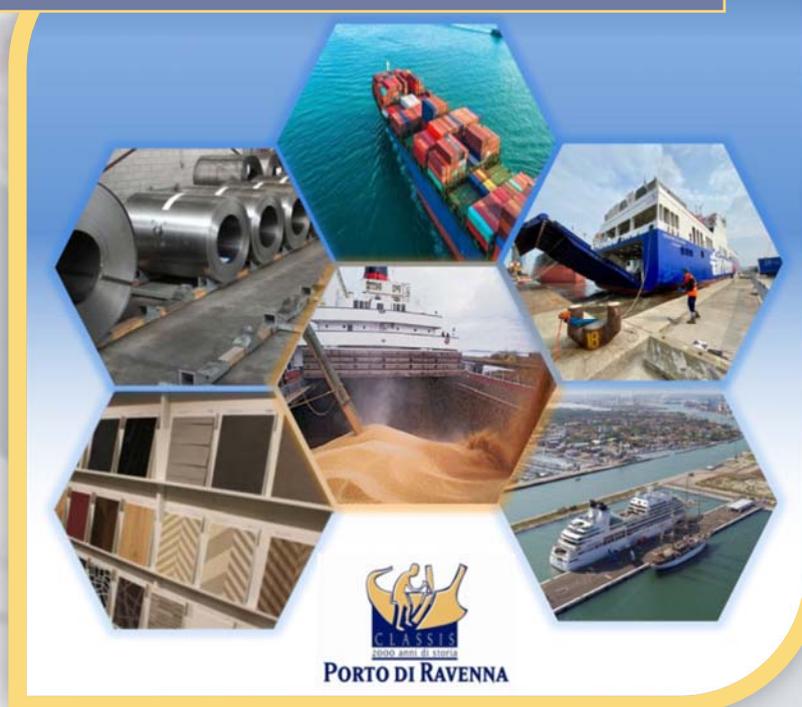


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Agosto 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 16.10.2023

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, Agosto 2023.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Agosto 2023</i>	5
<i>II.</i>	<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	28

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-AGOSTO 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

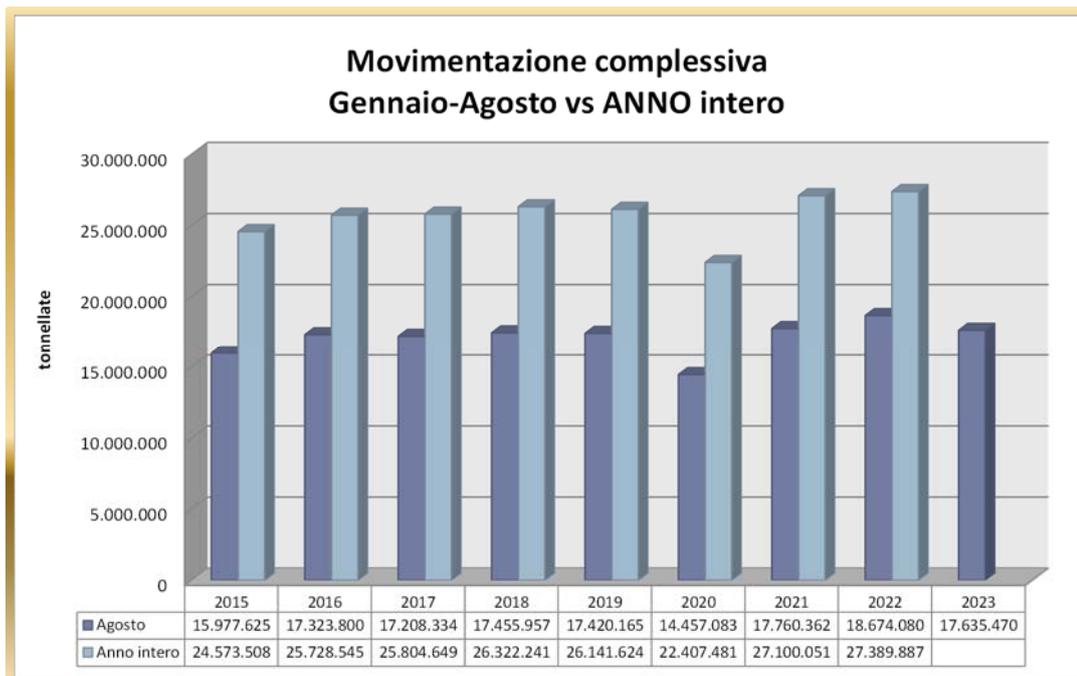
I. *Movimentazione complessiva a tutto Agosto 2023*

Gennaio-Agosto 2023 Il **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI OTTO MESI DEL 2023** ha movimentato complessivamente **17.635.470 TONNELLATE**, in calo del **5,6%** (oltre **1 MILIONE DI TONNELLATE** in meno) rispetto l'anno precedente.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **15.415.706 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **2.219.764 TONNELLATE** (rispettivamente **-5,2%** e **-7,7%** in confronto ai **PRIMI 8 MESI del 2022**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** a tutto **AGOSTO** è pari a **1.673**, per **170 toccate** in meno (**-10,2%**) rispetto al **2022**.

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



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

Agosto 2023 Negativo l'andamento del mese di **AGOSTO**, nel quale sono state movimentate **2.057.145 TONNELLATE**, in diminuzione del **10,5%** (oltre **245 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.806.428 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **250.717 TONNELLATE** (rispettivamente **-10,9%** e **-6,8%** in confronto a **AGOSTO 2022**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **14.600.765 TONNELLATE** - sono diminuite del **5,5%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, mentre il mese di **AGOSTO**, con **1.658.514 TONNELLATE**, è in calo del **12,7%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Merci per condizionamento

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.609.894 TONNELLATE**) sono diminuite del **6,9%** rispetto al **2022**, con un **AGOSTO** particolarmente negativo in cui sono state movimentate **156.778 TONNELLATE** (**-9,8%** al **2022**).

Merci secche

Continua invece il buon andamento delle **MERCI SU ROTABILI** che chiudono i **PRIMI OTTO MESI DEL 2023** in crescita del **7,9%** rispetto al **2022**, movimentando **1.254.435 TONNELLATE**.

Molto positivo, in particolare, il mese di **AGOSTO**, in crescita del **29,5%** (con **140.790 TONNELLATE** movimentate contro le **109 MILA TONNELLATE** del mese di **AGOSTO 2022**).

Nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** i **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **3.034.704 TONNELLATE**, sono in calo (**-6,0%**) rispetto allo stesso periodo del **2022**; positivo, anche se di poco, il mese di **AGOSTO 2023**, pari a **398.631 TONNELLATE**, (**+0,1%**).

Prodotti liquidi

In base alle comunicazioni preventive caricate sul **PORT COMMUNITY SYSTEM** alla chiusura degli ordinativi, per il mese di **SETTEMBRE 2023** si stima una movimentazione complessiva di quasi **2,1 MILIONI DI TONNELLATE**, con un calo di poco superiore all'**1,5%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**.

Prime stime per settembre 2023

Buono il risultato dei **CONCIMI**, in aumento di oltre il **33%**, dei **METALLURGICI** (**+32%**), dei **CHIMICI LIQUIDI** (**+18%**), dei **PETROLIFERI** (**+4%**) e degli **AGROALIMENTARI LIQUIDI**, in crescita nel mese di oltre l'**11%**, mentre per le altre merceologie si stimano cali più o meno significativi: gli **AGROALIMENTARI SOLIDI** dovrebbero calare di quasi il **12%** mentre i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** di quasi il **38%**.

In diminuzione rispetto a **SETTEMBRE 2022** anche la **MERCE SU TRAILER** sia per **TONNELLATE** (quasi il **-11%** in meno) che per **NUMERO DI TRAILER (-14%)**, mentre si stima in aumento la **MERCE IN CONTAINER** sia per **TONNELLATE (+14%)** che per **NUMERO DI TEUs (+10%)**.

Il **TERZO TRIMESTRE 2023** dovrebbe chiudersi, in sintesi, con una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di quasi **19,6 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo di circa il **5%** rispetto al **2022**. Come progressivo, sono in tenuta i **CHIMICI LIQUIDI (+0,3%)** e i **PETROLIFERI (+0,7%)**, e si stima un buon risultato sia per gli **AGROALIMENTARI SOLIDI**, in crescita di oltre il **2%** (oltre **3,2 MILIONI DI TONNELLATE**) sia per i **CONCIMI**, in crescita di oltre il **15%** (circa **1,25 MILIONI DI TONNELLATE**).

