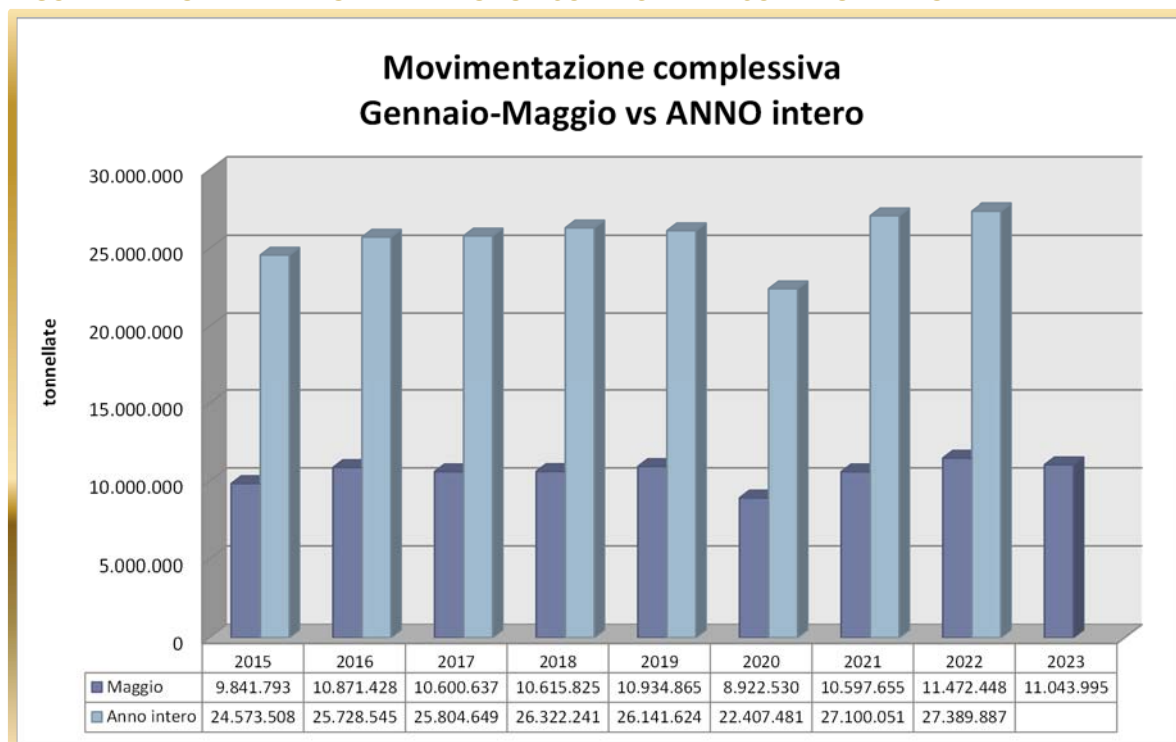
I. *Movimentazione complessiva a tutto Maggio 2023*

Gennaio-Maggio 2023 Il **PORTO DI RAVENNA** nel periodo **GENNAIO-MAGGIO 2023** ha movimentato complessivamente **11.085.532 TONNELLATE**, in calo del **3,5%** (quasi **400 MILA DI TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **9.713.811 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **1.371.721 TONNELLATE** (rispettivamente, **-2,7%** e **-8,6%** in confronto dei **PRIMI 5 MESI** del **2022**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** a tutto **MAGGIO** è pari a **1.003**, per **119 toccate** in meno (**-11,9%**) rispetto al **2022**.

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



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

Maggio 2023 Negativo l'andamento del mese di **MAGGIO**, nel quale sono state movimentate **2.411.748 TONNELLATE**, in diminuzione del **13,7%** (**381 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **2.167.917 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **243.831 TONNELLATE** (rispettivamente **-11,9%** e **-26,7%** in confronto a **MAGGIO 2022**).

Il risultato negativo del mese di maggio va sostanzialmente ricondotto agli effetti dell'*ALLUVIONE* che ha colpito Ravenna dal **16 MAGGIO**, causando interruzioni ai collegamenti stradali e ferroviari di ultimo e penultimo miglio, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità.

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **9.105.103 TONNELLATE** - sono diminuite del **4,4%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, mentre il mese di **MAGGIO**, con **2.034.190 TONNELLATE**, risulta in calo del **12,1%** rispetto a **MAGGIO 2022**.

Merci per condizionamento

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.049.695 TONNELLATE**) sono diminuite del **4,9%** rispetto al **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2022**.

Merci secche

Negativo, in particolare, il contributo del mese di **MAGGIO**, che ha movimentato **214.478 TONNELLATE** (**-14,1%** rispetto allo stesso mese del **2022**).

Continua il buon andamento delle **MERCI SU ROTABILI** che, nei **PRIMI 5 MESI DEL 2023**, hanno movimentato **786.600 TONNELLATE**, in crescita del **5,5%** rispetto al **2022**. Particolarmente positivo il mese di **MAGGIO**, che segna un **+12,9%** (con **167.880 TONNELLATE** movimentate contro le quasi **149 MILA TONNELLATE** del mese di **MAGGIO 2022**).

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023** i **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **1.980.429 TONNELLATE**, sono in sostanza allineati (**+ 0,6%**) rispetto allo stesso periodo del **2022**, anche se il contributo del mese di **MAGGIO 2023**, pari a **377.558 TONNELLATE**, è stato molto negativo (**-21,4%**, oltre **100 MILA TONNELLATE** in meno rispetto a **MAGGIO 2022**).

Prodotti liquidi

Prime stime per giugno 2023

In base alle comunicazioni preventive caricate sul *PORT COMMUNITY SYSTEM* alla chiusura degli ordinativi, per il mese di **GIUGNO 2023** si stima una movimentazione di **2,3 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo di oltre il **3%** rispetto a **GIUGNO 2022**. Va segnalato, comunque, che giugno 2022 era stato uno dei migliori degli ultimi 20 anni per movimentazione complessiva del sesto mese dell'anno.

Buono il risultato degli *AGROALIMENTARI SOLIDI*, in crescita dell'**1,4%**, ma soprattutto quello dei *METALLURGICI*, in crescita di oltre il **28%**, quasi **200.000 TONNELLATE** in più.

In calo, invece, i *MATERIALI DA COSTRUZIONE* (-24%), gli *AGROALIMENTARI LIQUIDI* (-28,5%), i *CHIMICI LIQUIDI* (-32,5%) e i *CONCIMI* (-66%).

In diminuzione rispetto a **GIUGNO 2022** anche la *MERCE IN CONTAINER* sia per *TONNELLATE* (-1,6%) che per *NUMERO TEUs* (-5,3%), mentre è in aumento la *MERCE SU TRAILER* sia per *TONNELLATE* (+5,4%) che per *NUMERO DI TRAILER* (+1%).

I **PRIMI 6 MESI DEL 2023** dovrebbero chiudersi, in sintesi, con una *MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA* di quasi **13,4 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione del **3,4%** rispetto al **2022**.

Buono il risultato degli *AGROALIMENTARI SOLIDI* (quasi un **8%** in più), dei *PRODOTTI PETROLIFERI* (+3,8%) ma, soprattutto, quello dei *CONCIMI*, in crescita di oltre il **22,5%** (oltre **165.000 TONNELLATE** in più).

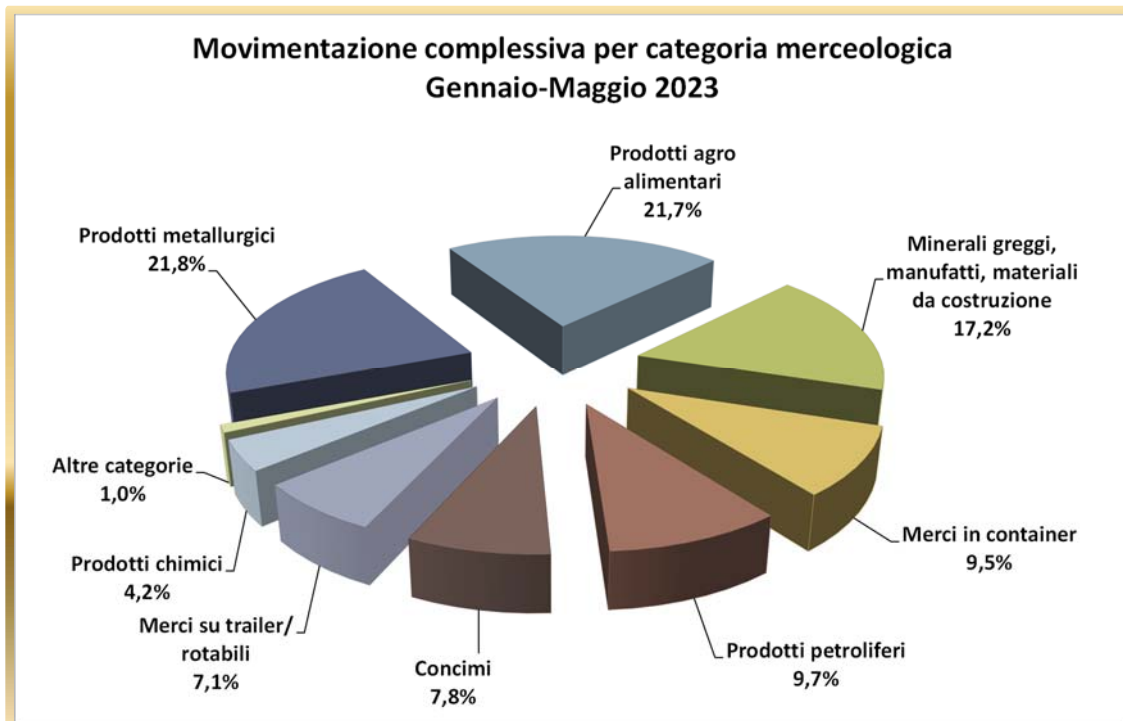
In calo, invece, i *MATERIALI DA COSTRUZIONE* (-14,2%, quasi **400.000 TONNELLATE** in meno), i *METALLURGICI* (-9,1%, oltre **320.000 TONNELLATE** in meno), gli *AGROALIMENTARI LIQUIDI* (-14,8%) e i *PRODOTTI CHIMICI* (-5%).

