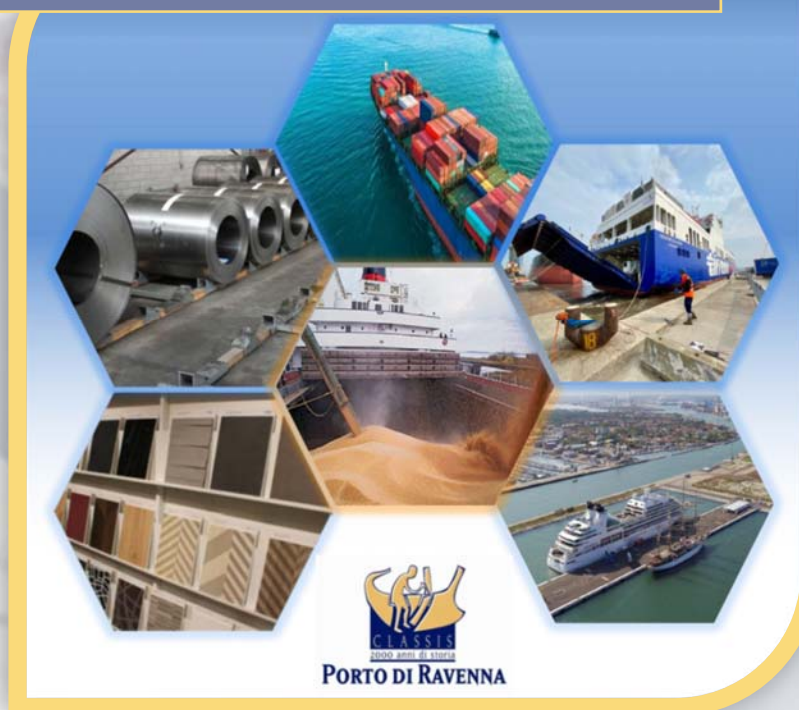


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Gennaio 2024



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 7 marzo 2024

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, gennaio 2024.

SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva Gennaio 2024</i>	5
II.	<i>FOCUS Categorie Merceologiche</i>	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	13
3.	PRODOTTI METALLURGICI	15
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	19
5.	CROCIERE	25

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO E ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO 2024	8
FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO 2024 VS GENNAIO 2023	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 Gennaio 2024

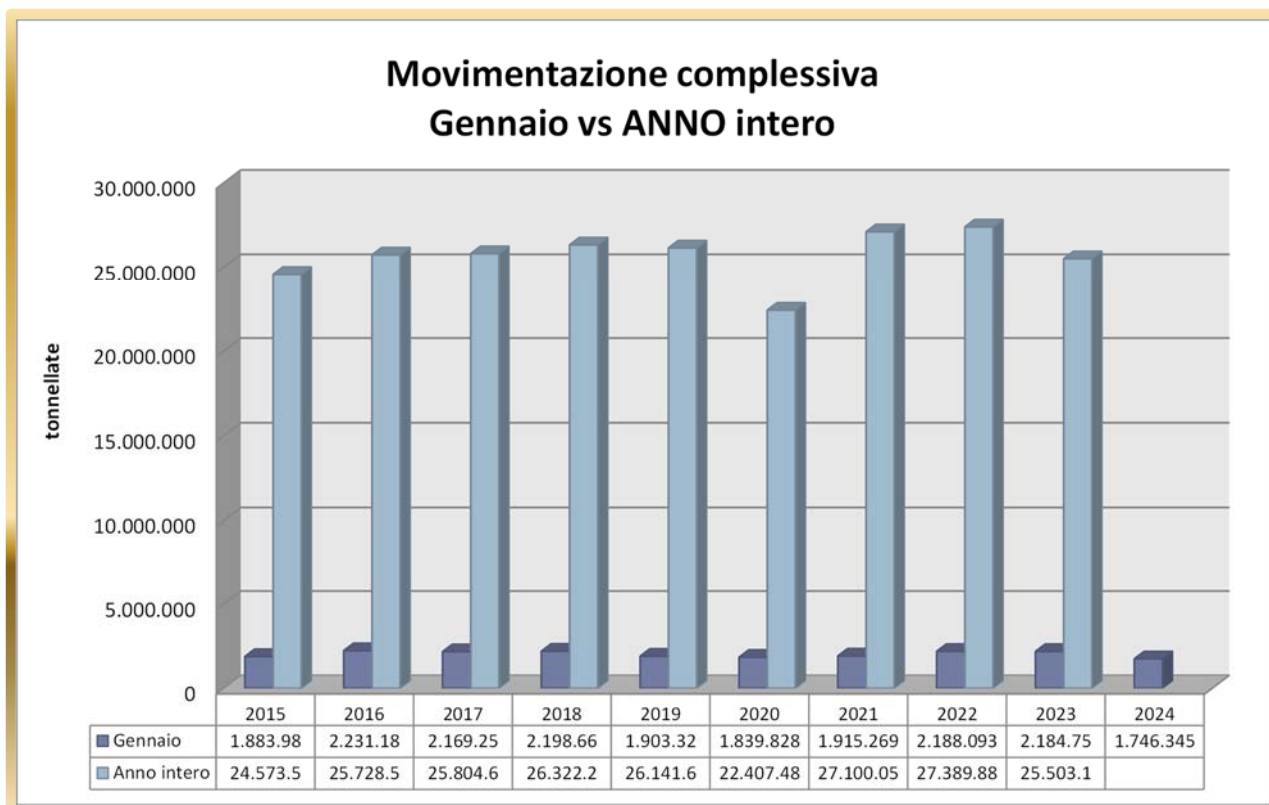
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 1: "RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE"**).

Gennaio 2024 Il mese di **GENNAIO 2024** ha registrato una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di **1.763.181 TONNELLATE**, in calo dello **19,3%** (oltre **421 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2023**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **1.531.857** e a **231.323 TONNELLATE** (-**21,5%** e -**1,3%** rispetto a **GENNAIO 2023**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **193**, sostanzialmente in linea (**1 TOCCATA** in meno) rispetto al primo mese del **2023**.

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO E ANNO INTERO



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Il forte calo nei traffici del **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO MESE DEL 2024** sconta il pieno manifestarsi degli effetti della **CRISI DI SUEZ** che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale e, in particolare, ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose sia a livello mondiale che italiano.

Riduzione dell'import-export di merce, ritardi e cambi di rotta, aumenti nei costi del trasporto marittimo e delle sue assicurazioni stanno penalizzando i **PORTI DEL NORD ADRIATICO**.

La **CRISI DI SUEZ** ha colpito, dunque, anche il **PORTO DI RAVENNA** che importa dal **MEDIO ED ESTREMO ORIENTE** soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il **FAR EAST**, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori hub portuali situati nel **MEDITERRANEO**.

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO** si evince che le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **1.345.564 TONNELLATE** - sono diminuite del **24,4%** (quasi **435 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto al mese di **GENNAIO 2023**.

**Merci per
condizionamento**

Nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, con **117.009 TONNELLATE**, sono calate del **30,9%** rispetto a **GENNAIO 2023**, mentre le **MERCI SU ROTABILI**, con **123.135 TONNELLATE**, sono diminuite del **19,1%**.

Merci secche

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **417.617 TONNELLATE** - sono cresciuti del **3,1%** (quasi **13 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al mese di **GENNAIO 2023**.

Prodotti liquidi

**Prime stime per
febbraio 2024**

Dalle prime stime sui traffici alla chiusura degli ordinativi sul **PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)** si prospetta per il mese di **FEBBRAIO 2024** una movimentazione di poco superiore ai **2 MILIONI DI TONNELLATE**, in lieve aumento (+0,6%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

Sull'andamento positivo del mese di **FEBBRAIO 2024** incidono certamente i buoni risultati dei **CONCIMI (+61,3%)**, dei **METALLURGICI (+33,9%)**, dei **COMBUSTIBILI MINERALI SOLIDI (+24,6%)**, ma anche la ripresa dei **MATERIALI DA COSTRUZIONE (+7,2%)** e dei **PRODOTTI PETROLIFERI (+1,3%)**.

Buona la performance a **FEBBRAIO 2024** anche per quanto riguarda i **CONTAINER**, sia per i **950 TEU** in più (+5,9%) che per la merce, per quasi **17.000 TONNELLATE** in più (+9,5%) rispetto lo stesso mese del **2023**.

In crescita rispetto a **FEBBRAIO 2023** anche la merce trasportata su **TRAILER**, per **5.900 TONNELLATE** in più (+3,9%), anche se con circa **460 PEZZI** in meno (-7,0%).