In calo di quasi il **23%**, invece, i **MATERIALI DA COSTRUZIONE (3,3 MILIONI DI TONN. movimentate)**, del **5%** i **METALLURGICI (4,5 MILIONI DI TONN. movimentate)**, di quasi il **18%** gli **AGROALIMENTARI LIQUIDI (750.000 TONN. movimentate)** e di quasi il **2%** i **METALLURGICI (5 MILIONI DI TONN. movimentate)**.

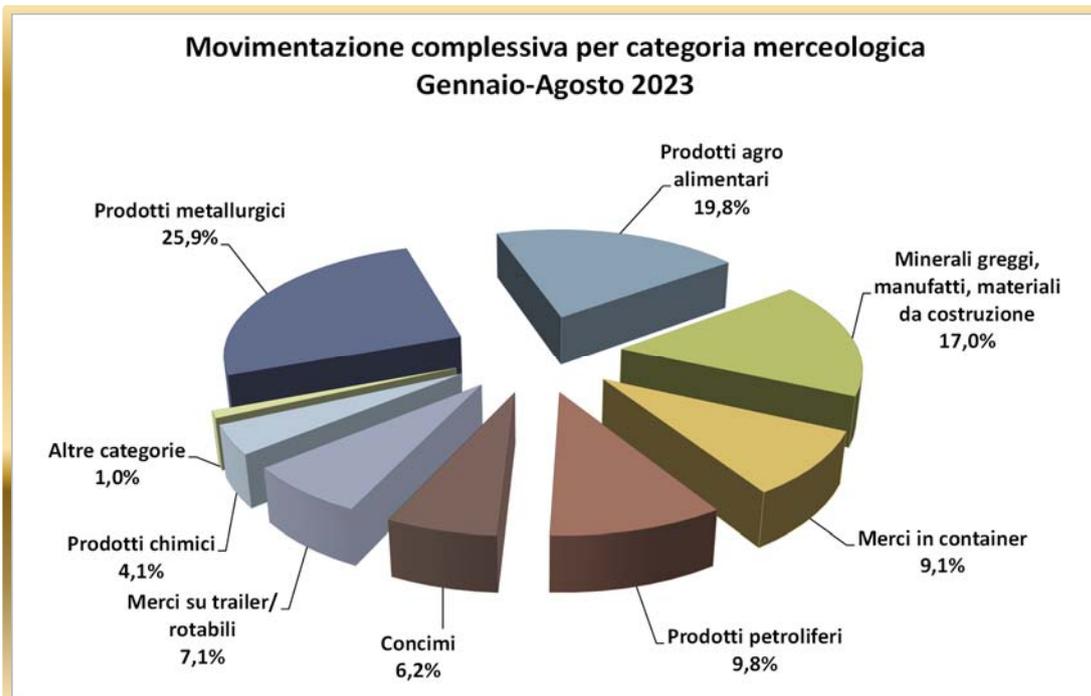
Stima negativa nei **PRIMI 9 MESI DEL 2023**, ma in ripresa, per i **CONTAINER**, con quasi **164 MILA TEUs (-8,4%** rispetto al **2022**); dal punto di vista dei volumi movimentati, la **MERCE IN CONTAINER** è stimata in quasi **1,8 MILIONE DI TONNELLATE**, in diminuzione del **5%** rispetto al **2022**.

In tenuta invece, nonostante un mese di **SETTEMBRE** negativo, il risultato dei **TRAILER** movimentati che, nei **PRIMI 9 MESI DEL 2023**, dovrebbero raggiungere quasi **59.800 PEZZI (+1,4%)** con la corrispondente **MERCE SU TRAILER**, per quasi **1,4 MILIONI DI TONNELLATE**, che dovrebbe superare di quasi il **5,5%** quella movimentata fino a **SETTEMBRE 2022**.

Per quanto riguarda le **CROCIERE**, in settembre si sono registrate **14 ATTRACCHI DI NAVI DA CROCIERE** e circa **48.700 PASSEGGERI** e pertanto i 9 mesi dovrebbero chiudersi con oltre **273.000 PASSEGGERI**.

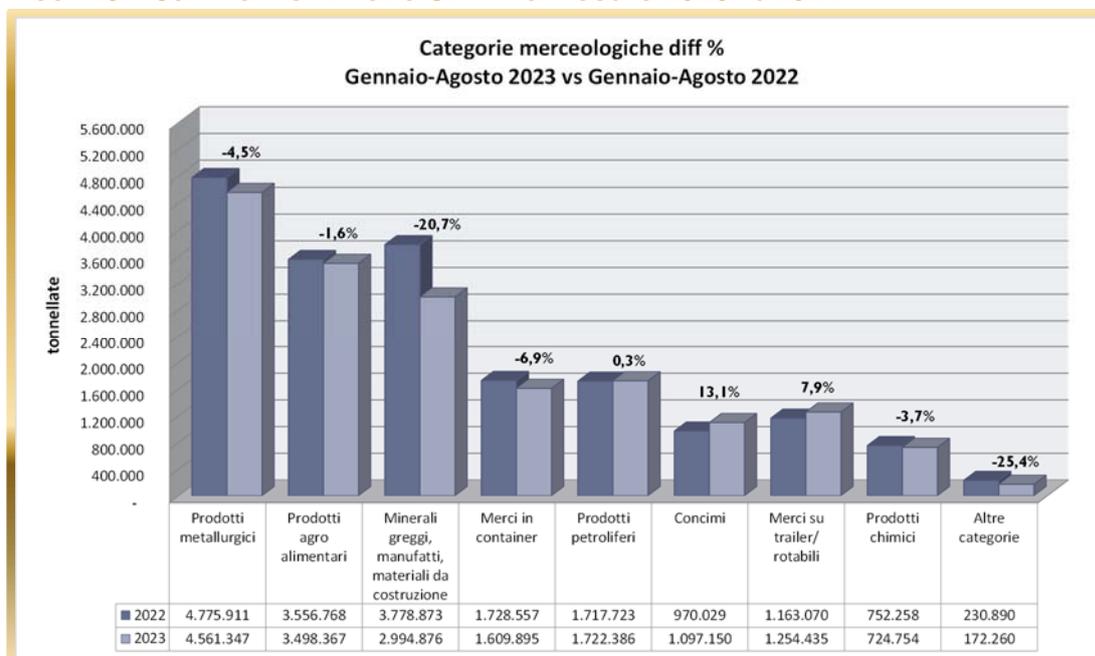
II. Focus Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 – CONFRONTO PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023 vs 2022



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio-Agosto 2023

Si ferma, dopo un trendo positivo ininterrotto di 7 mesi, la crescita del **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) con una movimentazione complessiva nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** di **3.498.367 TONNELLATE** di merce, in calo dell'**1,6%** (poco più di **58 MILA** tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del **2022**. Risulta negativo anche l'andamento del mese di **AGOSTO** che, con **382.197 TONNELLATE** di merce movimentata, cala del **18,5%** rispetto ad **AGOSTO 2022**.

Cereali

Analizzando le singole merceologie, nei **PRIMI 8 MESI DEL 2023** è comunque positivo il risultato dei **CEREALI**, con **1.174.629 TONNELLATE** movimentate (**+26,4%** rispetto al **2022**), nonostante la performance negativa di **AGOSTO** che ha movimentato solamente **114.030 TONNELLATE**, in calo del **14,5%** rispetto ad **AGOSTO 2022**.

Crollo dei prezzi e tensioni sul mercato

La fine del blocco autorizzato dalla **UE** delle esportazioni di grano, mais, colza e semi di girasole dell'**UCRAINA** verso **BULGARIA, POLONIA, ROMANIA, SLOVACCHIA E UNGHERIA**, per il venir meno delle distorsioni che avevano reso necessaria la sospensione all'inizio di **MAGGIO**, ha generato molte tensioni. **POLONIA, SLOVACCHIA E UNGHERIA** hanno infatti contestato questa decisione, annunciando il varo di misure unilaterali per prolungare lo "stop" ai prodotti ucraini.

Dopo il mancato rinnovo, a metà **LUGLIO**, dell'*Accordo sul grano dal Mar Nero*, il mercato dei cereali è quindi sotto pressione.