Stima negativa nei **PRIMI 6 MESI DEL 2023** per i *CONTAINER*, pari a **114 MILA TEUs**, in calo del **6,9%** rispetto al **2022**; dal punto di vista dei volumi movimentati, la *MERCE IN CONTAINER* è stimata in circa **1,3 MILIONE DI TONNELLATE**, in diminuzione del **4,4%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI DEL 2022**.

Buono, invece, il risultato relativo ai *TRAILER*: i semirimorchi movimentati nei **PRIMI 6 MESI DEL 2023** dovrebbero raggiungere quota **40.513 PEZZI** (+1,1%) e la corrispondente *MERCE SU TRAILER* dovrebbe superare di quasi il **5,5%** quella movimentata fino a **GIUGNO 2022**.

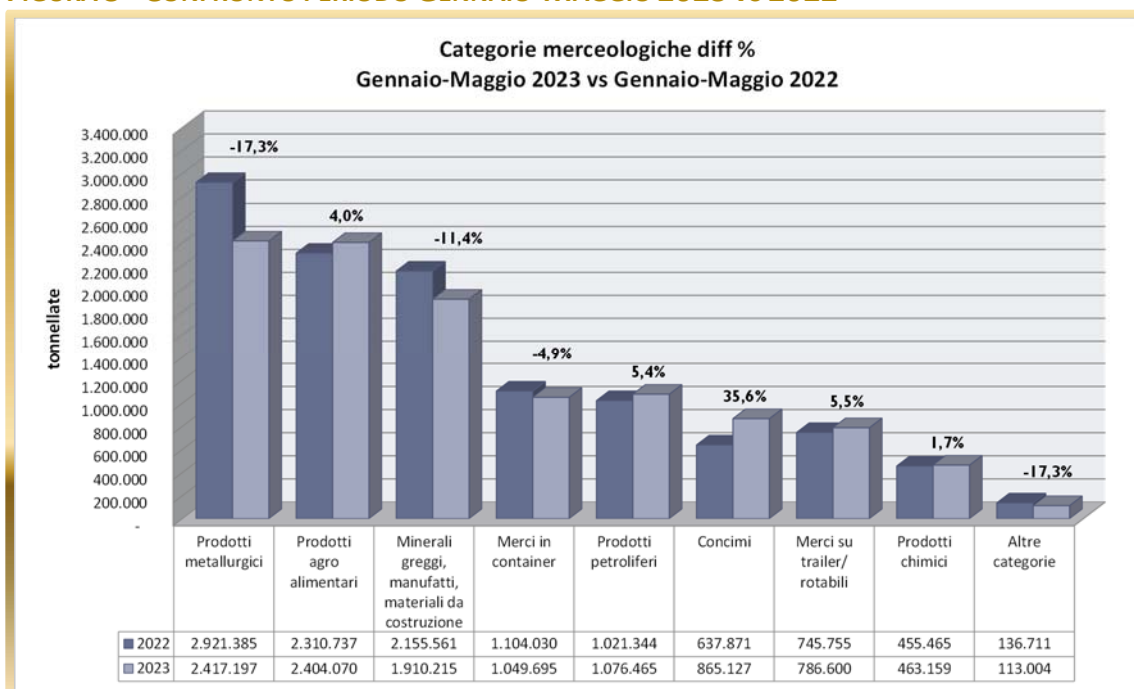
II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 –CONFRONTO PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023 vs 2022



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio-Maggio 2023

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) continua a crescere, con il **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023** che si è chiuso movimentando complessivamente **2.404.070 TONNELLATE** di merce, in crescita del **4,0%** (quasi **100 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Questo nonostante l'andamento negativo del mese di **MAGGIO**, con **497.360 TONNELLATE** di merce movimentata, in calo del **3,1%** rispetto a **MAGGIO 2022**.

Cereali

Analizzando le singole merceologie, nei **PRIMI 5 MESI DEL 2023** è ancora in aumento l'andamento dei **CEREALI**, con **918.044 TONNELLATE** movimentate (+ **45,8%** rispetto al **2022**), grazie anche all'ottimo contributo del mese di **MAGGIO** che, con ben **186.910 TONNELLATE** di **CEREALI**, segna un **+152,7%** rispetto a **MAGGIO 2022**.

Verso la fine
dell'Accordo sul
grano del Mar Nero

La **BLACK SEA GRAIN INITIATIVE** (l'accordo per l'esportazione di grano ucraino dai porti sul **MAR NERO** firmato un anno fa tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, con la mediazione di **TURCHIA** e **NAZIONI UNITE**, già esteso per tre volte e in scadenza il **17 LUGLIO**) non sarà rinnovato per l'opposizione della **RUSSIA**, che in una nota afferma la propria intenzione di «*affrontare responsabilmente i propri obblighi come parte dell'accordo, in modo che tutte le navi che vi partecipano possano lasciare il Mar Nero prima della fine del periodo di validità*».

Il rifiuto della **RUSSIA** si lega al mancato accoglimento da parte dell'**OCCIDENTE** di una serie di richieste, tra cui la rimozione degli ostacoli alle esportazioni russe di grano e la possibilità di usare i porti ucraini del **MAR NERO** per l'esportazione di ammoniaca russa per produrre **FERTILIZZANTI** (cfr. pag. 23).

La **RUSSIA**, infatti, ha ritenuto insufficiente la **PROPOSTA UE** di esentare la banca russa **RUSSIAN AGRICULTURAL BANK** dalle sanzioni occidentali, consentendole di creare una filiale autorizzata a utilizzare il circuito Swift (chiuso alle maggiori banche russe in seguito all'invasione dell'**UCRAINA**) per gestire i pagamenti relativi alle esportazioni di grano.

La **RUSSIA** accusa poi l'**UCRAINA** di aver fatto esplodere un'infrastruttura usata per esportare ammoniaca e fertilizzanti, e l'**Occidente** di monopolizzare le uscite di grano ucraino destinate all'**AFRICA** e all'**ASIA**, trasformando l'accordo «*in un'esportazione commerciale di cibo ucraino verso paesi benestanti*».

Dal canto suo l'**UCRAINA**, nelle ultime settimane, non è stata in grado di movimentare molti carichi dai suoi tre porti sul **MAR NERO**, adducendo come causa l'interferenza della **RUSSIA**.

Tuttavia, per la prima volta, durante gli ultimi negoziati **KIEV** ha ufficialmente considerato la possibilità di permettere il transito sul suo territorio dell'ammoniaca russa per l'esportazione, a condizione che l'accordo sul grano venga ampliato per includere altri cinque porti oltre ai tre (**ODESSA, CHORNOMORSK E YUZHNY**) attualmente consentiti.

Altri cinque porti, infatti, potrebbero essere coinvolti, in particolare quello di **MYKOLAIV**, investito nei primi mesi del conflitto da un attacco diretto da parte dell'esercito russo.

Inoltre, **KIEV** ha ripetutamente affermato che vorrebbe che l'accordo coprisse anche più merci, in quanto l'**UCRAINA**, grande esportatore di acciaio attraverso il **MAR NERO**, ha bisogno di ricominciare ad esportare **PRODOTTI SIDERURGICI**.

Considerato che **UCRAINA** e **RUSSIA** sono tra i primi produttori globali di grano e il grosso dei carichi transita per il **MAR NERO**, il mancato rinnovo dell'Accordo sarà un problema per l'**EUROPA** e i paesi più poveri, in particolare per il **CORNO D'AFRICA**, in quanto un altro aumento dei prezzi dei prodotti alimentari colpirebbe soprattutto le decine di milioni di persone che soffrono la fame.

I margini per i negoziati sono praticamente nulli, nonostante la proposta del **SEGRETARIO GENERALE DELLE NAZIONI UNITE GUTERRES** di espandere l'iniziativa oggi limitata ai cereali (**FRUMENTO, MAIS, SEMI DI GIRASOLE, ORZO**) alla ricerca di termini vantaggiosi per tutte le parti.

**Dall'Ucraina più
grano attraverso il
Danubio**

L'AUTORITÀ DEI PORTI MARITTIMI DELL'UCRAINA ha, quindi, dichiarato che il **DANUBIO** diventerà lo sbocco chiave per le esportazioni di grano ucraine mentre la **RUSSIA** blocca i trasporti via **MAR NERO**: il Governo di Kiev desidera, infatti, approfondire il canale Bystre sul **DANUBIO** per consentire il transito di navi più grandi.

Nonostante si preveda un raccolto ridotto per il **2023**, l'**UCRAINA** deve essere pronta ad esportare principalmente attraverso i porti del grande fiume più di **30 MILIONI DI TONNELLATE** di grano, oltre ad altri milioni di tonnellate di oli vegetali e semi oleosi.

**Coldiretti:
nel 2023 export
agroalimentare +11%**

Con un balzo dell'**11%** è record storico per le esportazioni agroalimentari **MADE IN ITALY** nel **2023**, che crescono quasi il doppio dell'export complessivo nazionale, secondo quanto emerge dall'analisi della **COLDIRETTI** e **FILIERA ITALIA** sui dati Istat sul commercio estero relativi al **PRIMO QUADRIMESTRE DEL 2023**, diffusa in occasione del *Summer Fancy Food 2023* a New York City.

*"Tra i principali Paesi, ad essere cresciute di più nel 2023 - precisano COLDIRETTI e FILIERA ITALIA - sono le esportazioni alimentari in **FRANCIA**, con un balzo del **19%** davanti alla **GERMANIA (+12%)**, alla **GRAN BRETAGNA (+12%)** e agli **STATI UNITI (+3%)**. A livello complessivo la **GERMANIA** resta comunque nel primo quadrimestre il principale mercato di sbocco dell'alimentare con un valore di **2,6 MILIARDI** davanti agli **STATI UNITI** con **2,1 MILIARDI** che superano di misura - evidenziano COLDIRETTI e FILIERA ITALIA - la **FRANCIA** che si piazza al terzo posto con **2 MILIARDI**. Risultati positivi anche nel **REGNO UNITO** con **1,3 MILIARDI**. Dato negativo in **CINA** con un calo del **2%** mentre cresce in **RUSSIA** con un **+13%** nonostante la guerra e le sanzioni".*

All'estero le vendite del **MADE IN ITALY** sono sostenute soprattutto dai prodotti base della dieta mediterranea come il **VINO (+4%)**, davanti a **FRUTTA E VERDURA FRESCA** e a **PASTA, FORMAGGI, OLIO D'OLIVA E SALUMI**.