In calo invece, rispetto a **FEBBRAIO 2023**, il dato degli **AGROALIMENTARI** sia liquidi (-57,3%) che solidi (-54,8%) e dei **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI (-2,5%)**.

La movimentazione complessiva nei **PRIMI DUE MESI DEL 2024** dovrebbe assestarsi sui **3,8 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione del **10,2%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Nonostante ciò, dovrebbero però chiudere in crescita il periodo **GENNAIO – FEBBRAIO 2024** i **CONCIMI (+87,1%)**, i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI (+14,2%)**, i **METALLURGICI (+6,9%)** e i **PETROLIFERI (+2,7%)**.

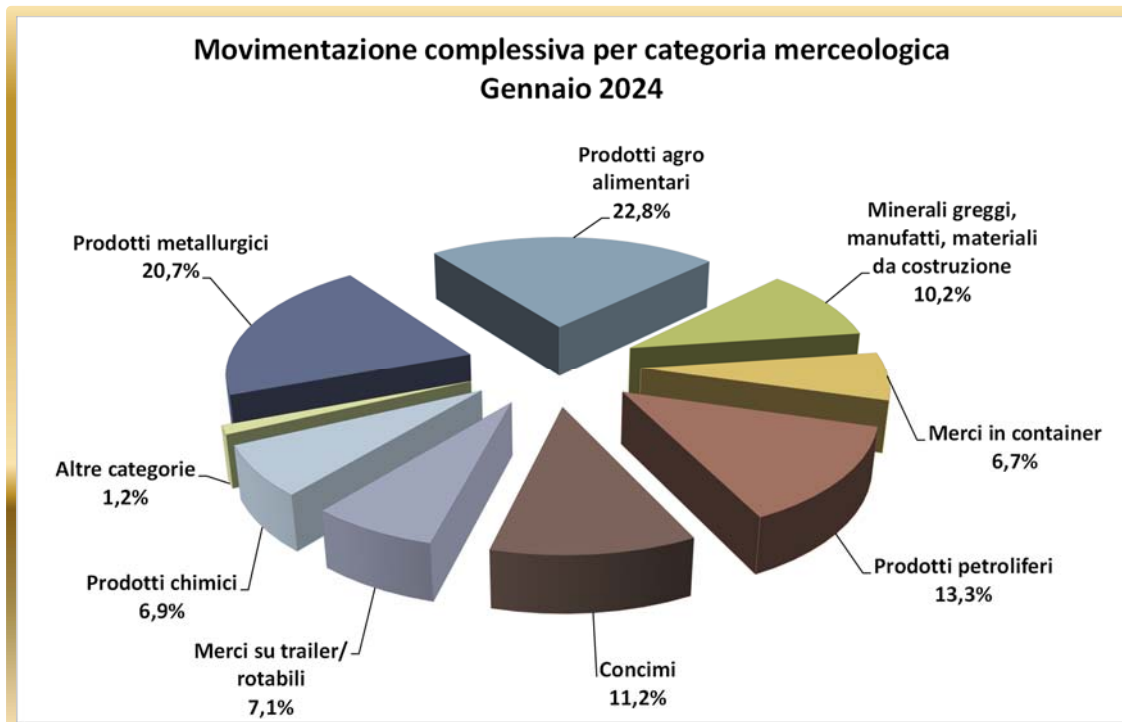
Negativa la stima, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2024**, per i **CONTAINER** che dovrebbero di poco superare i **28 MILA TEUs**, con oltre **3.800 TEUs** in meno rispetto al **PRIMO BIMESTRE 2023 (-12,0%)**; anche la **MERCE IN CONTAINER**, stimata in circa **312 MILA TONNELLATE**, risulterebbe in calo del **10,2%** (oltre **35.300 TONNELLATE** in meno) rispetto ai **PRIMI 2 MESI** del **2023**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, i semirimorchi movimentati nei **PRIMI 2 MESI** del **2024** dovrebbero di poco superare quota **11.000 PEZZI** (oltre il **16%** in meno sul **2023**, per oltre **2.100 PEZZI** mancanti) e la corrispondente **MERCE SU TRAILER** movimentata dovrebbe essere inferiore del **7,6%** rispetto a quella movimentata fino a **FEBBRAIO 2023** (circa **23.300 TONNELLATE** in meno).

II. FOCUS Categorie Merceologiche

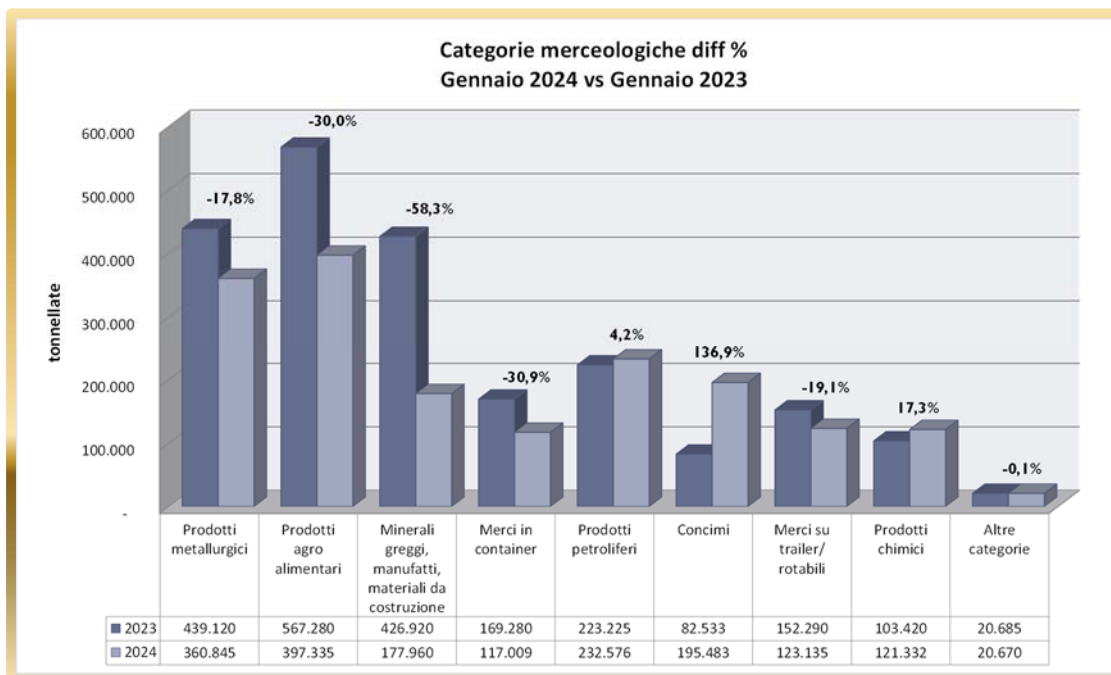
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 2: "CATEGORIE MERCEOLOGICHE"**).

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO 2024



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO 2024 VS GENNAIO 2023



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio 2024 Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con **397.335 TONNELLATE** di merce, ha registrato nel mese di **GENNAIO 2024** un calo pari al **30,0%** (**170 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto a **GENNAIO 2023**.

Cereali Analizzando l'andamento delle singole merceologie, particolarmente negativo nel mese di **GENNAIO 2024** l'andamento nella movimentazione dei **CEREALI**, con **146.329 TONNELLATE**, in calo del **38%** rispetto al **2023**.

L'invasione di grano russo e prodotti agricoli ucraini Nel **2023** l'**ITALIA** ha visto crescere le importazioni di **GRANO DURO** per la pasta dalla **TURCHIA** del **798%** e dalla **RUSSIA** del **1.164%**, che divengono rispettivamente seconda e terza nella classifica dei fornitori dell'**ITALIA**, secondo i dati elaborati dal **Centro studi Divulga** sulla base di statistiche **Istat** e della **Dg Agricoltura della Commissione Ue**.

La **RUSSIA** non è mai stata un fornitore significativo dell'**ITALIA** per il frumento e questo cambiamento è in parte da ricercare nelle forniture dal **CANADA**, da sempre primo fornitore dell'**ITALIA** per il grano duro: in **NORD AMERICA**, infatti, la **CAMPAGNA 2023-2024** è stata del **30%** inferiore alla media e a questo si aggiungono le difficoltà di transito attraverso il **CANALE DI PANAMA**, dove il numero delle navi autorizzate al passaggio è quasi dimezzato.

Dietro al boom dalla **RUSSIA**, però, c'è chi ci vede anche una precisa volontà politica: «Credo - sostiene **Riccardo Fargione, coordinatore del Centro studi Divulga** - che sia in atto un tentativo della **RUSSIA** di prendersi il dominio degli equilibri geopolitici del cibo. **MOSCA** vuole accreditarsi in **ITALIA** per il grano duro, così come ha fatto per quello tenero in **NORDAFRICA**. Lo stesso aumento di importazioni di frumento dalla **TURCHIA** potrebbe essere l'effetto di una triangolazione di grano che arriva dalla **RUSSIA** in **ITALIA**».