La situazione e le prospettive sono state esaminate nei giorni scorsi dall'*ASSOCIAZIONE GENERALE DEI PRODUTTORI FRANCESI DI GRANO (AGPB)* in un documento che fa riferimento alla decisione della **RUSSIA** di fornire gratuitamente grano a sei paesi africani e, più in generale, alla politica di esportazioni a prezzi inferiori a quelli internazionali che destabilizza i mercati. Il prezzo del grano francese si attestava a **410 EURO A TONNELLATA** a **MAGGIO 2022** ma, dopo un anno, si è scesi fino a **225 EURO**, un livello che non consente di coprire i costi di produzione.

Inoltre, stando ai dati di *AGRESTE*, il servizio statistico del *MINISTERO DELL'AGRICOLTURA FRANCESE*, le esportazioni di grano e mais sono diminuite complessivamente di **700MILA TONNELLATE** in volume e di oltre **350 MILIONI DI EURO** in termini di valore da **LUGLIO 2022** allo stesso mese del **2023**.

Gli effetti del crollo del prezzo del grano stanno mettendo fuori mercato la provincia di **RAVENNA**, una delle capitali della produzione del cereale dell'**EMILIA-ROMAGNA**, con **29MILA ETTARI** di terreno coltivati a grano (di cui **13MILA** tenero e **16MILA** duro), una fetta sostanziale dell'apporto romagnolo (**27.500** di tenero e **21.300** a duro) e fulcro della regione che rappresenta il secondo granaio nazionale.

**Provincia di Ravenna:
produzione in calo e
aumento dell'import**

Riferisce *Domenico Calderoni*, presidente della ravennate *AGRISOL* (con stoccaggi fra i **150MILA** e i **200MILA** quintali di cereale), come «*le ridimensionate produzioni, unite alla qualità non eccelsa del prodotto, conseguenza dell'alluvione nonché delle piogge intense con mancanza di sole di maggio, sono solo un elemento che ha un ruolo in questa situazione*».

Il resto della dinamica la spiega, in una nota, *COLDIRETTI* nazionale, riferendosi al «*braccio di ferro tra **COMMISSIONE UE** e **POLONIA, SLOVACCHIA E UNGHERIA** che vogliono bloccare nel loro paese l'import di grano ucraino dopo la mancata proroga del divieto comunitario di importazione nei cinque paesi confinanti che si va a sommare alle conseguenze del mancato **Accordo sul Mar Nero***».

Una condizione, quella attuale, che vede il raccolto ucraino al minimo storico del decennio, con **17,5 MILIONI DI TONNELLATE** che però hanno, fra le destinazioni predilette, proprio il **PORTO DI RAVENNA**.

Se infatti, all'inizio del conflitto e con gli accordi sulle derrate alimentari ancora da conquistare, l'import di cereali nello scalo romagnolo era, nei **PRIMI OTTO MESI** - dopo il primo storico sbarco nell'**AGOSTO 2022** - di **888.596 TONNELLATE**, ora la quota del periodo **GENNAIO-AGOSTO 2023** si è innalzata a **1.174.629 TONNELLATE**, in ascesa di oltre il **26%**, in un contesto globale che vede peraltro la **RUSSIA** inondare il mercato di prodotto.

«**Mosca** ha registrato – continua **COLDIRETTI** – un nuovo raccolto record di **153-155 MILIONI DI TONNELLATE** di cereali, tra i quali la produzione di grano dovrebbe superare le **85 MILIONI DI TONNELLATE** che hanno riempito i silos e invaso i mercati internazionali, con il rischio di triangolazioni sulle quali occorre vigilare anche in **ITALIA** per evitare il collasso dei mercati».

Si creano così i presupposti per una tempesta perfetta per il grano italiano: realtà globale con buone quantità di prodotto disponibile e specificità nazionale che vede un import accentuato, complice anche il blocco al momento disposto dai **PAESI DELL'EST UE**.

«I prezzi del prodotto sono calati almeno del 50% per il grano duro e del 40% per quello tenero» – torna a riferire **Calderoni**, in una tendenza sulla quale «per dinamiche geopolitiche pare possa avvenire un'inversione a partire dall'anno prossimo», anche se la fase attuale però, sul settore più colpito dall'alluvione, si fa sempre più complicata.

Farine Nei **PRIMI 8 MESI DEL 2023** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **686.726 TONNELLATE**, è diminuita del **5,2%** rispetto al **2022**, nonostante il dato positivo registrato nel mese di **AGOSTO** che, con **97.707 TONNELLATE**, è cresciuto del **60,8%** rispetto ad **AGOSTO 2022**.

Semi oleosi In diminuzione anche gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** che, con **842.272 TONNELLATE**, segnano un **-6,0%** rispetto al **2022** con crollo nel mese di **AGOSTO** in cui sono state sbarcate solamente **78.735 TONNELLATE (-40,6%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

Oli animali e vegetali Segno negativo nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** per la movimentazione di **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **421.896 TONNELLATE (-28,2%** rispetto al **2022)**, con un'altra forte flessione, dopo quelle registrata negli scorsi mesi, della movimentazione nel mese di **AGOSTO 2023** con **40.479 TONNELLATE, (-39,6%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

Il mercato mondiale degli oli vegetali è in trasformazione, con alcune produzioni in calo, altre in aumento e oscillazioni dei prezzi che colpiscono soprattutto l'**EUROPA**.

La crisi dell'olio in Europa tra clima e guerra

Lo si vede, innanzitutto e macroscopicamente, nell'**OLIO DI OLIVA**, i cui costi, secondo la società di analisi internazionali **FOODNAVIGATOR**, sono in aumento del **20%** su base mensile e del **114%** su base annuale, perché nei Paesi che guidano la produzione (**SPAGNA** e **ITALIA**), l'alternanza di siccità, incendi e alluvioni continua a minacciare gli uliveti e la carenza di offerta di olio di oliva sul mercato fa sì che i prezzi continuino a lievitare. Nel **2022** la produzione è stata attorno alle **600MILA TONNELLATE** (molto inferiore agli **1,5 MILIONI** del **2021**), e anche se le stime parlano di un aumento per il **2023**, prevedono anche che nel prossimo inverno la disponibilità sarà insufficiente e i prezzi altissimi.

La carenza di **OLIO DI OLIVA** si ripercuote su tutti gli altri oli vegetali come quelli di **GIRASOLE, COLZA E MAIS**, ma in questo caso le previsioni sui prezzi sono migliori: molte aziende hanno approfittato delle oscillazioni del mercato per acquistarne grandi quantità e si prevede che i costi, molto aumentati dopo l'inizio dell'invasione russa dell'**UCRAINA**, diventino più stabili nei prossimi mesi.

La **guerra**, poi, oltre ad aver indotto il forte aumento del costo dell'olio di girasole, di cui l'**UCRAINA** è il primo produttore mondiale, ha spinto quasi tutti i Paesi ad investire sulle produzioni di altri semi, per limitare la dipendenza dalle forniture ucraine. Per il momento, in **EUROPA** si è raggiunto un plateau, con un'offerta crescente di grassi vegetali diversi: oggi il prezzo degli oli di girasole, palma, colza e soia è al di sotto delle quotazioni precedenti la guerra.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio-Agosto 2023 I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato complessivamente, nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023**, **2.994.876 TONNELLATE**, in calo (-20,7%) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **2.711.274 TONNELLATE**, è anch'essa in diminuzione del **21,6%** rispetto ai **PRIMI 8 MESI DEL 2022**.

Agosto 2023 Per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** continua il trend negativo anche nel mese di **AGOSTO**, con una movimentazione di **299.057 TONNELLATE** (-54,3% rispetto ad **AGOSTO 2022**), da ricondurre soprattutto all'andamento particolarmente negativo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **301.225 TONNELLATE**, sono in calo del **58,4%** rispetto ad **AGOSTO 2022**.

40 anni di CERSAIE:
*l'eccellenza italiana e
gli appelli alla politica
per mantenerla*

CONFINDUSTRIA CERAMICA ha celebrato il 40esimo anniversario di **CERSAIE**, il Salone internazionale della ceramica e dell'arredobagno, con il sold out dei padiglioni ma la preoccupazione per la tenuta competitiva del settore a causa delle politiche europee e dei ritardi italiani.