"Per sostenere il trend di crescita dell'enogastronomia Made in Italy serve ora agire sui ritardi strutturali dell'**ITALIA** e sbloccare tutte le infrastrutture" sottolinea il *PRESIDENTE DELLA COLDIRETTI ETTORE PRANDINI*, rimarcando "l'importanza di cogliere l'opportunità del Pnrr per modernizzare la logistica nazionale. L'obiettivo - conclude *PRANDINI* - è portare l'export agroalimentare dagli attuali **61 MILIARDI ai 100 MILIARDI nel 2030**".

Nei **PRIMI 5 MESI DEL 2023** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **401.184 TONNELLATE**, risulta in diminuzione del **18,5%** rispetto al **2022** anche a causa della performance negativa registrata nel mese di **MAGGIO** che, con **102.131 TONNELLATE**, è calato del **40,7%** rispetto a **MAGGIO 2022**.

Farine

Calano ancora gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** che, con **543.089 TONNELLATE**, hanno perso il **7,2%** rispetto al **2022** nonostante un mese di **MAGGIO** positivo, in cui sono state sbarcate **126.416 TONNELLATE (+6,9%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

Semi oleosi

Nei **PRIMI 5 MESI DEL 2023** torna il segno negativo per la movimentazione di **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **309.763 TONNELLATE (-20,0%** rispetto allo stesso periodo del **2022)**, con una forte flessione della movimentazione nel mese di **MAGGIO 2023** con **36.383 TONNELLATE, (-68,9%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

Oli animali e vegetali

PRODUZIONE DI GRANO, MAIS E SOIA AI MASSIMI STORICI, SALGONO ANCHE STOCK E CONSUMI

(DA AGRISOLE DEL 15 MAGGIO 2023)

Nell'ultimo *World agricultural supply and demand estimates (Wasde)* il DIPARTIMENTO DELL'AGRICOLTURA AMERICANO (USDA) rivede al rialzo le stime sulla NUOVA CAMPAGNA 2023-24, che partirà ufficialmente il primo luglio, rilasciando cifre migliori rispetto alle attese di consenso non solo sugli stock di fine stagione, ma anche sulle giacenze della prossima campagna di commercializzazione, in previsione di raccolti record per FRUMENTO, MAIS E SEMI DI SOIA.

L'output globale di MAIS, stimato in area 1,22 MILIARDI DI TONNELLATE (+6% su base annua), sarà sostenuto soprattutto dagli ulteriori progressi del BRASILE e dai rimbalzi di USA e ARGENTINA, nonostante le previsioni negative in UCRAINA.

Le prospettive sono orientate a un rafforzamento anche del commercio globale (+6,7%) e dei consumi (+3,7%) sia per usi foraggeri sia per impieghi diversi, compresi quelli non food per la produzione di etanolo, con un effetto rebound sulle scorte finali di mais (+5,2%), proiettate ai massimi da cinque anni, nell'attesa di un forte aumento soprattutto negli USA.

In relazione al FRUMENTO, le proiezioni sulla nuova campagna delineano una produzione a un livello record di 789,7 MILIONI DI TONNELLATE, ma solo in crescita frazionale su base annua (+0,2%), mentre sul fronte dei consumi si prevede una mini-flessione dello 0,4%.

Positive le attese sugli sviluppi produttivi in ARGENTINA, CANADA, CINA e UNIONE EUROPEA, oltre che in INDIA e TURCHIA, mentre si prefigura in questo primo esercizio di proiezione un calo dei raccolti in AUSTRALIA, KAZAKISTAN, RUSSIA e UCRAINA.

Il commercio globale risentirà delle minori importazioni cinesi, subendo una frenata comunque marginale (-0,2% su base annua).

Uno scenario che non dovrebbe inoltre penalizzare le esportazioni di frumento di CANADA, ARGENTINA e UNIONE EUROPEA, rallentando al contrario le spedizioni oltre confine di AUSTRALIA, INDIA, UCRAINA e USA.

I consumi mondiali dovrebbero beneficiare dei maggiori impieghi industriali sementieri e per l'alimentazione umana, mentre la mangimistica ridurrà prevedibilmente l'utilizzo di grani, potendo contare nella prossima campagna di commercializzazione sulle maggiori disponibilità di soia e cereali foraggeri.

Sull'ending stock **(-0,7%)**, variabile che i mercati monitorano con maggiore attenzione, peseranno soprattutto le prospettive di una riduzione delle giacenze di frumento **NELL'UE**, in **RUSSIA** e negli **STATI UNITI**, mentre la **CINA**, che nei silos detiene oltre metà delle giacenze mondiali, dovrebbe incrementare le scorte di circa mezzo punto percentuale.

Per quanto attiene alla **SOIA**, si prevede una produzione globale record di **410,6 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento dell'**11%** rispetto al **2022-23**, grazie soprattutto al maxi-rimbalzo argentino, dopo l'eccezionale siccità di quest'anno. A crescere saranno anche **BRASILE** e **USA**, con ottime prospettive, in entrambi i paesi, soprattutto sul piano dei rendimenti.

In forte aumento anche gli stock **(+21,2%** su base annua), a fronte di una leggera frenata del commercio mondiale (che resterà comunque su livelli storicamente elevati) e di una battuta d'arresto dei consumi, con attese ribassiste per l'oleaginosa, che sui mercati globali dovrebbe accusare le maggiori pressioni dell'offerta e l'impatto delle maxi scorte.

Intanto, sui mercati internazionali prosegue lo tsunami di vendite dalla RUSSIA, sia di **GRANI** sia di **SEMI OLEOSI**, nonostante le misure di restrizione autoimposte da **Mosca**. Secondo l'**USDA**, le esportazioni di frumento russo, grazie soprattutto a una massiccia presenza nei mercati mediorientali e africani, raggiungeranno a fine **CAMPAGNA 2022-23** il record di **45 MILIONI DI TONNELLATE**, facendo segnare un aumento del **36%** su base annua e di **3,5 MILIONI** rispetto al precedente primato del **2017-18**.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio-Maggio 2023 I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato complessivamente, nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023**, **1.910.215 TONNELLATE**, in calo (-11,4%) rispetto al **2022**.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **1.733.646 TONNELLATE**, è anch'essa in diminuzione dell'**11,2%** rispetto ai **PRIMI 5 MESI DEL 2022**.

Maggio 2023 Influisce sicuramente la performance del mese di **MAGGIO**, con una movimentazione di **389.161 TONNELLATE** (-39,4% rispetto a **MAGGIO 2022**) a cui concorre in gran parte l'andamento particolarmente negativo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **347.438 TONNELLATE**, sono diminuite del **43,2%** rispetto a **MAGGIO 2022**.

CERAMICHE TRA UN 2022 DA RECORD E UN 2023 IN SALITA

CONFINDUSTRIA CERAMICA, in occasione dell'Assemblea, ha presentato le statistiche **2022** relative alla produzione di **PIASTRELLE E LASTRE**, **CERAMICA SANITARIA**, **PORCELLANA E STOVIGLIERIA**, **MATERIALI REFRATTARI**, **CERAMICA TECNICA E LATERIZI**.

Complessivamente sono **259** le aziende del *Made in Italy ceramico*, che occupano **26.500** addetti diretti e nel **2022** hanno raggiunto un record storico sia di fatturato (**8,72 MILIARDI DI EURO**, +16,8% in un anno) sia di export (**6,4 MILIARDI**, +14%). L'internazionalizzazione produttiva in **EUROPA** e **NORD AMERICA**, da parte di aziende controllate da ceramiche italiane, supera il **MILIARDO DI EURO**.

Le piastrelle di ceramica prodotte in Italia

Sono **128** le aziende presenti sul suolo italiano, concentrate tra **MODENA** e **REGGIO-EMILIA**, che nel corso del **2022** hanno prodotto **431,2 MILIONI DI MQ** (-0,9% sull'anno **2021**), e dove sono occupati **18.639 ADDETTI DIRETTI**, in linea con il **2021**, nonostante il venir meno di **2 MILIONI DI TONNELLATE** di argille ucraine. Le vendite complessive sono state di **448,9 MILIONI DI MQ** (-1,4%), di cui **92,7 MILIONI DI MQ** (+1,7%) in Italia mentre l'export raggiunge **356,2 MILIONI DI MQ** (-2,2%).

Il fatturato totale delle aziende italiane di piastrelle sfiora i **7,2 MILIARDI DI EURO** (+16,5%), **40 PUNTI** sopra i livelli pre-Covid, che provengono per **6 MILIARDI** dalle esportazioni (+14,8%; 83% sul fatturato) e per **1,2 MILIARDI DI EURO** da vendite in **ITALIA**, anche grazie al bonus 110% che ha risvegliato un mercato edilizio addormentato da anni e all'efficacia dei crediti di imposta per l'emergenza energetica, rimarca il **PRESIDENTE GIOVANNI SAVORANI**.

La ceramica sanitaria

Sono **30** le aziende industriali produttrici di CERAMICA SANITARIA in **ITALIA**, di cui **27** localizzate nel distretto di **CIVITA CASTELLANA (VITERBO)**. L'occupazione complessiva è di **2.652** dipendenti diretti, la produzione è pari a **3,6 MILIONI DI PEZZI**. Il fatturato è di **396,9 MILIONI DI EURO**, con vendite sui diversi mercati esteri per **156,8 MILIONI DI EURO (40% del totale)**.

L'industria dei materiali refrattari

Le **30** aziende attive nella produzione di MATERIALI REFRATTARI occupano **1.639 ADDETTI**, con una produzione di **301.100 TONNELLATE**. Il fatturato totale è in flessione rispetto allo scorso anno (**373 MILIONI DI EURO; -2%**) e deriva da vendite sul territorio nazionale per oltre **151 MILIONI DI EURO**, e da esportazioni superiori ai **222 MILIONI**.