La vera svolta nel boom di importazioni c'è stata a **LUGLIO 2023** - proprio in concomitanza della fase di raccolta del grano italiano e dell'avvio della nuova campagna di commercializzazione - quando su **1,1 MILIONI DI TONNELLATE** di grano duro importate in **ITALIA** dai **PAESI EXTRA-UE** il grano turco è arrivato a rappresentare una fetta del **37%** mentre quello russo del **31,4%**.

Come conseguenza, le quotazioni del grano italiano hanno cominciato a calare in maniera significativa.

«Nei prossimi mesi ci potremmo invece aspettare che i prezzi all'origine tornino a salire per il grano Italiano - sostiene **Nicola Musa, responsabile dei contratti di filiera dei Consorzi Agrari d'Italia** - anche in virtù del fatto che probabilmente assisteremo ad una riduzione delle quantità in **ITALIA** a fronte di scorte mondiali molto basse».

A due anni dall'invasione russa dell'**UCRAINA**, stando ai dati **Divulga**, risulta anche che l'**ITALIA** abbia aumentato in maniera importante le importazioni di prodotti agricoli dall'**UCRAINA**, non solo per i **CEREALI**, in particolare **GRANO TENERO (+260%)**, **MAIS (+230%)** e **ORZO (+128%)**, ma anche per gli arrivi di **CARNI AVICOLE** (oltre **700 TONNELLATE** complessive), **SEMI DI GIRASOLE (+368%)** e **SOIA (+108%)**. Dalla **RUSSIA**, infine, sono cresciute anche le importazioni di **OLIO DI GIRASOLE (+298%)** e **BARBABIETOLA DA ZUCCHERO (+33,9%)**.

A **GENNAIO 2024** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **33.489 TONNELLATE**, risulta in calo del **66,4%** rispetto al **2023**. *Farine*

Negativo anche l'andamento degli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che perdono il **32,3%** (**QUASI 19 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto al mese di **GENNAIO 2023**. *Oli animali e vegetali*

Buono invece il dato dei **SEMI OLEOSI** a **GENNAIO 2024**, con circa **133,5 MILA TONNELLATE** movimentate, in crescita del **13,7%** RISPETTO a **GENNAIO 2023**. *Semi oleosi*

Secondo i risultati della campagna di commercializzazione **SETTEMBRE-GENNAIO 2023/24**, l'esportazione di semi di soia dall'**UCRAINA** ha raggiunto quasi **1,9 MILIONI DI TONNELLATE**, ovvero il **17%** in più rispetto allo stesso periodo della stagione precedente nonchè la seconda maggiore quantità esportata nei primi cinque mesi di una stagione nella storia del paese, secondo quanto riportato da **Ukraine Business New**. *Ucraina: export record di semi di soia*

La vicinanza territoriale dell'**UCRAINA** a molti paesi importatori di soia è piuttosto importante quando si aumentano le forniture ai mercati esteri: **UE** (quota del **32%** tra gli acquirenti di soia ucraina nella **STAGIONE 2023/24**), **EGITTO (29%)** e **TURCHIA (29%)**.

Il Brasile diventa la grande fattoria della Cina

(DA AVVENIRE - 3 FEBBRAIO 2024)

Il **BRASILE** non è più solo il primo partner commerciale della **CINA**, ma è soprattutto il principale fornitore di materie prime agroalimentari. L'asse **PECHINO-BRASILIA** è iniziato nel **2009** ma nel **2022** ha raggiunto livelli da record, con un valore totale dell'import/export che ha superato i **150 MILIARDI DI DOLLARI** (sedici volte il dato del **2004**), sottraendo agli **STATI UNITI** il primato sul **SUDAMERICA** e penalizzandoli sul mercato globale delle commodities agricole.

Non solo, infatti, il **BRASILE** ha beneficiato della crescita della classe media cinese e, dunque, dei consumi interni e delle importazioni, ma la domanda asiatica ha fatto sì che, per varie categorie di prodotti, i sudamericani abbiano spodestato proprio gli **USA**.

Basti pensare alla **SOIA**, di gran lunga il primo prodotto esportato dal **BRASILE** soprattutto in direzione **CINA**: dei **100 MILIONI DI TONNELLATE** di **SOIA** importate dalla **CINA** nel **2023**, ben **75** provenivano dal **BRASILE**, che da qualche tempo ha superato l'**ARGENTINA** come primo produttore ed esportatore mondiale. Se negli **anni '70** gli **USA** detenevano il **90%** del mercato della **SOIA**, oggi la quota è scesa al **28%**, contro il **58%** del **BRASILE** che ha appunto beneficiato del boom economico della **CINA** che **20 anni fa** importava **21 MILIONI DI TONNELLATE** di soia l'anno, mentre adesso **5 VOLTE** tanto.

Altro esempio è dato dal **MAIS**: negli **anni '80** gli **USA** detenevano l'**84%** del mercato ma nel **2024** scenderanno al **27%**. Il **BRASILE** ha effettuato il sorpasso nel **2023**, esportando **5,6 MILIONI DI TONNELLATE**, pari al **29%** del mercato globale, e quasi un terzo di questo **MAIS** è finito in **CINA** (fino al **2021 PECHINO** ne comprava zero dal **BRASILE**).

Interessante anche il caso della **CARNE**. Nel mercato della **CARNE DI POLLO** gli **USA** in vent'anni sono passati dal **44%** al **24%** del totale esportato in tutto il mondo, mentre il **BRASILE** ha raddoppiato la propria performance dal **17%** al **36%**. Inoltre, dal **2000** a oggi la quota **USA** sulla **CARNE BOVINA** è passata dal **19%** al **10%**, mentre il **BRASILE** è passato al **25%** del mercato mondiale, con la **CINA** come cliente privilegiato che, nel **2024**, importerà **3,55 MILIONI DI TONNELLATE** di manzo, su un totale venduto a livello globale di **12 MILIONI DI TONNELLATE**.

Non a caso nel **2021** il **BRASILE** è diventato il primo Paese destinatario di investimenti cinesi (quasi **6 MILIARDI DI DOLLARI**) per progetti in tutti i campi, dal petrolio alle infrastrutture, dalle telecomunicazioni al fintech e all'automotive.

Più in generale, il **BRASILE** nel **2023** è stato il primo esportatore globale di **10 PRODOTTI DI ORIGINE AGRICOLA**: oltre a soia, mais, carne bovina, carne di pollo, farina di soia, zucchero, caffè, cellulosa, tabacco e succo d'arancia. Anche l'export di frutta ha battuto nel **2023** il record a **1,34 MILIARDI DI DOLLARI**, un valore modesto rispetto al mercato globale ma in crescita del **23,5%** rispetto all'anno precedente, beneficiando su alcuni prodotti della crisi di altri Paesi a causa dei cambiamenti climatici.

La **CRISI DEL MAR ROSSO E DEL CANALE DI SUEZ** colpisce anche le aziende del Cesenate che vivono di scambi con l'**INDIA** e il **FAR EAST**, in particolare le aziende che si occupano di merci deperibili, imprese ortofrutticole sulle quali poggia il nostro sistema cooperativo, **Apofruit** in testa.

Imprese ortofrutticole impantanate nel Mar Rosso

"Mele e kiwi sono le nostre colture d'esportazione maggiormente colpite - dice il **direttore generale Ernesto Fornari** -. Abbiamo dovuto annullare numerose commissioni di mele Candine, una nostra produzione su cui abbiamo scommesso poiché il suo sapore zuccherino è molto apprezzato ad **HONG KONG** e **TAIWAN**. Abbiamo disdetto l'invio di ben **12 CONTAINER**. Stesso guaio per il nostro kiwi verde. È impensabile circumnavigare l'**AFRICA**, significa **15 GIORNI** in più di viaggio, ossia **45 GIORNI** anziché i soliti **30**, durante i quali la conservazione diventa complicata. Per non parlare dei costi, che sono triplicati. Ad oggi, purtroppo dobbiamo rinunciare ad un **20%** del nostro mercato relativo a questi due prodotti. Annullato ogni invio anche verso gli **EMIRATI ARABI**".