L'industria nazionale delle piastrelle rappresenta un'eccellenza, con **19MILA ADDETTI** (il 97% con contratti a tempo indeterminato), oltre **440 MILIONI DI INVESTIMENTI** nel solo **2022** (pari al 6,2% dei ricavi) e **7,2 MILIARDI DI EURO** di fatturato, che dipende per l'**85%** da esportazioni e si misura sui mercati globali con concorrenti indiani, cinesi, turchi che non solo beneficiano di costi di lavoro, energia e materie prime irrisori rispetto a quelli italiani, ma non devono sostenere balzelli sulle emissioni inquinanti.

Da qui l'appello che il presidente di **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, **Giovanni Savorani**, ha lanciato ai rappresentanti del Governo: «*Abbiamo chiuso il 2022 con un bilancio record ma questo 2023 si è aperto sotto tutt'altro segno: siamo scesi sotto ai livelli 2019 in termini di metri quadrati prodotti e con un calo su base annua del 14,5% del fatturato e del 22,3% delle vendite in volume. Non solo a causa di inflazione, guerra e*

*incertezza geopolitica, ma per norme che giocano a nostro sfavore come l'ETS, un sistema coercitivo che penalizza in modo drastico le nostre aziende, nato per promuovere la transizione ecologica, ma che nei fatti non ha ridotto di una tonnellata le emissioni di CO2, ha semplicemente drenato risorse dall'industria e arricchito gli speculatori. Ci sono 250 intermediari che si scambiano quote di emissioni senza usarne un grammo, **BRUXELLES** deve escludere gli speculatori finanziari dall'acquisto di quote di CO2».*

Il **Presidente Savorani** ha chiesto poi alla politica di intervenire per far sì che anche l'industria ceramica rientri tra i settori energivori ammessi alla compensazione dei costi indiretti ETS perché il rischio delocalizzazione è forte pure nel **DISTRETTO DI SASSUOLO**, esortando ad attuare le promesse sia sul gas release, per avere i promessi **2 MILIARDI DI MC DI GAS** nazionale in grado di calmierare eventuali nuovi scossoni del prezzo dell'energia, sia sugli iter autorizzativi di opere infrastrutturali (come la bretella di **CAMPOGALLIANO-SASSUOLO** e la **CISPADANA**), cruciali per avere costi di trasporto competitivi.

*«Avevamo il 50% del mercato mondiale della piastrella – segnala il **Prof. Romano Prodi** - e oggi solo il 3% ma siamo ancora leader, vuol dire che si è alzata tanto la qualità e il mercato lo riconosce. Il prezzo è il doppio del nostro concorrente più vicino, la Spagna, e dieci volte i listini asiatici. Ora dobbiamo continuare ad affinare i macchinari, a perfezionare i prodotti e a cercare nuovi sbocchi, diversificando dai rivestimenti ai mobili».*

3. PRODOTTI METALLURGICI

Gennaio-Agosto 2023 Per i **PRODOTTI METALLURGICI** nel **PORTO DI RAVENNA**, nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023**, sono state movimentate **4.561.347 TONNELLATE**, in calo del **4,5%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Agosto 2023 Buona, tuttavia, la performance del mese di **AGOSTO** con una movimentazione di **656.703 TONNELLATE**, in crescita del **24,6%** rispetto ad **AGOSTO 2022**).

Positivi gli sbarchi da Taranto Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (*ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA*) nei **PRIMI 8 MESI DEL 2023**, pari a **460.106 TONNELLATE**, sono in aumento del **2,0%** rispetto al **2022**.

Ex Ilva, è allarme sulle risorse Da quando gli impianti dell'area a caldo dell'*EX ILVA* sono stati sequestrati dalla magistratura per i reati ambientali la gestione non si è mai risolleata, ma oggi la produzione *ACCIAIERIE D'ITALIA (ADI)* è scesa ai minimi da **11 ANNI**. A fronte di un'autorizzazione per **6 MILIONI DI TONNELLATE**, la produzione di acciaio solido è stata di **3,47 MILIONI DI TONNELLATE** nel **2022**, **4,05** nel **2021** e **3,42** nel **2020**. Per il **2023** ne erano state annunciate **4 MILIONI**, ma saranno solo **3 MILIONI**.

Funzionano due altiforni su tre, la cassa integrazione ha coinvolto **2.500 ADDETTI** su **8.200** interrottamente, con varie modalità, da **LUGLIO 2019**, l'indotto è in arretrato di pagamenti, la fornitura del gas è assicurata in default e i sindacati denunciano mancate manutenzioni che incidono sulla sicurezza. Un quadro critico, nonostante il Governo, con *INVITALIA*, abbia erogato **680 MILIONI DI EURO** per mandare avanti la fabbrica nel breve periodo, in attesa che l'azionista di maggioranza *ARCELOR MITTAL* e il *GOVERNO* definiscano un nuovo patto su risorse, interventi e tempi, misurandosi con l'effettiva volontà del privato di investire insieme allo Stato. In prospettiva, se si deve realizzare il piano presentato l'anno scorso, che fa leva soprattutto sulla decarbonizzazione e ha un orizzonte temporale di **10 ANNI**, servono **5,5 MILIARDI DI EURO**. Nell'immediato, invece, bisogna ricollocare altrove il **MILIARDO DI EURO** tolto dal PNRR (aggiuntivo rispetto ai **5,5**) per la costruzione dell'impianto del preridotto di ferro necessario ad alimentare i futuri forni elettrici al posto degli altoforni.

Ma con l'evento a **TARANTO Steel Commitment 2023** che ha richiamato oltre **500 CLIENTI**, l'azienda ha parlato di futuro, presentando i prodotti e l'evoluzione dell'acciaio, gli interventi ambientali effettuati (circa **2 MILIARDI DI EURO** negli ultimi anni), la struttura commerciale, i nuovi listini da gennaio prossimo e la *Technical Academy*, una scuola di formazione specialistica rivolta ai laureati migliori nelle discipline Stem che si unisce al centro di ricerche e a quello di formazione.

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (-25,4% rispetto al **2022**), i principali Paesi di riferimento del **PORTO DI RAVENNA** sono stati la **GERMANIA** con quasi **261MILA TONNELLATE** (-36,9%), il **BELGIO**, con oltre **180MILA TONNELLATE** (+77,4%) e la **FRANCIA** con oltre **165MILA TONNELLATE** (-54,0%).

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **3.274.908 TONNELLATE** (quasi il **72%** del totale), è in crescita del **7,3%** rispetto al **2022**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM** con oltre **779MILA TONNELLATE** (+164,1%), l'**INDIA** con quasi **562MILA TONNELLATE** (+87,6%), la **COREA DEL SUD** con oltre **457MILA TONNELLATE** (+5,2%), il **GIAPPONE** con **279MILA TONNELLATE** (-20,2%), e la **CINA** con **264MILA TONNELLATE** (-48,4%).

L'output nazionale di acciaio grezzo ha mostrato anche ad **AGOSTO** un incremento, secondo i dati resi noti da *FEDERACCIAI*, con una produzione di **820MILA TONNELLATE** (+ 9,2% su base annua, nonostante l'influenza delle fermate estive). Resta, tuttavia, negativo il dato cumulativo dei **PRIMI 8 MESI DELL'ANNO** (-4,0% rispetto allo stesso periodo del **2022**).

Nel dettaglio, le acciaierie nazionali hanno prodotto nel mese di **AGOSTO** **336MILA TONNELLATE** di **ACCIAI LUNGHI** (+ 13,5%) mentre, per quanto riguarda i **PRODOTTI PIANI**, la produzione si è attestata a **473MILA TONNELLATE** (+19,1%).

Nel periodo **GENNAIO-AGOSTO**, l'output di **LUNGHI** è ammontato a **7,714 MILIONI DI TONNELLATE** (-3,4% su base annua), mentre quello di **PIANI** è calato del **5,3%**, a **6,282 MILIONI DI TONNELLATE**.

Porto di Ravenna:
*origine e destinazione
della merce*

**Acciaio, produzione
italiana in positivo
anche ad Agosto**

Produzione mondiale di acciaio in crescita

Dopo il trend di recupero avviato a **LUGLIO**, anche **AGOSTO** è stato un mese positivo per la produzione mondiale di acciaio, riportando in territorio positivo anche il dato annuale, come evidenziano i dati diffusi dalla *WORLD STEEL ASSOCIATION*.