Il settore dei laterizi

Il settore dei produttori italiani di LATERIZI si compone di **62 IMPRESE**, la cui occupazione ammonta a **3.000 ADDETTI**: nel **2022** il fatturato è stato di **700 MILIONI DI EURO**, principalmente realizzato sul mercato italiano. La produzione totale ammonta a **4,6 MILIONI DI TONNELLATE**.

Le stoviglie in ceramica

Le **9** aziende industriali italiane del comparto occupano **654** dipendenti, per una produzione **9.900 TONNELLATE** e con vendite di prodotto finito pari a **9.400 TONNELLATE**. L'attività sul mercato domestico rappresenta il **75%** delle vendite totali. Il fatturato **2022** è pari a **60,1 MILIONI DI EURO (+27%)**, di cui il **63%** realizzato in **ITALIA**.

La relazione del **PRESIDENTE SAVORANI**, apertasi con questi numeri, molti dei quali da record, e chiusa con il segnale di ottimismo arrivato dal tutto esaurito per il prossimo **CERSAIE a BOLOGNA**, ma nel mezzo ha trasudato scoramento.

La guerra in **UCRAINA**, il subbuglio nei **BALCANI** e lo scenario recessivo europeo proiettano al ribasso le previsioni **2023** dell'industria ceramica.

Inflazione e tassi di interesse sono troppo alti per sperare in un revival di spesa delle famiglie sul bene-casa, ora che è tornata la voglia di viaggiare.

E a comprimere la competitività contribuiscono anche le politiche di **BRUXELLES** sulla decarbonizzazione (tra **ETS** e **Fit-for-55**) e i ritardi del Governo italiano sull'avvio delle trivelle per estrarre gas a km zero e dei cantieri per opere strategiche quali la bretella **CAMPOGALLIANO-SASSUOLO**, la **CISPADANA**, il raccordo ferroviario tra gli scali merci di **MARZAGLIA** e **DINAZZANO**, le difficoltà ad ottenere concessioni per impianti rinnovabili o per estrarre materie prime, come pure la cattiva gestione dell'emergenza alluvione in **ROMAGNA**.

Commenta **SAVORANI** da imprenditore romagnolo «I nostri dipendenti prenderanno questo mese uno stipendio più basso dopo il dramma vissuto, perché tutti nel settore abbiamo tutti dovuto spegnere i forni il **17 MAGGIO**, il personale era letteralmente impossibilitato ad arrivare in fabbrica, ma ora non possiamo anticipare la CIG speciale perché ci è impedito da interventi normativi d'urgenza scritti da persone che non sanno di che parlano. Alcuni nostri collaboratori sono in difficoltà e stiamo cercando di intervenire singolarmente con dei prestiti personali per aiutarli. Ma a gridare vendetta sono anche le bagarre politiche per la nomina del commissario: in un Paese normale non dovrebbe servire un commissario per bypassare leggi e vincoli e a chi dice che ci vorranno 9 anni per sistemare il nostro territorio dopo l'alluvione (il riferimento è al ministro per la Protezione civile, Nello Musumeci) suggeriscono di non presentarsi più in **ROMAGNA**».

Lo scenario si è fatto cupo nei primi mesi del **2023**.

Le esportazioni sono crollate del **25% IN VOLUME** (e **-13% IN VALORE**) sia nei mercati strategici sia in quelli periferici, anche se in **ITALIA** la caduta è attutita (**-10% IN VOLUME** e un piccolo segno più in valore) «ma fare previsioni sui prossimi mesi è davvero complicato – conclude **SAVORANI** –. Resto convinto che noi imprenditori andremo avanti da soli, faremo uscire la **ROMAGNA** dal fango così come siamo usciti dal sisma e dall'emergenza energetica. Veniamo da un **2022** record anche per gli investimenti, **441 MILIONI DI EURO**, il **25,6%** in più sul **2021** con un'incidenza sul fatturato del **6,1%**, un dato che conferma la nostra forte tensione all'innovazione per salvaguardare la competitività.

Con meno di **MEZZO MILIARDO DI MQ** di piastrelle prodotte (su oltre **18 MILIARDI** a livello globale) siamo ancora leader mondiali per qualità ed export, con un prezzo doppio rispetto al nostro primo concorrente».

3. PRODOTTI METALLURGICI

Per i **PRODOTTI METALLURGICI** nel **PORTO DI RAVENNA**, nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023**, sono state movimentate **2.417.197 TONNELLATE**, in calo del **17,3%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Gennaio-Maggio 2023

Dopo un primo trimestre negativo, il mese di **APRILE** sembrava prospettare finalmente un'inversione di tendenza, ma il mese di **MAGGIO 2023**, con una movimentazione di sole **600.786 TONNELLATE**, ha ripreso il trend in calo dei primi mesi dell'anno (**-9,0%** rispetto a **MAGGIO 2022**).

Maggio 2023

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (*ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA*) nei **PRIMI 5 MESI DEL 2023**, pari a **281.526 TONNELLATE**, sono in aumento del **11,4%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Positivi gli sbarchi da Taranto

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (**-41,4%** rispetto al **2022**), i principali Paesi di riferimento del Porto di Ravenna sono stati la **GERMANIA** con oltre **123MILA TONNELLATE** (**-54,2%**), la **FRANCIA** con oltre **118MILA TONNELLATE** (**-42,4%**) e il **BELGIO** che, con oltre **109MILA TONNELLATE**, segna un **+106,4%**.

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **1.635.116 TONNELLATE** (quasi il **69%** del totale), è in calo del **13,9%** rispetto al **2022**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM**, con quasi **363MILA TONNELLATE** (**+85,4%**), l'**INDIA** con quasi **315MILA TONNELLATE** (**+183,0%**), la **COREA DEL SUD** con oltre **239MILA TONNELLATE** (**-6,0%**) la **CINA** con **191MILA TONNELLATE** (**-39,7%**), e il **GIAPPONE** con oltre **143MILA TONNELLATE** (**-36,9%**).

Cala l'import da Paesi Extra UE

SACE: TRANSIZIONE E INVESTIMENTI SOSTENGONO L'EXPORT 2022

(ESTRATTO DA SIDERWEB DEL 23 GIUGNO 2023)

L'export italiano di beni ha superato i **660 MILIARDI DI EURO** nel **2022**, crescendo del **6,8%** rispetto all'anno precedente, trainato da transizione energetica e investimenti in nuove tecnologie, emerge dal **Rapporto Export 2023 di SACE**, il gruppo assicurativo-finanziario direttamente controllato dal MEF.

«Le imprese che investono in sostenibilità e digitalizzazione sono anche quelle che esportano, di più e meglio. L'invito che vogliamo rivolgere ai nostri partner è di investire in questo percorso», ha affermato **ALESSANDRA RICCI**, amministratore delegato di **SACE**, durante il diciassettesimo evento di presentazione del Rapporto.

Il settore dei metalli ha un peso di rilievo nelle esportazioni italiane: nel **2022** si è attestato in valore a **61,6 MILIARDI DI EURO (+21,5%)**, sostenuto dai rincari delle materie prime per il rimbalzo della domanda post-Covid e, successivamente, per il peggioramento delle condizioni di offerta a seguito dell'invasione dell'**UCRAINA**.

Nel suo Rapporto, **SACE** ha ricordato che nel **2022** l'industria siderurgica in particolare *«ha dovuto fare i conti con l'aumento del prezzo del gas, necessario per alimentare i forni elettrici»*. Gli incrementi dei costi di approvvigionamento sono stati così trasferiti direttamente ai prezzi alla produzione.

Per il **2023** è previsto un tasso di crescita ancora buono per i metalli nel complesso **(+9,4%)**, mentre **SACE** si aspetta un rallentamento l'anno prossimo **(+3,2%)** *«soprattutto perché la componente prezzo, ma anche in modo fisiologico, verrà a mancare»* ma, nonostante lo scenario globale di crescita debole nel breve periodo, i metalli hanno il ruolo di protagonisti nella transizione verde e nella mobilità sostenibile. *«L'acciaio, così come altre materie prime – si legge infatti nel Rapporto SACE –, sono fondamentali per la costruzione di diverse infrastrutture elettriche, dalle colonnine per la ricarica delle auto alle pale eoliche passando per i pannelli solari e per il funzionamento delle batterie delle auto elettriche e così via»*.

Sempre in un'ottica green, l'**ITALIA** è il primo produttore europeo di acciaio da forno elettrico e tra i principali al mondo per la percentuale di produzione ottenuta a partire da rottame ferroso

Nel Rapporto, **SACE** riporta anche un elenco delle *“geografie più dinamiche”*, vale a dire i Paesi più promettenti per le vendite oltreconfine. Nell'ambito dell'export di metalli, spiccano l'**ARABIA SAUDITA** (la crescita delle vendite italiane quest'anno dovrebbe essere del **23,4%**), l'**INDIA**, gli **EMIRATI ARABI UNITI**, il **BRASILE** e gli **STATI UNITI** (grazie soprattutto alla spinta impressa dall'*Inflation Reduction Act*).

La tregua concordata nel **2021** tra l'**UE** e gli **USA** sui dazi per acciaio e alluminio in sostanza li ha sospesi reciprocamente grazie a un sistema temporaneo di contingenti tariffari, che consentono l'esportazione di metalli tra l'**UE** e gli **USA** con prelievi inferiori fino a un certo volume. In cambio, l'**UE** ha sospeso le tariffe di ritorsione.

**L'Ue respinge al
mittente la proposta
Usa sui dazi per
l'acciaio**

Le due parti hanno concordato di istituire un **ACCORDO GLOBALE SULL'ACCIAIO E L'ALLUMINIO SOSTENIBILI (GSA)** entro **OTTOBRE 2023** ma - come riportato dal *FINANCIAL TIMES* - recentemente l'**UE** avrebbe respinto una proposta statunitense per porre fine definitivamente ai dazi su acciaio e alluminio, perché violerebbe le regole dell'OMC, discriminando i produttori nazionali.