"Stiamo perdendo almeno il **30%** del nostro business verso l'**ESTREMO ORIENTE** e il **SUD EST ASIATICO**" annuncia **Patrizio Neri, presidente del consorzio internazionale JinGold** che da **CESENA** (5 aziende associate) tiene le fila di un insieme di **800 PRODUTTORI** di kiwi nel mondo. "Sono coinvolti anche i nostri produttori portoghesi e greci che fino ad ora hanno usufruito del **CANALE DI SUEZ**. Incidono sia i costi che i tempi, ed è quest'ultimo elemento il più grave per noi. Trenta giorni di viaggio in più gravano molto sulla conservazione del prodotto che potrebbe arrivare ad un **40%** di scarto".

Da **gennaio a settembre 2023** la **UE** ha importato dal **MAROCCO** frutta e verdura fresca per un valore di **1.833 MILIONI DI EURO** (+6% rispetto allo stesso periodo **2022**), dal **SUDAFRICA** per un valore di **1.544 MILIONI DI EURO** (+17%), dal **PERÙ** per un valore di **1.361 MILIONI DI EURO** (+9%), dalla **TURCHIA** per un valore di **1.181 MILIONI DI EURO** (+33,5%), dall'**ECUADOR** per un valore di **953.419 EURO** (+18%), dal **COSTA RICA** per un valore di **945.229 EURO** (+5%), dalla **COLOMBIA** per un valore di **789.372 EURO** e dall'**EGITTO** per un valore di **761.449 EURO**.

Le importazioni di ortofrutta in Europa crescono del 12%

In termini di volume queste importazioni nella **UE** hanno rappresentato **1,04 MILIONI DI TONNELLATE** provenienti dal **MAROCCO**; **1,09 MILIONI DI TONNELLATE** dal **SUDAFRICA**; **662.258 TONNELLATE** dal **PERÙ**; **843.297** dalla **TURCHIA**; **1,3 MILIONI DI TONNELLATE** dall'**ECUADOR** e **1,3 MILIONI DI TONNELLATE** dal **COSTARICA**; **930.000 TONNELLATE** dalla **COLOMBIA** e **1,13 MILIONI** dall'**EGITTO**.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio 2024 I **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, con **181.420 TONNELLATE** movimentate in **GENNAIO 2024**, hanno registrato una diminuzione del **57,5%** rispetto alla movimentazione di **GENNAIO 2023**.

In forte calo le **IMPORTAZIONI DI MATERIE PRIME** per la produzione di ceramiche del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, pari a **154.200 TONNELLATE** (il **61,6%** in meno rispetto a **GENNAIO 2023**).

Prorogati i dazi antidumping sulle piastrelle cinesi

La **COMMISSIONE EUROPEA** ha prorogato fino al **FEBBRAIO 2029** le misure antidumping sulle importazioni di piastrelle di ceramica originarie della **CINA**, confermando le aliquote già in vigore. Inizialmente imposte nel **2011**, i dazi sono stati già prorogati una prima volta nel **2017**.

A seguito della richiesta da parte della **CET (Federazione europea dei produttori di piastrelle di ceramica)** e con il supporto di **Confindustria Ceramica**, il **30 GIUGNO 2022** la **COMMISSIONE EUROPEA** annunciò l'apertura di un'indagine e, dopo aver esaminato un campione di produttori esportatori della **CINA** e di produttori **UE**, riscontrò il rischio di reiterazione di pratiche di dumping, già provate dalle precedenti indagini, che avrebbero potuto causare un danno all'industria dell'**UE**.

L'indagine ha concluso che, senza il rinnovo delle misure - date le elevate capacità produttive inutilizzate dai produttori cinesi e l'attrattività del mercato **UE** - il mercato interno sarebbe inondato di ceramiche cinesi a basso prezzo e prodotte con standard di sostenibilità nettamente inferiori a quelle europee.

Al fine di ristabilire le corrette condizioni di concorrenza, l'**UNIONE EUROPEA** ha pubblicato il *Regolamento esecutivo 2024/493* che proroga i dazi antidumping su tali importazioni, mediamente pari al **30,6%** per le aziende collaboranti ed al **69,7%** per tutte le altre.

L'industria delle piastrelle di ceramica dell'**UE** - rinomata a livello mondiale per la sua qualità, le tecnologie di produzione avanzate e l'innovazione e il design - rappresenta un fatturato annuo di **13,6 MILIARDI DI DOLLARI**, con produttori in **25 Stati Membri** che forniscono **55.000 POSTI DI LAVORO DIRETTI**. L'**80%** del settore è composto da PMI che svolgono un ruolo essenziale per l'occupazione a livello locale.

«Per l'industria ceramica italiana, che esporta l'85% della propria produzione nazionale in tutti i paesi del mondo – afferma **Filippo Manuzzi, Presidente della Commissione Relazioni Commerciali di Confindustria Ceramica** –, il poter operare all'interno di mercati in cui vengono sempre rispettate le regole del fair trade è un fattore essenziale per tutelare la competitività delle nostre aziende».

Il Gruppo ucraino Vesco avvia l'estrazione di argilla in UE

il **GRUPPO UCRAINO VESCO**, tra i leader mondiali nella produzione e fornitura di materie prime ceramiche, ha annunciato lo scorso **DICEMBRE** l'avvio dell'attività estrattiva in **SPAGNA**, più precisamente nel giacimento di argilla di **ENCARNITA**, nella provincia di **TERUEL**. La scelta della **SPAGNA** come primo avamposto produttivo in **UNIONE EUROPEA** si deve all'importanza strategica del mercato ceramico spagnolo che, nel **2022**, ha rappresentato oltre il **25%** delle vendite totali di **VESCO**, le cui argille sono impiegate da anni nella formulazione degli impasti delle piastrelle ceramiche del distretto di **CASTELLON**.

La produzione di **ENCARNITA** (la cui capacità annua prevista è di **100.000 TONNELLATE**) sarà destinata principalmente al mercato locale.

Per il **GRUPPO VESCO** si tratta di un primo passo per aumentare la fornitura di argille di provenienza regionale ai produttori europei, col vantaggio di facilitare l'espansione della gamma di soluzioni personalizzate, riducendo al minimo i rischi logistici per garantire una fornitura affidabile.

Il **GRUPPO VESCO** ha anche avviato nel **2022** un hub al servizio della clientela internazionale, un moderno laboratorio di ricerca sempre in **SPAGNA**, ad **ANDORA**, che si concentra sulla prospezione, l'analisi qualitativa delle materie prime e la sperimentazione di nuove formulazioni per impasti ceramici.

Inclusa l'attività di **ENCARNITA**, gli investimenti complessivi del Gruppo nel settore ceramico spagnolo superano attualmente i **3 MILIONI DI EURO**.

Con l'obiettivo di diversificare geograficamente le sue attività e ampliare la rete produttiva, **VESCO** continua a ricercare nuove opportunità estrattive in tutti i mercati ad alto potenziale, sviluppando nuove partnership e collaborazioni.

Oggi il Gruppo ha sedi in **UCRAINA, SPAGNA, ROMANIA, ITALIA, POLONIA, SERBIA** e **TURCHIA** e la sua produzione totale di argille ceramiche raggiunge i **3,5 MILIONI DI TONNELLATE** all'anno. I suoi prodotti vengono esportati in più di **20 PAESI**.

3. PRODOTTI METALLURGICI

Gennaio 2024 I **PRODOTTI METALLURGICI** nel **PORTO DI RAVENNA**, con **360.845 TONNELLATE** nel mese di **GENNAIO 2024**, risultano in calo del **17,8%** rispetto a **GENNAIO 2023** (oltre **78 MILA TONNELLATE** in meno).

Calano gli sbarchi da Taranto In particolare gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (ex **ILVA**) nel **MESE DI GENNAIO 2024**, pari a **57.667 TONNELLATE**, sono calati del **26,8%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Le navi non scaricano le materie prime per l'ex Ilva *“Diverse navi sono in porto o in rada, però non riescono a sbarcare le materie prime, e nei magazzini ce ne sono poche o non ci sono”* commenta **Adolfo Urso, ministro delle imprese e del Made in Italy** a proposito della condizione in cui versa l'attività dello stabilimento di **ACCIAIERIE D'ITALIA** nel porto di **TARANTO**, una situazione già vista in passato ma in questo momento si è particolarmente acuita.

Per l'**EX ILVA**, ora commissariata, inizia la cosiddetta fase due: ovvero creare le condizioni per l'ingresso di nuovi partner privati. *“Accadrà entro quest'anno”* ha affermato sicuro **Urso**.