Nel dettaglio, le acciaierie mondiali hanno sfornato nell'ottavo mese dell'anno **152,6 MILIONI DI TONNELLATE (+2,2%** in più rispetto ad **AGOSTO 2022**). Da **GENNAIO** la produzione globale sale quindi a **1,25 MILIARDI DI TONNELLATE (+ 0,2%** sull'anno precedente)

Prendendo in considerazione le diverse aree, in **ASIA** e **OCEANIA** l'output di acciaio grezzo è ammontato a **115,7 MILIONI DI TONNELLATE (+3,5%** rispetto ad **AGOSTO 2022**). **CINA** ed **INDIA** restano sulle barricate con **86,4** e **11,9 MILIONI DI TONNELLATE** (rispettivamente un **+3,2%** e un **17,4%** di crescita). Tra i Paesi più significativi, completano l'elenco il **GIAPPONE** con **7,1 MILIONI DI TONNELLATE (-2,9%)** e la **COREA DEL SUD** con **5,6 MILIONI DI TONNELLATE (-5,9%)**.

L'**UE-27** ha prodotto **9,1 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo prodotto ad **AGOSTO (-4,4%** in meno su base annua), anche se migliora però il dato cumulato: **-9,8%**, contro il **-11,7%** registrato a **LUGLIO**, per **85,7 MILIONI DI TONNELLATE**.

L'**AREA CIS** ha prodotto acciaio per **7,5 MILIONI DI TONNELLATE (+10,7%)**, di cui si stima che **6,4 MILIONI** siano stati prodotti in **RUSSIA (+8,9%** sull'anno precedente).

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

In **AFRICA** sono stati prodotti **1,5 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo (**+16,1%** in più su base annua). In **MEDIO ORIENTE**, l'output si è attestato a **2,8 MILIONI DI TONNELLATE (-16%)**, soprattutto a causa del crollo dell'**IRAN** che ha prodotto **1,6 MILIONI DI TONNELLATE (-24,1%)**. Infine, la **TURCHIA** con **2,8 MILIONI DI TONNELLATE** torna in territorio negativo per un **2,9%**.

La **RUSSIA** ha deciso di istituire dazi temporanei sull'export sulle principali voci delle esportazioni russe di materie prime non petrolifere e di gas: **fertilizzanti e metalli, inclusi l'acciaio e le materie prime siderurgiche.**

Russia: da ottobre nuovi dazi all'export

Le aliquote dipendono dal tasso di cambio Dollaro Usa/Rublo russo e sono comprese tra lo **0%** e il **7%**.

Il provvedimento sarà valido dal **1° OTTOBRE 2023** al **31 DICEMBRE 2024** sulle spedizioni verso i Paesi al di fuori dell'**UNIONE ECONOMICA EURASIATICA** su prodotti come bramme, billette e la maggior parte degli acciai piani e lunghi, nonché materie prime quali il minerale di ferro, l'Hbi, la ghisa, il carbone e il coke.

Ufficialmente, la logica alla base dello stesso è quella di *«proteggere il mercato interno da ingiustificati incrementi di prezzo»*, spiega il governo locale, con un regolamento che *«viene applicato per mantenere un rapporto razionale tra l'esportazione di beni e il consumo interno»*.

Secondo fonti di mercato, tuttavia, i dazi hanno lo scopo principale di contribuire a ripianare il bilancio statale in deficit a causa dell'aumento nelle spese militari.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

CHIMICI e PETROLIFERI Nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** nel **PORTO DI RAVENNA**, per quanto riguarda i **PRODOTTI CHIMICI**, sono state movimentate **724.754 TONNELLATE** (-3,7% rispetto allo stesso periodo del **2022**), con un mese di **AGOSTO** particolarmente positivo e in aumento del **73,3%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Per quanto riguarda, invece, i **PRODOTTI PETROLIFERI**, nel **PRIMI 8 MESI DEL 2023** sono state movimentate **1.722.386 TONNELLATE**, in leggero aumento rispetto allo stesso periodo del **2022 (+0,3%)** nonostante un mese di **AGOSTO 2023** negativo (-1,8%).

Alleanza Versalis - Technip Energies nel riciclo chimico delle plastiche

TECHNIP ENERGIES e *VERSALIS (ENI)* hanno sottoscritto un accordo per la realizzazione di una piattaforma tecnologica per il riciclo chimico avanzato dei rifiuti plastici, un processo di riciclo della plastica teoricamente infinito, producendo nuovi polimeri vergini adatti a tutte le applicazioni e identici ai polimeri provenienti da materie prime fossili.

Le tecnologie integrate di *VERSALIS* e *TECHNIP ENERGIES* contribuiranno a sostenere l'economia circolare, riducendo l'impronta carbonica complessiva nella catena del valore dei polimeri.

La Russia elude il limite del prezzo del petrolio gonfiando i costi di spedizione

Secondo un nuovo rapporto del *FINANCIAL TIMES*, gli esportatori di petrolio russi hanno utilizzato un semplice escamotage per aggirare il tetto massimo del prezzo del petrolio del **G7**: gonfiando per un periodo di tre mesi le tariffe di spedizione, gli attori collegati alla **RUSSIA** hanno guadagnato altri **1,2 MILIARDI DI DOLLARI** sulle spedizioni di petrolio verso l'**INDIA**.

Il *FINANCIAL TIMES* ha esaminato le spedizioni dirette in **INDIA** dai porti baltici della **RUSSIA** per i mesi di **MAGGIO, GIUGNO E LUGLIO**. Questi carichi sono stati trasportati da Compagnie di petroliere collegate alla **RUSSIA** e i dati sui prezzi esaminati dal *FINANCIAL TIMES* hanno mostrato che queste Compagnie di navigazione hanno sovraccaricato il trasporto del carico. La differenza equivale ai proventi extra della vendita di petrolio rimpatriati attraverso un proprietario di petroliere con sede all'estero e controllato dalla **RUSSIA**.

Le Compagnie di navigazione statunitensi ed europee sono autorizzate a partecipare al trasporto del greggio russo, a condizione che abbia un prezzo inferiore a **60 DOLLARI AL BARILE**. Questi carichi sono una fonte di reddito per alcune Compagnie di petroliere domiciliate nell'**UE**, ma il limite è principalmente rivolto ad assicuratori, broker e altri fornitori di servizi con sede nel **G7**. La stragrande maggioranza della copertura assicurativa marittima mondiale è fornita da società dell'**UE** e del **REGNO UNITO** e, ponendo un limite di prezzo regolamentare per la partecipazione degli assicuratori, i Governi occidentali speravano di ridurre in qualche modo i guadagni della **RUSSIA** senza rimuovere le esportazioni di petrolio russo dal mercato globale.

Secondo il *FINANCIAL TIMES*, gli esportatori di petrolio russi sono riusciti ad aumentare il prezzo netto del loro greggio ben al di sopra del limite di **60 DOLLARI** con un semplice stratagemma: aggiungendo le spese di spedizione e gestione in eccesso, sono stati in grado di aumentare il prezzo effettivo consegnato molto al di sopra del prezzo indicato.

Il *FINANCIAL TIMES* ha esaminato le spedizioni dirette in **INDIA** dai porti baltici della **RUSSIA** per i mesi di **MAGGIO, GIUGNO E LUGLIO**. Questi carichi sono stati trasportati da Compagnie di petroliere collegate alla **RUSSIA** e i dati sui prezzi esaminati dal *FINANCIAL TIMES* hanno mostrato che queste Compagnie di navigazione hanno sovraccaricato il trasporto del carico. La differenza equivale ai proventi extra della vendita di petrolio rimpatriati attraverso un proprietario di petroliere con sede all'estero e controllato dalla **RUSSIA**.

Una successiva indagine del *NEW YORK TIMES* ha stabilito che un assicuratore americano sembrava essere implicato in molte di queste transazioni e che gli operatori di petroliere coinvolti avevano fatto di tutto per nascondere i loro movimenti.

In silenzio, i commercianti di materie prime europei hanno suggerito che gli **STATI UNITI** li hanno incoraggiati a continuare a trattare con il petrolio russo, sostenendo così i flussi di esportazione e contribuendo a mantenere bassi i prezzi globali del greggio.