Il mancato punto di accordo sarebbe, in particolare, sulla creazione di un **CLUB (DI STATI) SULL'ACCIAIO SOSTENIBILE**. Per gli **USA** per aderire i governi membri dovrebbero introdurre standard di emissione, imporre tariffe a chi non li rispetta e impegnarsi anche a non produrre in eccesso acciaio e alluminio, limitando il ruolo delle imprese statali.

L'**UE** - che ha un sistema (**CBAM**) di scambio di emissioni che costringe le aziende ad acquistare permessi per inquinare (con il prezzo di una tonnellata di carbonio che ha raggiunto i **90 EURO** negli ultimi mesi) - vorrebbe invece come base per il **GSA** una versione riadattata del **CBAM**, imponendo tariffe sulle importazioni in base alla loro intensità di carbonio, in combinazione con i tradizionali strumenti di difesa commerciale per affrontare la sovrapproduzione nel settore.

Il **CBAM** obbligherebbe gli importatori a pagare lo stesso prezzo per sette settori, tra cui l'acciaio e l'alluminio, se il Paese d'origine ha un prezzo del carbonio inferiore o nullo.

A differenza dell'**UE**, però, gli **STATI UNITI** non dispongono di un sistema nazionale di tariffazione del carbonio e l'amministrazione Biden è cauta nell'imporre oneri all'industria pesante in Stati che il presidente deve mantenere alle elezioni del **2024**, come **PENNSYLVANIA, MICHIGAN E ILLINOIS**.

È anche riluttante a rinunciare alle tariffe, imposte da Trump per motivi di sicurezza nazionale, per evitare l'accusa di mettere a rischio i posti di lavoro dei colletti blu, soprattutto a causa delle importazioni cinesi a basso costo.

La speranza è quella di firmare un accordo in occasione di un eventuale vertice **UE-USA**. L'**UE** vuole una soluzione permanente e «ristabilire un commercio transatlantico normale e senza distorsioni nel settore. Tutto ciò avverrebbe nel rispetto dei nostri obblighi internazionali, come le regole dell'OMC, e delle nostre politiche climatiche interne», ha rimarcato la fonte del *FINANCIAL TIMES*.

**NextChem e
Marcegaglia
insieme per la
cattura della CO²**

MAIRE S.P.A. annuncia che la propria controllata **NEXTCHEM** (della business unit **SUSTAINABLE TECHNOLOGY SOLUTIONS**), e il **GRUPPO MARCEGAGLIA** hanno firmato un accordo per uno studio di fattibilità per accelerare la decarbonizzazione dell'impianto siderurgico di **RAVENNA**., grazie all'installazione di unità per la cattura dell'anidride carbonica dai gas di scarico.

Queste soluzioni, una volta implementate, avranno la possibilità di catturare circa **285 TONNELLATE AL GIORNO** di anidride carbonica che verrebbero altrimenti rilasciate in atmosfera.

Una volta completato lo studio di fattibilità, **NEXTCHEM** coinvolgerà la business unit **INTEGRATED E&C SOLUTIONS** per lo studio di progettazione di ingegneria di base. **NEXTCHEM** fornirà una valutazione completa della capacità di decarbonizzazione dell'impianto siderurgico e definirà le specifiche tecniche per le soluzioni di cattura dell'anidride carbonica.

«Siamo orgogliosi di essere stati selezionati come partner di fiducia dal Gruppo Marcegaglia nel suo percorso di transizione energetica in Italia. Il Gruppo Maire (al quale appartiene NextChem) agisce come abilitatore e integratore di innovazione, per la decarbonizzazione delle cosiddette industrie hard-to-abate: questi settori sono responsabili di gran parte delle emissioni globali, e la conseguente riduzione delle stesse è la chiave per un futuro più sostenibile», dice ALESSANDRO BERNINI, amministratore delegato di MAIRE.

*«Con questo progetto a **RAVENNA**, Marcegaglia si distingue come pioniere della decarbonizzazione. Crediamo fermamente che le soluzioni di cattura dell'anidride carbonica possano aiutare le industrie a dare un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi in tema di cambiamento climatico»,* aggiunge *ANTONIO MARCEGAGLIA*, presidente e amministratore delegato di *MARCEGAGLIA*

4. ALTRE MERCEOLOGIE

PETROLIFERI E CHIMICI

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, nel **PORTO DI RAVENNA** sono state movimentate **1.076.465 TONNELLATE**, in aumento rispetto allo stesso periodo del **2022 (+5,4%)** nonostante un mese di **MAGGIO 2023** negativo (-10,8%).

Bene anche i **PRODOTTI CHIMICI (+1,7%)**, con **463.159 TONNELLATE** nonostante il mese di **MAGGIO**, con **71.220 TONNELLATE** movimentate, sia diminuito del **23,9%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Prezzo del petrolio: la partita delle quotazioni

Recentemente i maggiori produttori di petrolio riuniti nell'*OPEC+* hanno raggiunto un accordo per estendere i tagli alla produzione fino a fine **2023** e a tutto il **2024**, fissando a **40,4 MILIONI DI BARILI AL GIORNO** il nuovo target di produzione di petrolio per il **2024**, mentre l'*ARABIA SAUDITA* prorogherà il suo taglio volontario di **500 MILA BARILI AL GIORNO**.

L'estensione dei tagli da parte dell'*OPEC+* assicura la stabilità del mercato, ha affermato *ALEXANDER NOVAK, VICE PRIMO MINISTRO RUSSO INCARICATO PER LE RISORSE ENERGETICHE*, secondo quanto riporta l'agenzia Bloomberg. *NOVAK* ha sottolineato che non c'è stato alcun disaccordo fra la *RUSSIA* e l'*ARABIA SAUDITA*. I Paesi hanno anche concordato di tornare a riunirsi a livello ministeriale, nel formato *OPEC+*, ogni sei mesi.

Come insegna una delle regole fondamentali del mercato, si diminuisce l'offerta (in questo caso con i tagli alla produzione) per spingere i prezzi del petrolio al rialzo. Invece, dopo i picchi di **120 DOLLARI AL BARILE** nel **FEBBRAIO 2022** (subito dopo l'inizio della guerra in *UCRAINA*), oggi le quotazioni del greggio tornano a scendere.

CONCIMI

Continua l'andamento positivo, nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023**, dei volumi movimentati per i **CONCIMI**, pari a **865.127 TONNELLATE (+35,6%** rispetto al **2022**).

Buono il contributo del mese di **MAGGIO 2023**, con una movimentazione che è stata pari a **231.264 TONNELLATE**, in crescita del **15,5%** rispetto a **MAGGIO 2022**.

C'È L'AMMONIACA DIETRO LA MINACCIA RUSSA DI BLOCCARE IL GRANO UCRAINO

L'opposizione della **RUSSIA** al rinnovo dell'**ACCORDO SUL GRANO DEL MAR NERO** (cfr. pag. 9) si lega al mancato accoglimento da parte dell'**UE** di una serie di richieste, tra cui la possibilità di usare i porti ucraini per l'esportazione di ammoniaca russa per produrre **FERTILIZZANTI**.

Ma perché l'**AMMONIACA** è così importante per la **RUSSIA**?

Prima di invadere l'**UCRAINA** nel **FEBBRAIO 2022**, la **RUSSIA** esportava **4,4 MILIONI DI TONNELLATE** di ammoniaca all'anno, il **20%** del commercio marittimo globale.

La maggior parte di questo flusso passava attraverso un oleodotto che da **TOGLIATTI** (città russa dedicata al famoso leader comunista italiano) raggiunge il porto di **YUZHNY** sul **MAR NERO**, vicino a **ODESSA**, progettato per pompare fino a **2,5 MILIONI DI TONNELLATE** di ammoniaca all'anno. Chiaramente l'oleodotto ha cessato il trasporto dall'inizio della guerra.

Ma, anche se diminuiscono le esportazioni di gas, l'estrazione non può essere fermata, a causa della pressione del gas e i Russi non sono in grado di liquefare la quantità invenduta. Tuttavia, con il gas si può produrre ammoniaca, componente base dei fertilizzanti da cui la necessità di ricominciare ad esportarla.

Tra l'altro, le **NAZIONI UNITE** avevano già sostenuto la ripresa delle spedizioni di ammoniaca attraverso l'oleodotto per cercare di aiutare la sicurezza alimentare globale. Come era scritto nel testo della **BLACK SEA GRAIN INITIATIVE**: *“Navigazione sicura per l'esportazione di grano e relativi prodotti alimentari e fertilizzanti, compresa l'ammoniaca”*

La recente proroga di soli 60 giorni dell'accordo sul grano, anziché i consueti 120, è stata mal digerita dai dirigenti ucraini. A **KIEV** insistevano per concedere un periodo di tempo più ampio alla logistica per pianificare il trasporto su nave.

“Quando ci sarà una posizione di tutte le parti sull'accettabilità di tale proposta, allora la questione sarà discussa. ma solo attraverso il prisma degli interessi dell'ucraina. per ora tutto ciò che è stato firmato nell'ambito dell'iniziativa per i cereali del mar nero, noi lo stiamo realizzando in pieno.” ha affermato **YURIY VASKOV**, viceministro ucraino dello sviluppo delle infrastrutture.

Sulla ripresa dell'esercizio dell'oleodotto dell'ammoniaca **TOGLIATTI-ODESSA**, **VASKOV** ha aggiunto: *“Si tratta dell'oleodotto ucraino dell'ammoniaca, ma nel testo dell'accordo sul grano non abbiamo nulla di scritto su questo oleodotto. Si tratta dell'esportazione di ammoniaca disponibile nei porti – sì, ma non è arrivata una sola nave per questo. Per quanto riguarda il transito, non c'è una parola su quell'oleodotto nell'iniziativa.”*

UE, avanti tutta sui tagli ai fitofarmaci: «Garanzia per la sicurezza alimentare»

Secondo quanto riportato dal *quotidiano Agrisole* (5 luglio 2023), insieme alla proposta di regolamento sulle *NUOVE TECNICHE DI MIGLIORAMENTO GENETICO IN AGRICOLTURA (TEA)*, la *COMMISSIONE EUROPEA* ha licenziato il secondo studio d'impatto sul progetto legislativo che dispone la riduzione dell'uso di fitofarmaci, con l'approfondimento chiesto dal *CONSIGLIO EUROPEO* lo scorso dicembre per considerare le conseguenze economiche dell'invasione russa dell'*UCRAINA*; secondo la maggioranza degli Stati membri, infatti, la proposta della *COMMISSIONE* non terrebbe in debito conto l'impatto a lungo termine sulla sicurezza alimentare e sulla competitività del settore agricolo.