Il ministro sarà prossimamente a **COPENAGHEN** per un confronto con la **COMMISSIONE UE** sul prestito ponte da **320 MILIONI DI EURO**, indispensabile per salvaguardare gli impianti e sostenere l'acciaieria e il gruppo siderurgico. La garanzia della continuità produttiva passa dalla soluzione di alcune criticità, a cominciare da cassa e, appunto, dalle materie prime che arrivano via mare. *“Per non essere sottoposto al vincolo degli aiuti di Stato, questo prestito ponte dovrà essere restituito, ma per farlo l'impianto deve essere rilanciato”* ha spiegato il ministro, sottolineando poi che bisognerebbe pagare in anticipo gli approvvigionamenti ma non c'è cassa e le navi, finché non sono certe dell'incasso, non sbarcano il carico.

Una condizione preoccupante dal momento che, senza materie prime, c'è il rischio di stop degli impianti, con impatti importanti per un sito siderurgico.

A proposito del problema della liquidità **Urso** ha fatto *“appello alle aziende siderurgiche italiane, clienti dello stabilimento EX ILVA, chiedendo di pagare in anticipo le fatture in scadenza nei prossimi mesi, per consentire al commissario di avere una cassa. Mi hanno risposto positivamente: il gruppo Marcegaglia, per esempio, ha già dato ordine di pagare subito”* ha spiegato.

Proprio i **20 MILIONI DI EURO** in arrivo da **Marcegaglia** dovrebbero servire a sbloccare lo sbarco di materie prime destinate all'altoforno 4 dello stabilimento siderurgico di **TARANTO**.

Intanto il **commissario Giancarlo Quaranta** è al lavoro per riportare l'azienda nelle condizioni ottimali dal punto di vista dell'affidabilità produttiva e di sicurezza degli impianti. *“C'è però necessità di approfondire vari aspetti, sia sotto il profilo tecnico-produttivo che gestionale. Sui tempi necessari per il rilancio, sicuramente parliamo di mesi, non di anni”*, ha precisato lo stesso **Quaranta**.

Della vicenda è tornato a parlare anche **Carlo Bonomi, presidente di Confindustria**: *“Rinunciando all'idea di produrre acciaio in **ITALIA**, diventerebbe difficile discutere di temi come quelli dell'automotive se non hai più l'Ilva, che ti consente produzioni necessarie proprio per l'automotive”*.

Oltre ai trasporti marittimi anche l'autotrasporto rappresenta una criticità per la logistica del gruppo siderurgico. In una nota congiunta le principali associazioni del comparto hanno espresso grave preoccupazione per il *“totale disinteresse”* mostrato da **ACCIAIERIE D'ITALIA** nei confronti del settore, segnalando le serie difficoltà finanziarie in cui versano le imprese a seguito dei mancati pagamenti che si stanno accumulando negli ultimi mesi.

Il problema ha radici profonde e si estende su scala nazionale, coinvolgendo diverse aree del Paese, tra cui **MARGHERA, TARANTO, NOVI LIGURE, GENOVA, PADOVA, RACCONIGI E PADERNO**, a conferma del fatto che la crisi riguardi aziende di trasporto che operano da **NORD a SUD ITALIA** per l'**EX ILVA**.

Le associazioni sostengono che dalla sede di **TARANTO** emergono notizie contrastanti di pagamenti effettuati solo a un ristretto numero di imprese, sollevando preoccupazioni in merito alla equità e alla proporzionalità dei trattamenti nei confronti delle imprese creditrici, e fanno appello al senso di responsabilità di tutti i soggetti coinvolti, *“da ACCIAIERIE D'ITALIA ai vari Dicasteri”*, per evitare che la situazione degeneri come già accaduto in passato, quando centinaia di aziende di trasporto furono costrette alla chiusura o a intraprendere lunghe battaglie legali per il riconoscimento dei propri crediti. Le associazioni chiedono inoltre l'istituzione di un tavolo permanente di confronto tra le Organizzazioni maggiormente rappresentative del settore e **ACCIAIERIE D'ITALIA**, per garantire trasparenza e correttezza nelle relazioni industriali future, elementi che *“da troppo tempo sono venuti a mancare”*.

Aumenta l'import extra-UE

Analizzando i singoli Paesi di importazione, l'arrivo di prodotti metallurgici da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **257.693 TONNELLATE**, è in crescita del **13,3%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM** con quasi **104 MILA TONNELLATE (+74,9%)**, l'**INDIA** con quasi **42 MILA TONNELLATE** (non c'erano stati sbarchi a **GENNAIO 2023**), la **COREA DEL SUD** con oltre **37 MILA TONNELLATE (+73,2%)**, il **GIAPPONE** con quasi **30 MILA TONNELLATE (-48,1%)** e la **TURCHIA** con oltre **19 MILA TONNELLATE (+1129,0%)**.

Calano gli scambi UE

Forte contrazione per quanto riguarda l'import dai **PAESI COMUNITARI** (solamente **35 MILA TONNELLATE** sbarcate; **-73,3%**); i principali Paesi di riferimento sono stati la **FRANCIA** con oltre **18 MILA TONNELLATE (-49,6%)** e la **SLOVENIA** con poco più di **12 MILA TONNELLATE** (non c'erano stati sbarchi a **GENNAIO 2023**).

Worldsteel: Il 2024 si apre

Come di consueto, la **World Steel Association (Worldsteel)** ha reso noti i dati mensili sulla produzione mondiale di acciaio che, nel primo mese del **2024**, si è assestata a **148,1 MILIONI DI TONNELLATE**, con un netto miglioramento dell'output rispetto ai **135,7 MILIONI DI TONNELLATE** di **DICEMBRE 2023** e un **+1,6%** su **GENNAIO 2023**.

Prendendo in considerazione le diverse macroaree, in **ASIA** e **OCEANIA** l'output di acciaio grezzo a gennaio è ammontato a **107,6 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo del **3,6%** rispetto a **GENNAIO 2023**. La **CINA** da sola si stima abbia prodotto circa **77,2 MILIONI DI TONNELLATE (-6,9%)**, mentre **7,3 MILIONI DI TONNELLATE** sono stati prodotti dal **GIAPPONE (+0,6%)**, **12,5 TONNELLATE** dall'**INDIA (+7,3%)** e **5,7 TONNELLATE** dalla **COREA DEL SUD (+1,5%)**.

Si mantiene in trend negativo l'**UE-27**, che ha prodotto **10,2 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo, l'**1,8%** in meno su base annua. **2,9 MILIONI DI TONNELLATE** si stima siano stati prodotti dalla **GERMANIA (-0,9%)**.

L'area **CSI** ha prodotto acciaio per **7,2 MILIONI DI TONNELLATE (+4,0%)**, dei quali si stima che **6,2 MILIONI DI TONNELLATE** siano stati prodotti in **RUSSIA (+1,2%)**.

In **NORD AMERICA** la produzione di acciaio grezzo è stata pari a **9,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo del **2,1%** su base annua, con gli **USA** che hanno prodotto **6,8 MILIONI DI TONNELLATE (-0,3%)**. L'output in **SUD AMERICA** è ammontato a **3,4 MILIONI DI TONNELLATE (-6,3%)**, con il **BRASILE** che da solo ha contribuito per **2,5 MILIONI DI TONNELLATE (-7,2%)**.

In **AFRICA** sono stati prodotti **2 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo, il **16,1%** in più su base annua. In **MEDIO ORIENTE**, l'output si è attestato a **4,7 MILIONI DI TONNELLATE (+23,1%)**, con l'**IRAN** che ha prodotto circa **2,6 MILIONI DI TONNELLATE (+39,3%)**. La **TURCHIA**, infine, ha sfornato **3,2 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo **(+24,7%)**.

Biocarbone: nuova sperimentazione in Usa

(DA SIDERWEB, 27 FEBBRAIO 2024)

Il **Natural Resources Research Institute della University of Maryland** ha ricevuto un finanziamento di quasi **3 MILIONI DI DOLLARI** dal **Dipartimento dell'energia degli Stati Uniti** per una sperimentazione sull'uso del **BIOCARBONE** in sostituzione del coke nella produzione di acciaio da forno elettrico.

L'obiettivo è trovare la "ricetta" più performante entro il **2026**, sviluppando anche un impianto di cattura dei gas perché possano essere riutilizzati come fonte energetica.

Secondo quanto riporta **World Bio Market Insight**, l'Istituto statunitense non è l'unico al lavoro sui biocarburanti.

British Steel sta supportando uno studio della **University of Lincoln** sul **BIOCHAR** (carbone vegetale che si ottiene dalla pirolisi di diversi tipi di biomassa vegetale) per l'elettrosiderurgia.

La statunitense **Bruks Siwertell**, specializzata in tecnologie di lavorazione del legno, sta progettando per **Steel Dynamics** un impianto di pellet di **BIOCARBONE**.