**CONCIMI e
FERTILIZZANTI**

Si mantiene positivo il risultato del **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** per i **CONCIMI E FERTILIZZANTI**, con una movimentazione pari a **1.091.150 TONNELLATE (+13,1%** rispetto al **2022**), nonostante un andamento particolarmente negativo del mese di **AGOSTO**, con **114.509 TONNELLATE (-21,2%** rispetto al **2022**).

DALLA RUSSIA UNA SOCIETÀ UNIFICATA PER ESPORTARE FERTILIZZANTI

La **RUSSIA** - il più grande produttore di fertilizzanti al mondo, con una produzione che rappresenta circa il **15% DEL CONSUMO ANNUALE GLOBALE** - starebbe valutando la possibilità di istituire una società di trading unificata per l'esportazione di fertilizzanti, nella speranza di aumentare la propria influenza sui prezzi nei mercati globali, secondo informazioni confidenziali di fonti vicine al governo diffuse da **BLOOMBERG**.

Anche se le aziende russe produttrici di fertilizzanti non sono state incluse nelle sanzioni internazionali per la guerra scatenata dalla **RUSSIA** in **UCRAINA**, vista la loro importanza per la sicurezza alimentare globale, i porti baltici hanno smesso di gestire la maggior parte dei prodotti, contribuendo ad un calo delle spedizioni.

L'esodo dalla **RUSSIA** di compagnie di navigazione globali, di alcune banche e assicurazioni internazionali, ha contribuito a rendere più difficile l'invio di merci all'estero, anche se le esportazioni della maggior parte delle tipologie di fertilizzanti sono già tornate ai livelli pre guerra e, quindi i produttori non vedono come la proposta possa essere vantaggiosa per loro. Ma una società commerciale unificata potrebbe dare al governo un maggiore controllo sui ricavi delle esportazioni e consentirgli di esercitare una maggiore influenza sui prezzi globali.

Infatti, nell'ambito dei colloqui per ripristinare un accordo sull'esportazione di cereali che permetteva all'**UCRAINA** di effettuare spedizioni tramite il **MAR NERO**, che **MOSCA** ha abbandonato il mese scorso, la **RUSSIA** aveva chiesto condizioni di esportazione più agevoli per i suoi produttori di fertilizzanti.

Al momento le aziende commerciano le loro merci tramite la **SVIZZERA** e altri Paesi terzi mentre, in precedenza, la **RUSSIA** aveva stretto un'alleanza commerciale per il potassio con la **BIELORUSSIA**, che le consentiva di controllare il **40%** delle vendite e dei prezzi del nutriente a livello mondiale tramite dei limiti di produzione.

I prezzi del potassio sono poi crollati quando l'accordo è fallito nel 2013.

Nei **PRIMI 8 MESI DEL 2023** i **CONTENITORI**, con **146.717 TEUs**, sono diminuiti del **10,1%** rispetto al **2022**, un calo che continua a riguardare sia i **TEUs PIENI**, pari a **112.720** (il **77%** del totale dei **TEUs**), in calo dell'**11,0%** rispetto al **2022**, sia i **TEUs VUOTI**, pari a **33.997**, in diminuzione del **7,1%** rispetto al **2022**.

CONTENITORI

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.609.894 TONNELLATE**, è calata del **6,9%** rispetto ai **PRIMI 8 MESI DEL 2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **301**, è diminuito rispetto alle **333** del **2022** (**32 TOCCATE** in meno).

Nel mese di **AGOSTO** sono stati movimentati **13.914 TEUs**, di cui **11.255 pieni (-14,0% sul 2022)** e **2.659 vuoti (-14,4% sul 2022)**, per **156.778 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-9,8%** rispetto ad **AGOSTO 2022**).

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

APM TERMINALS ha annunciato l'inizio della costruzione del nuovo terminal **Rijeka Gateway** in **CROAZIA**, "il più grande investimento nella storia del porto di **RIJEKA** e produrrà più di **300 posti di lavoro**", come ha spiegato la società di proprietà della **MAERSK** che ne avrà la concessione per 50 anni. Con un investimento totale di **408 MILIONI DI DOLLARI**, sarà il terminal container più avanzato dal punto di vista tecnologico in questa zona d'**EUROPA**, che sarà inaugurato nel **2025**.

Al via la costruzione del nuovo terminal container a Rijeka

"Nella prima fase saremo in grado di movimentare un totale di **650.000 TEU** all'anno, e prevediamo una crescita fino a oltre **UN MILIONE DI TEU** all'anno nella fase successiva. E nel lungo termine, ci aspettiamo che questi numeri continuino a crescere", ha dichiarato **TOMISLAV ŽUNIĆ**, direttore finanziario e componente del cda di **Rijeka Gateway**.

La presidente della Commissione UE, **URSULA VON DER LEYEN**, è stata protagonista al battesimo della "**Laura Maersk**", la prima nave portacontainer totalmente sostenibile, in quanto alimentata dal metanolo green, del colosso armatoriale danese **MAERSK**; **VON DER LEYEN** ha sottolineato che, utilizzando **25 NAVI** di questo tipo, entro il **2023** si potranno risparmiare **2,75 MILIONI DI TONNELLATE DI CO₂** all'anno.

Varata la prima portacontainer alimentata a bioetanolo

TRASPORTO MARITTIMO DI CONTAINER: LE DIECI AREE CALDE

(DAL BLOG UPPLY, 22 SETTEMBRE 2023)

Lungo le principali rotte del trasporto marittimo di container ci sono delle aree “calde”, dove possono prodursi rallentamenti o interruzioni al flusso globale delle merci o presentano rischi di attacchi di pirati o azioni militari. L’esperto di shipping *Jérôme de Ricqlès* ha definito l’elenco dei principali punti caldi, fornendo per ciascuno un indice di rischio.

1. Il punto che mostra l’indice di rischio maggiore (**8/10**) è quello che comprende gli **stretti dei Dardanelli e del Bosforo e il Mar Nero**, il versante marittimo della guerra in **UCRAINA**, che proprio nelle ultime settimane ha visto bombardamenti da entrambe le parti sui porti, soprattutto su **ODESSA** per quanto riguarda l’**UCRAINA** e **SEBASTOPOLI** nel fronte russo.
2. Sempre con un **INDICE DI 8/10** c’è il **Golfo di Guinea**, a causa di una “*pirateria dilagante*”. I mercantili possono subire attacchi non solo lungo le rotte costiere, ma anche in alto mare, perché i pirati si sono organizzati. Il rapporto IMO 2022 mostra come il 71% degli eventi sia avvenuto in acque internazionali, anche con abbordaggi che comportano il sequestro delle navi e dei loro equipaggi.
3. Nell’Estremo Oriente un’area di **8/10** è quella che comprende l’isola di **Taiwan** e il **Mar Cinese**, a causa delle tensioni geopolitiche che sorgono dalle rivendicazioni della **CINA**, che non riconosce le **ZONE ECONOMICHE ESCLUSIVE DELLA CONVENZIONE UNCLOS** “*creando un rischio permanente di conflitto marittimo con i Paesi vicini*”. L’epicentro è tra la **CINA MERIDIONALE** e **TAIWAN**, dove le azioni militari cinesi stanno aumentando. “*C’è il timore reale che una parte o l’altra commetta errori o passi falsi*”, afferma *Jérôme de Ricqlès* ricordando anche che il **MAR CINESE** non è immune alla pirateria.
4. Un indice di rischio di **7/10** appare nel **Golfo di Aden**, che porta al **CANALE DI SUEZ** attraverso il **MAR ROSSO** e che “*incanala geograficamente le navi in una trappola perfetta, incastrata tra lo Yemen sulla sua sponda settentrionale, un Paese politicamente piuttosto instabile, e la Somalia a sud, teatro di numerosi conflitti armati tra clan*”. Questo è un altro focolaio di pirateria, sia per l’instabilità della **SOMALIA**, sia per gli spazi ristretti di quelle acque. Per questo motivo, l’operazione UE anti-pirateria **ATALANTA** è stata prorogata al 31.12.24.
5. Un indice di rischio di **5/10** (soprattutto per le portacontainer più piccole, comuni nelle rotte transatlantiche) riguarda la navigazione invernale nell’**Atlantico** e nel **Pacifico settentrionale**, con temperature molto basse e un mare molto agitato e dove stanno aumentando le perdite di container in mare.