Il progetto della *COMMISSIONE* prevede, entro il **2030**, una riduzione dell'uso di fitofarmaci in ambito europeo in misura del **50%** rispetto alla media del periodo **2015-2017**. Facendo, inoltre, riferimento alla quantità utilizzate per unità di superficie, il taglio per l'*ITALIA* salirebbe oltre il **60%**.

I risultati delle ulteriori valutazioni effettuate non hanno fatto cambiare idea alla *COMMISSIONE* che, in una nota, sostiene come le proposte sull'uso sostenibile dei fitofarmaci non minaccino la sicurezza alimentare ma, al contrario, il mancato raggiungimento dell'obiettivo di riduzione «avrà effetti a lungo termine e potenzialmente irreversibili sulla nostra sicurezza alimentare infuturo».

I dati dimostrano che gli agricoltori stanno facendo un minore ricorso ai fitofarmaci: dal **2020** il calo è stato del **6%** a livello europeo mentre, nei confronti del periodo **2015-2017**, il taglio sale al **33%** ma per la *COMMISSIONE* «resta ancora molto lavoro da fare», perché applicando in modo coerente i principi della difesa integrata e con una adeguata consulenza «gli agricoltori possono ridurre la dipendenza dai fitofarmaci, senza compromettere la redditività delle imprese».

Il nuovo studio d'impatto sarà presentato ufficialmente al *CONSIGLIO* nel corso della sessione in programma il **25 LUGLIO** e, nell'occasione, la presidenza spagnola di turno indicherà come intende proseguire nella trattazione del dossier. In ogni caso, difficilmente potrà essere raggiunta l'intesa finale con il *PARLAMENTO EUROPEO* prima della fine della legislatura (l'ultima sessione plenaria si svolgerà a **FEBBRAIO 2024**).

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023** i **CONTENITORI**, con **95.846 TEUs**, sono diminuiti del **7,2%** rispetto al **2022**, un calo generalizzato che continua a riguardare i **TEUs PIENI**, pari a **73.145** (l'**80%** del totale dei **TEUs**), in calo del **9,2%** rispetto al **2022**, e, a partire da questo mese, anche i **TEUs VUOTI**, pari a **22.701**, in calo dello **0,1%** rispetto al **2022**.

CONTENITORI

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.049.695 TONNELLATE**, è calata del **4,9%** rispetto ai **PRIMI 5 MESI DEL 2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **188**, è leggermente diminuito rispetto alle **191** del **2022** (**3 TOCCATE** in meno).

Nel mese di **MAGGIO** sono stati movimentati **20.021 TEUs**, di cui **14.767** pieni (**-18,3%** sul **2022**) e **5.254** vuoti (**-20,5%** sul **2022**), per **214.478 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-14,1%** rispetto a **MAGGIO 2022**).

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

Un'analisi di *XENETA* ha confrontato lo stato di salute e i noli dei corridoi marittimi per le spedizioni di container dall'**ASIA** verso il **MEDITERRANEO** e verso il **NORD EUROPA**, ed è risultato che i noli dei primi sono significativamente superiori ai secondi.

Noli container:

destini divergenti per Mediterraneo e Nord Europa

In primo luogo gli analisti, partendo dalla situazione attuale, hanno valutato le tariffe in vigore sulle due tratte alla luce delle diverse tendenze nella domanda di trasporto, osservando come in questa fase (e almeno dallo scorso **OTTOBRE**) gli invii di box dal **FAR EAST** verso il **MEDITERRANEO** risultino più costosi di quelli verso i porti del **NORTHERN RANGE**. Lo spread, a **GIUGNO 2023**, è di circa **1.150 DOLLARI PER UNITÀ DA 40'**, dopo essere stato su valori prossimi allo zero nei mesi di **OTTOBRE-NOVEMBRE SCORSI**. Una tendenza che a grandi linee si ritrova anche nelle ultime rilevazioni del *CONTAINER INDEX DI DREWRY*.

Una delle prime cause di questa disparità è ricondotta dalla società di analisi alle diverse dinamiche della domanda.

Nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** le importazioni dall'**ESTREMO ORIENTE** verso il **NORD EUROPA** sono diminuite dell'**8%** (pari a un calo di **280.000 TEUs**), mentre è cresciuta la domanda di trasporto verso il **MEDITERRANEO**, in particolare quello **ORIENTALE** (con un aumento significativo del volume del **21,9%**, per **195.000 TEUs**) e in misura minore in quello **OCCIDENTALE (+2,3%)**.

Un'ulteriore riprova del diverso stato di salute dei due corridoi secondo **XENETA** è il livello di "blank sailing" osservati: pressoché nullo sulla tratta verso il **MEDITERRANEO**, pari al **5-13%** della capacità nelle rotte verso il **NORD EUROPA**. *«I nostri dati mostrano la forza relativa della rotta ESTREMO ORIENTE-MEDITERRANEO, ma "relativa" qui è la parola chiave»*, ha commentato **XENETA**, che sottolinea come la domanda "relativamente forte" del **MEDITERRANEO** finora non abbia peraltro portato a un rialzo dei noli ma solo a un rallentamento del loro calo.

Un altro aspetto da tenere in considerazione nel confronto è che una ripresa rapida della domanda di trasporto container tende a tradursi in un calo della affidabilità dei vettori. In questo momento la loro puntualità nei trasporti verso il **MEDITERRANEO** è del **53,5%**, contro il **62,3%** medio dei porti del **NORD EUROPA** (fonte: *SEA-INTELLIGENCE*).

Difficile poi, secondo gli analisti, fare previsioni sul futuro, anche prossimo, delle tariffe. *«Osservando lo stato del mercato e il più ampio quadro macroeconomico attuale, è difficile immaginare un massiccio aumento delle tariffe per la prossima peak season (il terzo trimestre dell'anno). Solo il tempo e i dati diranno se avremo un'alta stagione nel senso tradizionale del termine, e se questo varrà sia qui, sulle rotte verso l'EUROPA, o su altri corridoi chiave in tutto il mondo»*.

Nonostante le molte incertezze, **XENETA** fornisce un'indicazione sull'evolversi delle rotte dal punto di vista geografico: bisogna *«fare attenzione alle esportazioni da GIAPPONE, TAIWAN E COREA DEL SUD, poiché stanno aumentando i volumi in arrivo nel MEDITERRANEO nel 2023 da questi paesi»*.

Parallelamente, risultano in calo le esportazioni dal **SUD EST ASIATICO**, con un'inversione di trend rispetto al **2022** quando queste si sono affermate su quelle con origine nell'**ASIA SETTENTRIONALE**.

LE BLANK SAILING SONO TORNATE AI LIVELLI PRE-PANDEMIA

UNICA INSPIEGABILE ECCEZIONE NEL MERCATO ASIA-NORD AMERICA WC

(INFORMARE, 29.06.23)

Il percorso verso una normalizzazione del mercato del trasporto marittimo containerizzato, che ha conosciuto una fase eccezionale coincidente con il diffondersi nel mondo della pandemia di *Covid-19*, sta proseguendo anche con il ritorno ai livelli precedenti la crisi sanitaria globale del numero di *blank sailing*, cioè delle cancellazioni di scali ai porti decise dalle compagnie di navigazione per adeguare l'offerta alla domanda e per far fronte ad esigenze operative.

Lo ha rilevato *SEA-INTELLIGENCE*, società specializzata nell'analizzare l'evoluzione di questo mercato, spiegando che attualmente il numero di *blank sailing* ha raggiunto il suo punto più basso dall'inizio della pandemia.

«Prendendo in esame la quota complessiva di partenze settimanali cancellate sulla rotta **ASIA - COSTA OVEST DEL NORD AMERICA** - ha rilevato l'amministratore delegato di *SEA-INTELLIGENCE*, **ALAN MURPHY** – possiamo osservare che nel momento peggiore, non includendo i picchi, veniva cancellata una partenza su quattro. Ciò ha subito un chiaro miglioramento nel corso del **2023** e si è scesi al di sotto del 10% a giugno. Tuttavia - ha precisato **MURPHY** - assistiamo ad un nuovo lieve rialzo mentre ci avviciniamo all'inizio di luglio, che è probabilmente un riflesso della volontà dei vettori di tenere sotto controllo il calo dei noli spot.

Guardando ai traffici **ASIA - COSTA OVEST DEL NORD AMERICA** assieme agli altri traffici transpacifici e ai due traffici **ASIA - EUROPA**, rileviamo una tendenza di fondo rispetto alla quale i trend di ciascun mercato si muovono in modo più o meno identico.

Ci sono però alcune eccezioni, soprattutto relativamente al mercato **ASIA - COSTA OVEST DEL NORD AMERICA**. Se la difformità precedente, a partire dalla seconda metà del **2021**, può essere spiegata dalla gravità dei colli di bottiglia e dalle attese delle navi fuori dai porti della costa occidentale, nessun modello esplicativo di questo tipo si adatta alla differenza che riscontriamo all'inizio del **2023**».

Se, secondo **MURPHY**, l'evoluzione anomala dei traffici tra l'**ASIA E LA WEST COAST NORD AMERICANA** è difficilmente spiegabile, l'amministratore delegato di *Sea-Intelligence* suggerisce agli spedizionieri che operano in questo mercato di considerare lo stato attuale come di «*assoluta normalità*».

TRAILER E ROTABILI Negativo nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2023** il risultato complessivo del **PORTO DI RAVENNA** per **TRAILER e ROTABILI**, in diminuzione dell'**1,8%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (36.850 PEZZI, 685 in meno rispetto al 2022)** seppure in aumento del **5,5%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (786.600 TONNELLATE)**.

Buono, invece, l'andamento del mese di **MAGGIO 2023**, nel quale si sono registrati **8.136 PEZZI MOVIMENTATI**, una crescita di **275 PEZZI (+3,5%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, e la merce movimentata (**167.880 TONNELLATE**) è aumentata del **12.9%**.

Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA Positivi i numeri relativi alla linea **RO-RO RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, con i pezzi movimentati, pari a **33.852**, in crescita dell'**1,2%** rispetto al **2022 (385 pezzi in più)**; mentre per il mese di **MAGGIO** i pezzi sono stati **7.094** (contro i **6.778 PEZZI DEL 2022**) con **316 PEZZI** in più e un incremento del **4,7%**

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

Nuovo record storico di fatturato ed utile per Grimaldi Group Lo scorso autunno **EMANUELE GRIMALDI** aveva preannunciato che quelli del **2022** sarebbero stati i risultati *«migliori di sempre sia per Grimaldi Euromed e per Acl, sia per Grimaldi Deep Sea e per Finnlines.»*.

Il bilancio consolidato di **GRIMALDI GROUP** presenta numeri effettivamente straordinari: il **2022** ha infatti chiuso con un utile netto consolidato di **1,1 MILIARDI DI EURO** (quasi triplicato rispetto ai **437 MILIONI** di profitto del **2021**), a fronte di un fatturato record per il gruppo di **4,8 MILIARDI DI EURO** (in crescita del **41%** rispetto ai **3,4 MILIARDI** del **2021**), frutto di *«maggiori volumi trasportati di passeggeri e auto nuove, nonché di contenitori e general cargo»*.

Una delle novità più significative del **2022** per **GRIMALDI GROUP** è stato l'approdo delle sue navi anche in **FAR EAST** (con l'avvio di una linea regolare per il trasporto di auto con navi car carrier), mercato che si aggiunge a **MEDITERRANEO, NORD EUROPA, BALTICO, AFRICA OCCIDENTALE, NORD AMERICA E SUD AMERICA**.

A proposito dell'evoluzione prevedibile della gestione per il prossimo futuro, nel bilancio si legge che, nonostante le incertezze (relative in primis al conflitto tra **RUSSIA** e **UCRAINA**), «l'andamento della gestione per i primi mesi del **2023** non ha registrato riduzioni di attività e/o volumi trasportati».

Ancora negativo il risultato per le nei **PRIMI 5 MESI DEL 2023**, con **2.270 PEZZI** movimentati, per **827 PEZZI** in meno (-**26,7%**) rispetto ai **3.097 PEZZI** del **2022**.

AUTOMOTIVE

Anche il mese di **MAGGIO** è stato negativo; sono stati movimentati **790 PEZZI**, pari a **101 PEZZI** in meno (-**11,3%**) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Purtroppo l'alluvione di maggio ha compromesso pesantemente le infrastrutture ferroviarie, comportando una momentanea sospensione del nuovo traffico di vetture BMW recentemente acquisito dal **GRUPPO SAPIR**, in arrivo via treno e destinato ai mercati dell'**ASIA ORIENTALE**.

Alluvione

MAGGIO è stato il decimo mese consecutivo in crescita per il mercato dell'auto in **EUROPA**. Secondo i dati diffusi da **ACEA**, sono state **1.121.644** le **IMMATRICOLAZIONI** nei **PAESI DELL'UE** (allargata all'**EFTA** e al **REGNO UNITO**), vale a dire il **18,2%** in più su base annua.

Immatricolazioni in aumento per il decimo mese consecutivo

Nei **PRIMI CINQUE MESI 2023**, il dato ha raggiunto **5.323.630 UNITÀ** (+ **17,4%** rispetto al **2022**), ma si deve ricordare come il **MAGGIO 2022** sia stato particolarmente contratto (-**12,5%**) per via del forte impatto della crisi delle catene di approvvigionamento e della crisi energetica. Infatti i volumi del periodo **GENNAIO-MAGGIO 2023** risultano in ogni caso al di sotto dei livelli registrati pre-pandemia, nel **2019** (circa **1,6 MILIONI DI UNITÀ** in meno, ovvero il **23,2%** in meno).

Tra i principali mercati europei la crescita maggiore è stata registrata da quello italiano (+**23,1%**), seguito da quello tedesco (+**19,2%**); le unità immatricolate in **ITALIA** a **MAGGIO** sono state **149.373**, mentre nel periodo **GENNAIO-MAGGIO** sono ammontate a **702.263**, in crescita del **26,1%** rispetto all'analogo periodo del **2022**.

5. CROCIERE

Nel mese di **MAGGIO** si sono registrati a **RAVENNA 8 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **27.347 PASSEGGERI (+26,7%)**, di cui **24.267 "in home port"**.

Sino a tutto **MAGGIO 2023** si sono registrati **12 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (contro i **23 SCALI** dello stesso periodo del **2022**), per un totale di **29.957 PASSEGGERI (+25,0%)**, di cui **24.267 "in home port"**.

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

**Crescono i crocieristi e
«vivono la città di sera»**

Il ranking del **2022** per il **PORTO DI RAVENNA** coincide con quello del **2021** per ogni modalità di condizionamento, ma con un'eccezione: il *numero di crocieristi*.

Per quanto riguarda il settore crocieristico, infatti, fino al **2021** il **PORTO DI RAVENNA** non veniva menzionato nelle principali analisi di settore, mentre nel **2022** risulta essere in 12^a posizione tra i porti italiani.

In questi giorni sono in arrivo e sono attesi tanti crocieristi e, oltre ad apprezzare le bellezze di **RAVENNA**, approfittano anche dell'offerta culturale cittadina.

«La collaborazione avviata tra Terminal crociere e Ravenna Festival ha un grandissimo valore. Significa portare la nostra rassegna, che è già internazionale, in un contesto di turismo d'eccellenza».

Così il **PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DANIELE ROSSI**, a cui si aggiunge il **SOVRINTENDENTE DI RAVENNA MANIFESTAZIONI, ANTONIO DE ROSA**: *«Aspettavamo da tempo i crocieristi al Festival, ora sono arrivati, quindi grazie a tutti per questo lavoro di squadra. Arricchire la vacanza ascoltando solisti di livello internazionale in concerti straordinari è una novità da portare avanti anche in futuro».*

La soddisfazione è legata alla presenza di un centinaio di turisti, imbarcati sulla **CELEBRITY CONSTELLATION**, al concerto del **22 GIUGNO SCORSO** che ha visto sul palco del **PALA DE ANDRÉ** la talentuosa violinista tedesca **ANNE SOPHIE MUTTER** con i suoi **VIRTUOSI**.

Certamente non è facile integrare Festival e crociere, per l'incrocio delle date e per la necessità ovviamente che la nave si fermi a **RAVENNA** una notte.

*«Quest'anno, l'Autorità Portuale di Ravenna e Ravenna Civitas Cruise Port – spiega ANNA D'IMPORZANO, DIRETTRICE DEL TERMINAL CROCIERE DI PORTO CORSINI – hanno unito le proprie forze per sostenere uno dei più iconici eventi di Ravenna Festival, con l'intento di far incontrare questa importante rassegna con il mondo delle crociere che orbita intorno al terminal di **RAVENNA**, sia invitando ad assistervi coloro che hanno contribuito, in modo diverso, all'importante risultato raggiunto nel **2022**, e che in futuro consentiranno di traguardare obiettivi ancora più ambiziosi, sia per offrire ai crocieristi e all'equipaggio delle navi da crociera la possibilità di scoprire e arricchire anche in questo modo, unico e speciale, la loro esperienza a terra durante la sosta a Ravenna».*



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	maggio-22			maggio-23			Differenza maggio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			279			216	-63	-22,6%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.460.753	332.786	2.793.539	2.167.917	243.831	2.411.748	-381.791	-13,7%
Prodotti petroliferi	255.553	4.600	260.153	222.993	9.050	232.043	-28.110	-10,8%
Rinfuse liquide non petrolifere	188.221	31.737	219.958	131.015	14.500	145.515	-74.443	-33,8%
Rinfuse solide	1.180.672	67.148	1.247.820	1.025.399	11.650	1.037.049	-210.771	-16,9%
Merci varie	635.832	31.221	667.053	595.441	19.342	614.783	-52.270	-7,8%
Merci in container	130.635	119.160	249.795	127.069	87.409	214.478	-35.317	-14,1%
Merci su trailer/rotabili	69.840	78.920	148.760	66.000	101.880	167.880	19.120	12,9%
CONTAINER (TEU)	13.629	11.066	24.695	9.990	10.031	20.021	-4.674	-18,9%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.329	3.532	7.861	4.067	4.069	8.136	275	3,5%
Trailer	3.431	3.347	6.778	3.275	3.819	7.094	316	4,7%
Automotive	891	0	891	790	0	790	-101	-11,3%
Auto e altri veicoli	7	185	192	2	250	252	60	31,3%
PASSEGGERI (numero) di cui:	16	7	21.602	18	12	27.377	5.775	26,7%
su traghetti	16	7	23	18	12	30	7	30,4%
su navi da crociera			21.579			27.347	5.768	26,7%