L'**Università di Nottingham, Rio Tinto e Metso Outotec** stanno sviluppando un'altra materia prima "biobased", questa volta per l'altoforno. Si tratta del **BIOLRON**, che utilizza la biomassa lignocellulosica.

Infine, la svedese **Envigas** è una delle prime aziende europee a investire in **BIOCARBONE** su larga scala per l'industria siderurgica.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Petroliferi e chimici

In aumento a **GENNAIO 2024** la movimentazione di **PRODOTTI PETROLIFERI**, con **9.351 TONNELLATE IN PIÙ** rispetto lo stesso mese del **2023 (+4,2%)**.

Anche i **PRODOTTI CHIMICI** sono cresciuti rispetto a **GENNAIO 2023**, con circa **17.900 TONNELLATE IN PIÙ (+17,3%)** grazie al contributo positivo dei **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI**, in crescita del **28,7%** rispetto **GENNAIO 2023** (quasi **26.000 TONNELLATE IN PIÙ**).

Flotta fantasma russa per aggirare le sanzioni

Da quando la **RUSSIA** ha invaso l'**UCRAINA**, il numero di petroliere con proprietà opache o senza un'adeguata assicurazione è aumentato vertiginosamente e rappresenterebbero la soluzione russa – secondo l'agenzia **France Press** – per aggirare le sanzioni occidentali sul petrolio.

La **Kyiv School of Economics (KSE)** definisce “*flotta fantasma*” l'insieme delle navi commerciali che non sono di proprietà di paesi della coalizione del G7 o che non utilizzano coperture assicurative per coprire i danni derivanti da guerre, collisioni o danni ambientali (come le fuoriuscite di petrolio), stimando che oltre il **70%** del petrolio russo trasportato via mare utilizzi la flotta fantasma.

Le navi obsolete e scarsamente mantenute costeggiano le coste di diversi paesi europei rappresentando “*enormi rischi ambientali per la UE*”,.

Secondo le statistiche della **Lloyd's List Intelligence**, lo scorso anno il numero di questo tipo di navi è raddoppiato e ora rappresenta circa il **10%** delle petroliere che operano a livello internazionale.

Nel suo rapporto “*RUSSIAN OIL TRACKER*” **KSE** ha stimato che **179 PETROLIERE** della flotta ombra caricate abbiano lasciato i porti russi nel **NOVEMBRE 2023** **E CHE** lo scorso ottobre nello stesso modo la Russia abbia esportato circa **2,3 MILIONI DI BARILI** al giorno di greggio e **800.000 BARILI** di prodotti petroliferi su una produzione russa totale di **10 MILIONI DI BARILI** al giorno.

Secondo l'**Atlantic Council**, entro il **2025** le navi costruite più di 20 anni fa costituiranno l'**11%** della flotta globale di navi cisterna. Prima della guerra in **UCRAINA** la percentuale era del **3%**.

Circa il **90-95%** del mercato assicurativo danni è costituito da assicuratori dell'**UNIONE EUROPEA** e del **REGNO UNITO**, che hanno entrambi imposto sanzioni alla **RUSSIA**.

Ottima la performance dei **CONCIMI** nel **PORTO DI RAVENNA** che, con **208.859 TONNELLATE** movimentate nel mese di **GENNAIO 2024**, risultano in aumento, rispetto a **GENNAIO 2023**, del **153,1%** (oltre **126 MILA TONNELLATE** in più).

Concimi

Gli sforzi dell'**EUROPA** per ridurre la dipendenza energetica dalla **RUSSIA** non sono stati eguagliati quando si tratta di **FERTILIZZANTI**: l'esitazione del Consiglio europeo ad aggiungere i concimi alle sanzioni russe, infatti, sta mettendo l'industria europea dei fertilizzanti a rischio di catastrofe e accentuando l'insicurezza alimentare europea.

**Concimi europei
a rischio**

Leo Alders, presidente di Fertilizers Europe, ha affermato: "Se l'EUROPA vuole garantire la sovranità alimentare, deve mantenere catene di produzione nazionali resilienti con una dipendenza ridotta al minimo dalle importazioni. Dopo la guerra in UCRAINA, l'aumento delle importazioni di fertilizzanti dalla RUSSIA ha indebolito la sicurezza alimentare dell'UE. Uno dei motivi è che il settore dei fertilizzanti è un elevato consumatore di energia".

Secondo **Eurostat**, l'**UNIONE EUROPEA** ha registrato cambiamenti significativi nelle importazioni di fertilizzanti dalla **RUSSIA** nel periodo **2022-2023**: le importazioni di **AZOTO** nell'**UE**, infatti, sono aumentate del **34%** rispetto al periodo precedente, mentre quelle di **UREA** sono aumentate del **53%**, raddoppiando di fatto i volumi registrati nel **2020-2021**, con la **RUSSIA** che ha contribuito in modo significativo coprendone il **40%**.

Anche se nella stagione in corso la tendenza è leggermente rallentata, l'urea russa costituisce ancora quasi un terzo delle importazioni totali.

L'**EUROPA** è riuscita a ridurre rapidamente la dipendenza energetica dalla **RUSSIA**, ma con un costo considerevole sia per le famiglie che per le industrie e ora l'industria dei fertilizzanti è profondamente preoccupata che lo stesso si ripeta per il proprio settore.

Per l'**EUROPA** importare fertilizzanti dalla **RUSSIA**, o da altre regioni, non significa solo beneficiare di minori costi energetici esterni, ma c'è anche il rischio significativo di maggiori costi ambientali in quanto i fertilizzanti importati tendono ad avere un'impronta di carbonio molto più elevata (circa il **50-60%** in più) rispetto alla produzione europea.

CONTENITORI Per i **CONTENITORI**, pari a **11.100 TEUs** nel **MESE DI GENNAIO 2024**, si sono registrati **4.779 TEUs** in meno rispetto a gennaio **2023 (-30,1%)**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel **MESE DI GENNAIO 2024**, pari a **117.009 TONNELLATE**, è calata del **30,9%** rispetto allo stesso mese del **2023** (oltre **52.000 TONNELLATE IN MENO**).

Il **NUMERO DELLE TOCCATE** delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a **34** contro le **39** del **GENNAIO 2023 (-12,8%)**.

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

Mar Rosso e Panama: rischio nuova ondata di inflazione

Gli attacchi terroristici nel **MAR ROSSO** da un lato e la siccità nel **CANALE DI PANAMA** dall'altro stanno avendo conseguenze importanti sul commercio internazionale.

Secondo l'**Unctad** (*United Nations Conference on Trade and Development*), i transiti attraverso il **CANALE DI SUEZ** sono diminuiti del **42%** rispetto al periodo di maggiore attività sulla rotta. In particolare, il passaggio mensile delle navi portacontainer attraverso le infrastrutture egiziane è diminuito del **67%**, cosa che si riflette anche nella capacità che le navi portarinfuse garantiscono attraverso il canale. Allo stesso modo, nel **CANALE DI PANAMA** i transiti sono stati ridotti del **49%** rispetto ai picchi di attività.

In particolare, le merci in viaggio tra **SHANGHAI** e l'**EUROPA** dirottate attorno al **CAPO DI BUONA SPERANZA** sono aumentate del **256%** da metà **DICEMBRE**. Allo stesso tempo, la siccità nel **CANALE DI PANAMA** ha pesanti effetti sul commercio internazionale dei paesi iberoamericani della costa del **PACIFICO**, in particolare **ECUADOR, CILE E PERÙ**.

Parallelamente, l'**Unctad** sottolinea anche l'impatto ambientale dell'allungamento delle tratte e che stima il **70%** in più di emissioni per un servizio tra **SINGAPORE** e **ROTTERDAM**. I colli di bottiglia nel traffico marittimo generano costi economici e ambientali che hanno un impatto maggiore sui paesi in via di sviluppo.

L'**Unctad** stima che questo scenario, che non ha precedenti nella storia, si tradurrà probabilmente in un aumento dei costi e dell'inflazione: se la crisi dovesse continuare, i prezzi finali che i consumatori torneranno a crescere in meno di un anno, in particolare quelli dei prodotti energetici e di alcuni alimenti essenziali, come i cereali.