Se il cambiamento climatico peggiorerà le condizioni di navigazione, i sistemi di navigazione e di previsione meteorologica stanno riducendo i rischi, così come alcuni provvedimenti presi dalle compagnie di navigazione.

6. Il **Canale di Suez** ha un indice di **4/10** perché attraversarlo con una portacontainer da **24MILA TEU** (lunga 400 metri e larga 60 metri) *“è come infilare il filo in un ago”*. Un clamoroso avvertimento è stato lanciato dall'intraversamento dell'**EVER GIVEN**, che ha completamente bloccato il canale per una settimana, ma dopo sono avvenuti altri incidenti, seppure meno gravi. La situazione migliorerebbe con *“una migliore formazione per i giovani piloti, nonché un uso più sistematico e obbligatorio dell'assistenza ai rimorchiatori”*.
7. Un altro punto con indice **4/10** è lo **Stretto di Malacca**, dove transitano le portacontainer in viaggio tra oriente e occidente attraverso **Singapore**. Da qua passa il 35% del traffico marittimo di container mondiale e il principale pericolo è proprio l'elevato traffico di navi, *“che crea una sorta di collo di bottiglia permanente”*. In quel braccio di mare coabitano diversi tipi di navi di tutte le nazionalità, dai pescherecci alle grandi portacontainer, che devono viaggiare lentamente e ciò incoraggia la pirateria. Nello **Stretto di Malacca e Singapore** sono stati registrati nel 2022 più della metà degli incidenti, che avvengono soprattutto nelle zone alle due estremità dello stretto.
8. In **EUROPA**, un'area di rischio (seppure piuttosto ridotto, con indice **3/10**) è il **Solent**, ossia l'accesso al porto britannico di **SOUTHAMPTON**, che presenta una navigazione *“complessa”*, in quanto *“in condizioni meteorologiche avverse, forti venti e correnti riducono la manovrabilità, che è già limitata dalla geografia della zona”*, dovuta a numerosi speroni rocciosi e al *“tappo”* causato dall'**ISOLA DI WIGHT** all'imboccatura del porto. Al tempo dell'Impero britannico ciò costituiva un vantaggio per la flotta militare, mentre oggi è un ostacolo allo sviluppo del trasporto container, tenendo conto che vicino opera il porto francese di **LE HAVRE**, che viceversa ha un buon accesso per le navi.
9. Sull'altro lato dell'**ATLANTICO**, le **coste settentrionali del Brasile** mostrano anch'esse un indice di rischio di **3/10**, a causa di una pirateria *“artigianale”* che oggi è un pericolo limitato per le portacontainer, ma che sta diffondendosi in **Colombia** e nei **Caraibi**, a causa della scarsa sorveglianza.
10. Poco più a nord, il **Canale di Panama** ha un indice di rischio di **2/10**, dove gli incidenti gravi sono rari, ma *“gli incidenti minori sono frequenti, soprattutto con le navi più grandi costruite secondo lo scartamento massimo del canale”*. Dopo i lavori di ampliamento, terminati nel 2016, possono transitare nel canale portacontainer fino a **14MILA TEU**, ma dall'estate 2023 la siccità ha ridotto il numero di navi che possono viaggiare giornalmente, provvedimento che dovrebbe durare almeno per un anno.

TRAILER E ROTABILI Positivo nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** il risultato complessivo per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **5,1%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (61.192 PEZZI, 2.975** in più rispetto al **2022**) e del **7,9%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (1.254.435 TONNELLATE)**.

Ottimo l'andamento del mese di **AGOSTO 2023**, che ha registrato **7.376 PEZZI MOVIMENTATI**, una crescita di ben **2.278 PEZZI (+44,7%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, mentre la merce movimentata (**140.790 TONNELLATE**) è aumentata del **29,5%**.

Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA Positivi i numeri relativi alla linea **RO-RO RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, con i pezzi movimentati, pari a **53.847**, in crescita del **3,5%** rispetto ai **PRIMI 8 MESI DEL 2022 (1.813 pezzi in più)**; mentre per il mese di **AGOSTO** i pezzi sono stati **5.987** (contro i **4.718 PEZZI DEL 2022**) con **1.269 PEZZI** in più e un incremento del **26,9%**.

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

Grimaldi: "Il sistema ETS appare come una scelta che rischia di far male all'Europa"

Il **PRESIDENTE DI ALIS, GUIDO GRIMALDI**, è così intervenuto durante i lavori del **RemTech Expo 2023**, hub tecnologico ambientale organizzato presso la Fiera di Ferrara, ritirando il premio **RemTech4Sustainability**: *"L'impegno verso la sostenibilità promosso dalle aziende di logistica e da tutti gli attori protagonisti della portualità e del nostro settore si scontra purtroppo con notevoli problemi legati alla burocrazia (...) e a nuovi sistemi di tassazione, come quello previsto per il trasporto marittimo dalla direttiva EU ETS, che rischia seriamente di compromettere gli sforzi compiuti finora dagli operatori dell'intermodalità marittima, portando ad un'alterazione della concorrenza e ad un vero e proprio back shift modale, con il ritorno di **MILIONI DI CAMION SULLE STRADE**. Il sistema ETS – aggiunge **GRIMALDI** – appare come una scelta che rischia di far male all'**EUROPA**, in quanto si tratta di una tassa regionale che andrebbe a colpire solo il **7,5%** delle emissioni globali del trasporto marittimo, non consentendo così di raggiungere la totale decarbonizzazione in quanto esclude il **92,5%** delle emissioni globali."*

Ritengo quindi auspicabile, come suggerito dall'International Chamber of Shipping, che venga creato un fondo globale che si alimenta attraverso una fee su tutte le emissioni prodotte a livello mondiale creando così un fondo di ricerca e sviluppo "Fund & Reward" dal quale poi si possono attingere le risorse per lo sviluppo di nuove tecnologie, ma soprattutto per i nuovi carburanti che saranno sempre più costosi e per premiare gli armatori che si sono impegnati e hanno investito prima in nuove tecnologie".

In deciso recupero il risultato per le **AUTOMOTIVE** nei **AUTOMOTIVE PRIMI 8 MESI DEL 2023**, con **5.556 PEZZI** movimentati, **923 PEZZI** in più (+19,9%) rispetto ai **4.633 PEZZI** del **2022**.

Ottimo il risultato del mese di **AGOSTO**; sono stati movimentati **1.173 PEZZI**, pari a **944 PEZZI** in più (+412,2%) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Ad **AGOSTO** le immatricolazioni hanno registrato il segno più per il tredicesimo mese consecutivo. Secondo i dati diffusi da ACEA e riportati da ANFIA, nei **PAESI DELL'UE** allargata all'**EFTA** e al **REGNO UNITO** ad **AGOSTO** sono state immatricolate **904.509 AUTO**, il **20,7%** in più su base annua.

Continua la crescita del mercato europeo dell'auto.

Nei **PRIMI OTTO MESI DEL 2023**, il dato ha raggiunto **8.516.943 UNITÀ**, con una variazione positiva del **17,9%** rispetto al corrispondente periodo del **2022**.

«Anche valutando la ridotta significatività del mese di **AGOSTO**, per i tradizionalmente bassi volumi, la maggior parte dei mercati europei realizza nel mese incrementi a due cifre, compresi quattro dei cinque major market (incluso **UK**): **+37,3%** la **GERMANIA**, **+24,4%** il **REGNO UNITO**, **+24,3%** la **FRANCIA** e **+11,9%** **l'ITALIA**, mentre la **SPAGNA** contiene la crescita a **+7,8%**», ha commentato **ROBERTO VAVASSORI**, **PRESIDENTE DI ANFIA**. Ciononostante, il cumulato degli otto mesi, **8,5 MILIONI** di unità immatricolate, risulta «ancora distante (-**21,4%**) dai livelli pre-pandemia del **2019**, che superavano i **10,8 MILIONI DI UNITÀ**».

Nell'**AREA UE+EFTA+UK**, ad **AGOSTO**, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa sono cresciute del **44,7%** e, in particolare, c'è stato un rialzo significativo delle auto BEV (**+101,6%**, con il **21%** di quota; era **11,6%** ad **AGOSTO 2022**) e delle ibride tradizionali (**+28%** con una quota del **23,9%**). In **ITALIA**, le immatricolazioni ad **AGOSTO** si sono attestate a **79.727** (**+11,9%** su base annua). Nei **PRIMI OTTO MESI DEL 2023** sono ammontate invece a **1.039.773 UNITÀ**, in rialzo del **20,2%** rispetto ai volumi dello scorso anno.