PERIODO	gennaio-maggio 2022			gennaio-maggio 2023			Differenza gen. - mag. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.122			1.003	-119	-11,9%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	9.987.905	1.500.954	11.488.859	9.713.811	1.371.721	11.085.532	-403.327	-3,5%
Prodotti petroliferi	990.467	30.877	1.021.344	1.011.874	64.591	1.076.465	55.121	5,4%
Rinfuse liquide non petrolifere	817.793	128.721	946.514	784.975	118.989	903.964	-42.550	-4,5%
Rinfuse solide	4.521.553	177.244	4.698.797	4.648.323	132.634	4.780.957	82.160	1,7%
Merci varie	2.790.611	181.808	2.972.419	2.355.602	132.249	2.487.851	-484.568	-16,3%
Merci in container	545.826	558.204	1.104.030	581.792	467.903	1.049.695	-54.335	-4,9%
Merci su trailer/rotabili	321.655	424.100	745.755	331.245	455.355	786.600	40.845	5,5%
CONTAINER (TEU)	55.264	47.985	103.249	49.578	46.268	95.846	-7.403	-7,2%
Numero toccate navi portacontainer			191			188	-3	-1,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	19.293	18.242	37.535	17.427	19.423	36.850	-685	-1,8%
Trailer	16.101	17.366	33.467	16.273	17.579	33.852	385	1,2%
Automotive	3.097	0	3.097	1.092	1.178	2.270	-827	-26,7%
Auto e altri veicoli	95	876	971	62	666	728	-243	-25,0%
PASSEGGERI (numero) di cui:	67	76	24.107	54	53	30.064	5.957	24,7%
su traghetti	67	76	143	54	53	107	-36	-25,2%
su navi da crociera			23.964			29.957	5.993	25,0%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	maggio-22			maggio-23			Differenza maggio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.460.753	332.786	2.793.539	2.167.917	243.831	2.411.748	-381.791	-13,7%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	443.774	36.337	480.111	354.008	23.550	377.558	-102.553	-21,4%
Prodotti petroliferi	255.553	4.600	260.153	222.993	9.050	232.043	-28.110	-10,8%
Prodotti chimici	67.231	16.372	83.603	55.601	10.500	66.101	-17.502	-20,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	120.990	15.365	136.355	69.646	4.000	73.646	-62.709	-46,0%
Concimi	0	0	0	5.768	0	5.768	5.768	n.d.
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	2.016.979	296.449	2.313.428	1.813.909	220.281	2.034.190	-279.238	-12,1%
Prodotti agricoli e animali	46.451	27.500	73.951	186.910	0	186.910	112.959	152,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	297.551	5.650	303.201	236.804	0	236.804	-66.397	-21,9%
Combustibili minerali	22.035	0	22.035	0	0	0	-22.035	-100,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.502	0	7.502	7.556	0	7.556	54	0,7%
Prodotti metallurgici	631.821	28.241	660.062	584.744	16.042	600.786	-59.276	-9,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	641.725	0	641.725	387.161	2.000	389.161	-252.564	-39,4%
Concimi	161.207	33.998	195.205	212.546	12.950	225.496	30.291	15,5%
Prodotti chimici	7.774	2.166	9.940	5.119	0	5.119	-4.821	-48,5%
Prodotti Diversi	438	814	1.252	0	0	0	-1.252	-100,0%
Merci in container	130.635	119.160	249.795	127.069	87.409	214.478	-35.317	-14,1%
Merci su trailer/rotabili	69.840	78.920	148.760	66.000	101.880	167.880	19.120	12,9%

PERIODO	gennaio-maggio 2022			gennaio-maggio 2023			Differenza gen. - mag. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	9.987.905	1.500.954	11.488.859	9.713.811	1.371.721	11.085.532	-403.327	-3,5%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	1.808.260	159.598	1.967.858	1.796.849	183.580	1.980.429	12.571	0,6%
Prodotti petroliferi	990.467	30.877	1.021.344	1.011.874	64.591	1.076.465	55.121	5,4%
Prodotti chimici	317.220	97.856	415.076	329.893	100.289	430.182	15.106	3,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	489.893	30.865	520.758	436.495	18.700	455.195	-65.563	-12,6%
Concimi	10.680	0	10.680	18.587	0	18.587	7.907	74,0%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	8.179.645	1.341.356	9.521.001	7.916.962	1.188.141	9.105.103	-415.898	-4,4%
Prodotti agricoli e animali	615.039	37.192	652.231	969.386	0	969.386	317.155	48,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.112.539	25.209	1.137.748	964.727	14.762	979.489	-158.259	-13,9%
Combustibili minerali	106.560	0	106.560	90.872	0	90.872	-15.688	-14,7%
Minerali e cascami per la metallurgia	25.429	0	25.429	16.287	0	16.287	-9.142	-36,0%
Prodotti metallurgici	2.756.448	164.937	2.921.385	2.312.712	104.485	2.417.197	-504.188	-17,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	2.139.631	15.930	2.155.561	1.907.375	2.840	1.910.215	-245.346	-11,4%
Concimi	521.469	105.722	627.191	714.611	131.929	846.540	219.349	35,0%
Prodotti chimici	32.423	7.966	40.389	26.563	6.414	32.977	-7.412	-18,4%
Prodotti Diversi	2.626	2.096	4.722	1.392	4.453	5.845	1.123	23,8%
Merci in container	545.826	558.204	1.104.030	581.792	467.903	1.049.695	-54.335	-4,9%
Merci su trailer/rotabili	321.655	424.100	745.755	331.245	455.355	786.600	40.845	5,5%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	maggio-22			maggio-23			Differenza maggio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	46.451	27.500	73.951	186.910	0	186.910	112.959	152,7%
Cereali	46.451	27.500	73.951	186.910	0	186.910	112.959	152,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	418.541	21.015	439.556	306.450	4.000	310.450	-129.106	-29,4%
Farine di semi e frutti oleosi	172.333	0	172.333	102.131	0	102.131	-70.202	-40,7%
Semi e frutti oleosi	118.219	0	118.219	126.416	0	126.416	8.197	6,9%
Oli e grassi animali e vegetali	101.786	15.365	117.151	32.383	4.000	36.383	-80.768	-68,9%
Prodotti metallurgici di cui:	631.821	28.241	660.062	584.744	16.042	600.786	-59.276	-9,0%
Coils	601.696	10.139	611.835	568.491	11.213	579.704	-32.131	-5,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	641.725	0	641.725	387.161	2.000	389.161	-252.564	-39,4%
Materie prime per l'industria ceramica	611.378	0	611.378	345.438	2.000	347.438	-263.940	-43,2%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-maggio 2022			gennaio-maggio 2023			Differenza gen. - mag. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	615.039	37.192	652.231	969.386	0	969.386	317.155	48,6%
Cereali	592.349	37.192	629.541	918.044	0	918.044	288.503	45,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.602.432	56.074	1.658.506	1.401.222	33.462	1.434.684	-223.822	-13,5%
Farine di semi e frutti oleosi	492.289	0	492.289	401.184	0	401.184	-91.105	-18,5%
Semi e frutti oleosi	585.535	0	585.535	543.089	0	543.089	-42.446	-7,2%
Oli e grassi animali e vegetali	356.127	30.865	386.992	291.063	18.700	309.763	-77.229	-20,0%
Prodotti metallurgici di cui:	2.756.448	164.937	2.921.385	2.312.712	104.485	2.417.197	-504.188	-17,3%
Coils	2.638.228	85.502	2.723.730	2.170.456	59.706	2.230.162	-493.568	-18,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	2.139.631	15.930	2.155.561	1.907.375	2.840	1.910.215	-245.346	-11,4%
Materie prime per l'industria ceramica	1.942.414	10.130	1.952.544	1.731.346	2.300	1.733.646	-218.898	-11,2%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	maggio-22	maggio-23	Differenza maggio 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	13.629	9.990	-3.639	-26,7%
pieni	9.058	8.401	-657	-7,3%
vuoti	4.571	1.589	-2.982	-65,2%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	11.066	10.031	-1.035	-9,4%
pieni	9.027	6.366	-2.661	-29,5%
vuoti	2.039	3.665	1.626	79,7%
CONTAINER TOTALI di cui:	24.695	20.021	-4.674	-18,9%
pieni	18.085	14.767	-3.318	-18,3%
vuoti	6.610	5.254	-1.356	-20,5%

PERIODO	gennaio-maggio 2022	gennaio-maggio 2023	Differenza gen. - mag. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	55.264	49.578	-5.686	-10,3%
pieni	38.130	38.133	3	0,0%
vuoti	17.134	11.445	-5.689	-33,2%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	47.985	46.268	-1.717	-3,6%
pieni	42.388	35.012	-7.376	-17,4%
vuoti	5.597	11.256	5.659	101,1%
CONTAINER TOTALI di cui:	103.249	95.846	-7.403	-7,2%
pieni	80.518	73.145	-7.373	-9,2%
vuoti	22.731	22.701	-30	-0,1%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	maggio-22 (PEZZI)	maggio-23 (PEZZI)	Differenza maggio 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.329	4.067	-262	-6,1%
Trailer	3.431	3.275	-156	-4,5%
Automotive	891	790	-101	-11,3%
Auto e altri veicoli	7	2	-5	-71,4%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.532	4.069	537	15,2%
Trailer	3.347	3.819	472	14,1%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	185	250	65	35,1%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.861	8.136	275	3,5%
Trailer	6.778	7.094	316	4,7%
Automotive	891	790	-101	-11,3%
Auto e altri veicoli	192	252	60	31,3%

PERIODO	gennaio-maggio 2022 (PEZZI)	gennaio-maggio 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - mag. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	19.293	17.427	-1.866	-9,7%
Trailer	16.101	16.273	172	1,1%
Automotive	3.097	1.092	-2.005	-64,7%
Auto e altri veicoli	95	62	-33	-34,7%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	18.242	19.423	1.181	6,5%
Trailer	17.366	17.579	213	1,2%
Automotive	0	1.178	1.178	n.d.
Auto e altri veicoli	876	666	-210	-24,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	37.535	36.850	-685	-1,8%
Trailer	33.467	33.852	385	1,2%
Automotive	3.097	2.270	-827	-26,7%
Auto e altri veicoli	971	728	-243	-25,0%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	maggio-22 (NUMERO)	maggio-23 (NUMERO)	Differenza maggio 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	23	30	7	30,4%
in sbarco	16	18	2	12,5%
in imbarco	7	12	5	71,4%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	21.579	27.347	5.768	26,7%
in transito	5.143	3.070	-2.073	-40,3%
in sbarco/imbarco	47	10	-37	-78,7%
homeport	16.389	24.267	7.878	48,1%
Numero toccate navi da crociera	19	8	-11	-57,9%
TOTALE PASSEGGERI	21.602	27.377	5.775	26,7%

PERIODO	gennaio-maggio 2022 (NUMERO)	gennaio-maggio 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - mag. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	143	107	-36	-25,2%
in sbarco	67	54	-13	-19,4%
in imbarco	76	53	-23	-30,3%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	23.964	29.957	5.993	25,0%
in transito	5.573	5.614	41	0,7%
in sbarco/imbarco	47	76	29	61,7%
homeport	18.344	24.267	5.923	32,3%
Numero toccate navi da crociera	23	12	-11	-47,8%
TOTALE PASSEGGERI	24.107	30.064	5.957	24,7%