Israele apre un ponte terrestre di emergenza tra Asia e Mediterraneo

(DA SHIPMAG, 25 FEBBRAIO 2024)

La crisi del **MAR ROSSO** e il conflitto con *Hamas* hanno indotto **ISRAELE** ad aprire un **PONTE TERRESTRE DI EMERGENZA** attraverso gli **EMIRATI ARABI UNITI**, l'**ARABIA SAUDITA** e la **GIORDANIA**, per evitare attacchi da parte degli *Houthi* ed evitare la fuga dei carichi più sensibili attorno al **CAPO DI BUONA SPERANZA**. La rotta dedicata al trasporto merci in container è già operativa sebbene non si tratti di un test del Corridoio Economico *tra INDIA, MEDIO ORIENTE* ed **EUROPA (IMEC)**, il cosiddetto **GLOBAL GATEWAY** (il progetto di connettività globale, presentato da **USA** ed **UNIONE EUROPEA** all'ultimo vertice del G20, col sostegno di **ARABIA SAUDITA**, **EMIRATI ARABI UNITI** e **INDIA**, in alternativa alla **NUOVA VIA DELLA SETA CINESE**, dove anche la **RUSSIA** gioca un ruolo di primo piano).

Questa iniziativa, che precede gli attacchi di *Hamas*, è invece di **Trucknet Enterprise**, startup israeliana nel mercato del trasporto merci digitale, che ha siglato accordi con la emiratina **PureTrans Fzco** (che gestisce una rete di transito terrestre che copre l'intera regione) e ha come partner **Dp World (DUBAI)**, l'operatore **Cox Logistics (BAHREIN)** e **Wscs**, un'agenzia di servizi marittimi con sede ad **ALESSANDRIA** che serve i porti e il mercato dell'**EGITTO**. Le merci containerizzate, provenienti da **CINA**, **INDIA**, **THAILANDIA** e **COREA DEL SUD**, entrano attraverso i porti di **JEBEL ALI (DUBAI)**, **FUJAIRAH (EMIRATI ARABI UNITI)**, e **MINA SALMAN** in **BAHREIN**.

Secondo un rapporto di **S&P Global Market Intelligence**, un camion impiega dai **3** ai **4 GIORNI** per concludere il viaggio di **2.700 CHILOMETRI** fino a **ISRAELE** attraverso le strade dell'**ARABIA** e della **GIORDANIA**, rispetto a un viaggio in nave di **DUE SETTIMANE** attorno al **CAPO DI BUONA SPERANZA**. L'obiettivo finale del progetto di **Trucknet** è collegare il ponte terrestre al porto di **HAIFA** nel nord di **ISRAELE** e **PORT SAID** in **EGITTO** in modo che le merci possano continuare verso l'**EUROPA**.

“i membri del Consiglio di cooperazione degli Stati arabi del Golfo potrebbero essere riluttanti a promuovere la rotta, dal momento che gli Houthi non hanno ancora minacciato le risorse marittime degli EMIRATI ARABI UNITI né dell'ARABIA SAUDITA”, mentre il percorso stradale che attraversa l'**ARABIA SAUDITA** e la **GIORDANIA** *“aumenterebbe anche il rischio di attacchi transfrontalieri alle merci da parte di militanti iracheni o siriani allineati con l'IRAN”*, osserva il rapporto **S&P**.

Anche il gruppo tedesco **Hapag-Lloyd** sta lavorando per unirsi alla rotta che collegherà il porto di **JEBEL ALI (DUBAI)** e due porti nell'**ARABIA SAUDITA** orientale con **JEDDAH**, sulla costa occidentale, a **450 MIGLIA** dalla megalopoli di **NEOM**. Un'altra opzione allo studio è quella di collegare **JEBEL ALI** con la **GIORDANIA**, che ha accesso al **MAR ROSSO**, e al **CANALE DI SUEZ** attraverso il **GOLFO DI AQABA**.

TRAILER E ROTABILI

TRAILER e ROTABILI nel mese di **GENNAIO 2024** hanno fatto registrare complessivamente **5.847 PEZZI MOVIMENTATI (823 PEZZI in meno) -12,3%** rispetto allo stesso mese del **2023**) e, in termini di merce movimentata (**123.135 TONNELLATE**) una diminuzione del **19,1%** rispetto a **GENNAIO 2023 (29.155 TONNELLATE in meno)**.

Inizio d'anno negativo, in particolare, per i **TRAILER** della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**: nel mese di **GENNAIO**, infatti, i **PEZZI** movimentati, sono stati pari a **4.891**, in deciso calo (**-25,5%**) rispetto al **2023 (1.672 PEZZI in meno)**.

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

A **GENNAIO 2024** è entrata in vigore la *Direttiva Europea 2023/959* che ha inserito il settore marittimo nel nuovo sistema di tassazione delle emissioni di CO₂ dell'*UE ETS (EUROPEAN UNION EMISSIONS TRADING SCHEME)*. All'atto pratico, si traduce in un aumento delle tariffe dei noli marittimi da parte delle compagnie di navigazione, dal momento che le stesse sono obbligate a compensare le emissioni prodotte attraverso l'acquisto di quote sul mercato regolamentato della CO₂ (definite *EUA: EUROPEAN UNION ALLOWANCE* equivalente a 1 tonnellata di CO₂ emessa).

"La vicenda rischia di provocare reazioni imprevedibili, dato lo stato di sofferenza della gran parte degli autotrasportatori, che non sono in grado di sobbarcarsi questo ulteriore balzello. In questa situazione, la lontananza da parte della politica appare assai grave e non giustificata", commenta il **VICEPRESIDENTE NAZIONALE DI ASSOTIR, GIUSEPPE BULLA**.

E prosegue: *"Puntualmente gli armatori hanno proceduto all'aumento delle tariffe dei noli dei traghetti, a seguito del nuovo sistema di tassazione a carico degli armatori denominato ETS. Per i trasportatori siciliani si tratta di un salasso (di alcune centinaia di euro a veicolo, a seconda delle varie tratte di collegamento con il continente) particolarmente pesante che – a differenza degli armatori, i quali, essendo in pochissimi, hanno la forza di girare per intero la tassa sui propri clienti (i trasportatori) – difficilmente riusciranno a farsi riconoscere dai rispettivi clienti."*

Molto positivo, invece, il risultato nel mese di **GENNAIO 2024 DEL PORTO DI RAVENNA** per le **AUTOMOTIVE**, pari a **914 pezzi**, contro i soli **40** dello scorso anno (**+2.185,0%**), grazie al traffico di *VEETURE BMW* sbarcate al **TERMINAL SAPIR** e dirette verso i mercati dell'**ASIA ORIENTALE**.

CINA: dal dominio nel settore automobilistico a potenza della spedizione marittima

In un contesto globale dove l'innovazione e l'espansione sono chiavi di volta per il successo nel settore automobilistico, la **CINA** supera i confini terrestri per abbracciare quelli marittimi. Al centro di questa trasformazione si trova **BYD (BUILD YOUR DREAMS)**, azienda che, con la sua nave cargo "**EXPLORER NO.1**" - capace di trasportare fino a **7.000 AUTO** alla quale si aggiungeranno altre **SETTE NAVI** nei prossimi due anni - sta ridefinendo il concetto di distribuzione automobilistica su scala mondiale.

Fondata nel **1995**, **BYD** ha iniziato come produttrice di batterie per dispositivi mobili, per poi espandersi nel settore automobilistico e infine nella creazione di veicoli elettrici, divenendo così - con un'offerta che spazia dalle berline economiche ai SUV di lusso - il maggior produttore di **EV (ELECTRIC VEHICLES)** in **CINA** e, nel **quarto trimestre 2023**, a conquistare il titolo di primo costruttore mondiale di auto elettriche, superando **TESLA**.

Nel **2023**, le esportazioni di **BYD** hanno raggiunto le **240.000 UNITÀ**, un significativo balzo in avanti rispetto alle **55.000** del **2022**, con un successo che ha messo in luce la necessità di espandere le proprie capacità logistiche oltre il commercio automobilistico, spingendo l'azienda a entrare nel business della spedizione marittima.

Il trasporto marittimo di veicoli si affida tradizionalmente alle navi RO-RO che permettono ai veicoli di essere guidati direttamente a bordo, ma la scarsità di queste navi, esacerbata dalla crisi finanziaria del **2008** e dall'aggiornamento obbligatorio a carburanti più ecologici, ha creato una carenza nell'offerta, spingendo i costi di nolo a livelli storicamente alti (nel **2023** il costo giornaliero per noleggiare una nave porta auto ha raggiunto i **115.000 DOLLARI**, quasi sette volte il prezzo medio pre-pandemia).

BYD ha quindi deciso di acquistare e noleggiare navi per costituire una propria flotta, con l'obiettivo non solo di trasportare i propri veicoli ma anche offrire capacità di spedizione ad altre aziende, riducendo i costi, migliorando l'efficienza logistica e aumentando la competitività sui mercati internazionali.

Altre aziende infatti, come **SAIC MOTOR**, stanno seguendo l'esempio, investendo in navi RO-RO e esplorando soluzioni creative per superare le sfide logistiche, come l'adattamento di navi per il trasporto di polpa di legno per il trasporto di veicoli verso il **SUD AMERICA**.

5. CROCIERE

Nel mese di **GENNAIO 2024** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA 2 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **86 PASSEGGERI**, tutti in transito.

Lo scorso anno a gennaio non erano arrivate navi da crociera.

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

Risposte Turismo: altro record nel 2024

Dal consueto rapporto annuale di **Risposte Turismo** emerge che il **2023** dei Porti italiani, sul fronte crocieristico, si è chiuso con **13,79 MILIONI** di passeggeri e con oltre **4.900 TOCCATE** nave in **61** porti, dunque un netto superamento delle già positive previsioni che stimavano una chiusura d'anno intorno a **12,4 MILIONI** di crocieristi accolti in **ITALIA**.

Per il **2024** la stima vede ancora un superamento, anche se di dimensioni contenute, di questo risultato: il nuovo record stimato è in realtà, per ora, un assestamento nel numero dei crocieristi (**+0,1%**) mentre più decisa la crescita degli accosti, pari al **+6%**. Il quadro complessivo è frutto di uno scenario diversificato – specifica il rapporto – con alcuni scali che si accingono a registrare un nuovo record nei volumi di traffico e altri che accoglieranno meno passeggeri di quanti ne sono transitati nel **2023**.

A livello mondiale il recupero del comparto crocieristico nel **2023** ha permesso di superare (secondo le statistiche di **Clia - Cruise Lines International Association**) la quota dei **30 MILIONI** di clienti a bordo, volumi sfiorati nel **2019** quando la domanda crocieristica fu pari a **29,7 MILIONI**.

Per il **2024** si prevede un'ulteriore (anche se più contenuta) crescita, arrivando a superare i **32 MILIONI** di clienti con volumi effettivi che potrebbero addirittura superare i volumi stimati, grazie alla piena occupazione delle unità in sempre più aree di deployment nel mondo.

Di fatto l'**ITALIA** ha registrato nel **2023** una crescita del **48%** rispetto al **2022** per quanto riguarda i volumi di passeggeri movimentati nei porti, evidenziando al tempo stesso un più contenuto incremento nel numero degli accosti (**+0,3%**), evidentemente per l'effetto del progressivo gigantismo delle navi.

Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, ha commentato a fronte delle ultime analisi che *“L’Italia resta tra i leader mondiali come destinazione e come sistema di offerta, e sempre più la crocieristica assume i tratti di una produzione capace di rappresentare un modello per altri comparti della macroindustria turistica. Oggi il livello di competenza sul tema da parte non solo degli operatori ma anche dei rappresentanti delle destinazioni interessate dagli itinerari delle navi è decisamente più alto di quanto registravamo 10 o 15 anni fa”*.

Spiega infine **di Cesare** che *“se per alcuni le previsioni per il **2024**, dopo le accentuate variazioni positive degli ultimi due anni, possono rappresentare una battuta d’arresto”* in realtà sarebbero da leggere come una occasione per consolidare le proprie posizioni e costruire le strategie di crescita per le prossime stagioni.

*“Non è affatto detto, infatti – prosegue **di Cesare** - che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo. Perché lo sia, vi devono essere le giuste condizioni. Tra esse, la capacità del sistema di offerta di accogliere più passeggeri, adeguate infrastrutture di mobilità per non mettere in difficoltà le dinamiche di spostamento di chi in quelle destinazioni vive e lavora, la volontà di leggere e gestire l’intero turismo, di cui la crocieristica fa parte, come unico fenomeno ancorché alimentato da diverse componenti. Che **l’ITALIA** sia destinata a restare tra i paesi leader della crocieristica non v’è alcun dubbio. La sfida starà su come vorrà e saprà gestire un fenomeno comunque destinato a crescere e a cambiare”*.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	gennaio-23			gennaio-24			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			194			193	-1	-0,5%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.950.370	234.383	2.184.753	1.531.858	231.323	1.763.181	-421.572	-19,3%
Prodotti petroliferi	196.925	26.300	223.225	232.576	0	232.576	9.351	4,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	154.261	27.500	181.761	161.541	23.500	185.041	3.280	1,8%
Rinfuse solide	998.284	15.005	1.013.289	679.120	59.220	738.340	-274.949	-27,1%
Merci varie	434.927	9.981	444.908	351.603	15.477	367.080	-77.828	-17,5%
Merci in container	95.128	74.152	169.280	54.818	62.191	117.009	-52.271	-30,9%
Merci su trailer/rotabili	70.845	81.445	152.290	52.200	70.935	123.135	-29.155	-19,1%
CONTAINER (TEU)	8.952	6.927	15.879	5.371	5.729	11.100	-4.779	-30,1%
Numero toccate navi portacontainer			39			34	-5	-12,8%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	3.410	3.260	6.670	2.361	3.486	5.847	-823	-12,3%
Trailer	3.351	3.212	6.563	2.356	2.535	4.891	-1.672	-25,5%
Automotive	20	20	40	0	914	914	874	2185,0%
Auto e altri veicoli	39	28	67	5	37	42	-25	-37,3%
PASSEGGERI (numero) di cui:	6	10	16	11	8	105	89	556,3%
su traghetti	6	10	16	11	8	19	3	18,8%
su navi da crociera			0			86	86	n.d.



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	gennaio-23			gennaio-24			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.950.370	234.383	2.184.753	1.531.858	231.323	1.763.181	-421.572	-19,3%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	351.186	53.800	404.986	394.117	23.500	417.617	12.631	3,1%
Prodotti petroliferi	196.925	26.300	223.225	232.576	0	232.576	9.351	4,2%
Prodotti chimici	62.641	27.500	90.141	92.547	23.500	116.047	25.906	28,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	91.620	0	91.620	64.509	0	64.509	-27.111	-29,6%
Concimi	0	0	0	4.485	0	4.485	4.485	n.d.
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	1.599.184	180.583	1.779.767	1.137.741	207.823	1.345.564	-434.203	-24,4%
Prodotti agricoli e animali	251.961	0	251.961	138.716	7.613	146.329	-105.632	-41,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	217.144	6.555	223.699	178.690	7.807	186.497	-37.202	-16,6%
Combustibili minerali	17.551	0	17.551	20.297	0	20.297	2.746	15,6%
Minerali e cascami per la metallurgia	1.600	0	1.600	0	0	0	-1.600	-100,0%
Prodotti metallurgici	433.568	5.552	439.120	350.761	10.084	360.845	-78.275	-17,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	426.920	0	426.920	181.420	0	181.420	-245.500	-57,5%
Concimi	70.283	12.250	82.533	155.524	48.850	204.374	121.841	147,6%
Prodotti chimici	13.279	0	13.279	5.285	0	5.285	-7.994	-60,2%
Prodotti Diversi	905	629	1.534	30	343	373	-1.161	-75,7%
Merci in container	95.128	74.152	169.280	54.818	62.191	117.009	-52.271	-30,9%
Merci su trailer/rotabili	70.845	81.445	152.290	52.200	70.935	123.135	-29.155	-19,1%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	gennaio-23 (TEU)	gennaio-24 (TEU)	Differenza	
			(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	8.952	5.371	-3.581	-40,0%
pieni	5.998	3.708	-2.290	-38,2%
vuoti	2.954	1.663	-1.291	-43,7%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	6.927	5.729	-1.198	-17,3%
pieni	5.602	4.751	-851	-15,2%
vuoti	1.325	978	-347	-26,2%
CONTAINER TOTALI di cui:	15.879	11.100	-4.779	-30,1%
pieni	11.600	8.459	-3.141	-27,1%
vuoti	4.279	2.641	-1.638	-38,3%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	gennaio-23 (PEZZI)	gennaio-24 (PEZZI)	Differenza	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	3.410	2.361	-1.049	-30,8%
Trailer	3.351	2.356	-995	-29,7%
Automotive	20	0	-20	-100,0%
Auto e altri veicoli	39	5	-34	-87,2%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.260	3.486	226	6,9%
Trailer	3.212	2.535	-677	-21,1%
Automotive	20	914	894	4470,0%
Auto e altri veicoli	28	37	9	32,1%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	6.670	5.847	-823	-12,3%
Trailer	6.563	4.891	-1.672	-25,5%
Automotive	40	914	874	2185,0%
Auto e altri veicoli	67	42	-25	-37,3%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	gennaio-23	gennaio-24	Differenza	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	16	19	3	18,8%
in sbarco	6	11	5	83,3%
in imbarco	10	8	-2	-20,0%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	86	86	n.d.
in transito	0	86	86	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.
TOTALE PASSEGGERI	16	105	89	556,3%