LOGISTICA AUTOMOTIVE: IN ITALIA I COSTI PIÙ BASSI D'EUROPA

(SINTESI DA SUPPLY CHAIN ITALY, 11.10.23)

La logistica automotive, in particolare per la movimentazione di veicoli finiti, costa sempre di più in Europa, come certifica l'ultimo aggiornamento dell'indice *FINISHED VEHICLE LOGISTICS COST INDEX (FVL INDEX)* di **Ecg** considerando i dati raccolti in **BELGIO, FRANCIA, GERMANIA, ITALIA, POLONIA, SPAGNA, SVEZIA e REGNO UNITO** per tracciare gli incrementi delle tariffe delle varie modalità di trasporto e aiutare i suoi affiliati nella stesura di contratti indicizzati.

Fatto **100** il valore base (quello del primo trimestre **2019**), l'indice a metà del **2023** aveva infatti raggiunto un valore medio di **158,7**, in aumento quindi su quello del primo trimestre dell'anno (**157,8**). Si tratta di un dato che tiene conto di diversi indicatori, che rispetto al periodo precedente mostrano andamenti diversi. Registra infatti un lieve calo il costo medio del trasporto stradale (da **125,7** a **123,1**), così come quello ferroviario (da **124** a **122,1**), mentre aumentano ulteriormente le tariffe del trasporto marittimo (da **240** a **245,9**) e quelle dei compound logistici (da **115,4** a **116,2**).

Considerando questo quadro generale, i costi che le aziende italiane devono affrontare, pur elevati e molto superiori a quelli del periodo base del **2019**, restano inferiori alla media europea. L'**ITALIA** resta infatti, secondo il report, il paese tra gli 8 con i minori costi del trasporto stradale (indice a **115,1** punti, in diminuzione rispetto al **118,3** del trimestre precedente). Inferiore alla media (**122,1**) è anche il costo del trasporto su ferro, pari a **118,5**, in decremento rispetto al **PRIMO TRIM. 2023** (**120,6**).

Infine **L'ITALIA** è anche, tra gli 8, il paese con i costi più bassi per le strutture logistiche, grazie a un indice pari a **110,2** (in flessione sul precedente **110,8**).

Non c'è invece molta variabilità rispetto ai costi del trasporto via mare, dove a fronte di una media di **245,9**, i valori degli 8 paesi analizzati si muovono in un raggio limitato, dai **243,5** punti della **SPAGNA** ai **253,2** della **POLONIA**. **L'ITALIA**, con i suoi **245,4** punti (in aumento sui **239,6** del trimestre precedente), resta comunque anche in questo caso al di sotto della media, che come si è visto si attesta a **245,9** punti.

5. CROCIERE

Nel mese di **AGOSTO** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA** **16 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **59.175 PASSEGGERI (+74,7%)**, di cui **49.660** in “home port”.

Nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2023** si sono registrati **62 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (contro i **73 SCALI** dello stesso periodo del **2022**), per un totale di **224.827 PASSEGGERI (+82,2%)**, di cui **197.742** in “home port”.

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

Nel Rapporto *Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices* pubblicato recentemente da *CLIA*, l’associazione internazionale del settore crocieristico, si fa il punto sulla transizione ecologica del comparto ed emerge un netto cambio di marcia in ambito ambientale.

Crociere: il 73% delle nuove navi avrà un'alimentazione green

Secondo il portafoglio ordini **2023**, per esempio, i **62 MILIARDI DI DOLLARI** investiti dalle compagnie dal **2019** ad oggi consentiranno la costruzione di **44 NUOVE NAVI** nei prossimi **5 ANNI**, di cui più della metà (ben **25**), alimentate a GNL e **7** abilitate all’uso del metanolo; in pratica, il **73%** delle nuove navi avrà alimentazione “pulita” e, in futuro, un numero sempre crescente adotterà sistemi di alimentazione innovativi o sarà in grado di utilizzare carburanti a zero emissioni, segnando così un passo avanti nella transizione ecologica.

Il *Rapporto Clia* illustra poi gli investimenti effettuati allo scopo di ridurre le emissioni, in primis l’elettrificazione a terra (*Cold ironing*) che consente alle navi di spegnere i motori durante l’ormeggio: al momento tale sistema è presente su **120 NAVI CLIA** (pari al **46%** della flotta mondiale), mentre meno del **2%** dei porti del mondo ha predisposto l’elettrificazione delle banchine.

Gli armatori stanno sviluppando anche altre soluzioni, come motori multi-carburante, celle a combustibile, tecnologie per l’energia eolica (comprese le vele solide), fotovoltaico, batterie di accumulo per il risparmio energetico, oltre a **32 PROGETTI PILOTA** sui combustibili alternativi. Inoltre, emerge come sistemi di monitoraggio dell’efficienza energetica siano attualmente in uso su **171 NAVI**, il **60%** della flotta globale.

La possibilità di usare carburanti sostenibili rimane essenziale per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione in ambito marittimo e a tale scopo è necessario che i governi ne sostengano lo sviluppo e la diffusione su larga scala. *“Per raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi ambientali sono necessari consistenti investimenti, sia pubblici che privati. Il comparto crocieristico, parte del più ampio settore marittimo, sta facendo la sua parte ma abbiamo bisogno che le istituzioni sostengano i nostri sforzi nella ricerca e che definiscano un quadro normativo chiaro e stabile, in modo che tutta la filiera possa programmare e svolgere il lavoro necessario”*, dice **PIERFRANCESCO VAGO, CHAIRMAN DI CLIA**.

Nel dettaglio, il Rapporto evidenzia alcuni numeri: a oggi, **120 NAVI CLIA** (il **46%** del totale della flotta mondiale) sono predisposte per l'elettrificazione a terra ma si prevede che nel **2028** saranno più di **210** ad essere equipaggiate con tali sistemi o saranno configurate per ricevere energia da terra in futuro (tre quarti delle imbarcazioni esistenti).

Le compagnie aderenti a **CLIA** si sono impegnate affinché entro il **2035** tutte le loro navi siano dotate di sistemi per sfruttare l'elettrificazione delle banchine. Attualmente solo **32 PORTI** nel mondo (erano **29** nel **2022**) hanno almeno una banchina che può fornire elettricità da terra: si tratta di meno del **2%** dei porti di tutto il pianeta.

Ma, come sottolinea **VAGO**, *“L'importante è che siano banchine elettrificate con energia rinnovabile, senno sarebbe una operazione di facciata”*.

Al Terminal Crociere di Porto Corsini il primo Cold ironing a energia rinnovabile

E nel **Porto di Ravenna** – in anticipo sui tempi previsti dal programma **Fit-for-55** dell'**UE**, che prevede che entro il 2030 i principali porti europei dovranno essere dotati di energia elettrica a terra – sarà realizzato al terminal crociere il primo sistema di *cold ironing* che fornirà alle navi da crociera in sosta energia elettrica prodotta da impianto fotovoltaico e non da combustibili fossili.

Una infrastruttura, dunque, che va davvero nella direzione della transizione energetica così fortemente sostenuta anche dall'industria delle crociere, conclude **DANIELE ROSSI, PRESIDENTE DELL'ADSP DI RAVENNA**.

TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	agosto-22			agosto-23			Differenza agosto 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			220			213	-7	-3,2%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.028.425	269.025	2.297.450	1.806.428	250.717	2.057.145	-240.305	-10,5%
Prodotti petroliferi	217.565	13.753	231.318	208.314	18.900	227.214	-4.104	-1,8%
Rinfuse liquide non petrolifere	145.794	20.982	166.776	153.417	18.000	171.417	4.641	2,8%
Rinfuse solide	1.050.243	33.711	1.083.954	683.422	15.394	698.816	-385.138	-35,5%
Merci varie	487.891	44.965	532.856	635.114	27.016	662.130	129.274	24,3%
Merci in container	81.482	92.334	173.816	68.636	88.142	156.778	-17.038	-9,8%
Merci su trailer/rotabili	45.450	63.280	108.730	57.525	83.265	140.790	32.060	29,5%
CONTAINER (TEU)	7.947	8.250	16.197	6.633	7.281	13.914	-2.283	-14,1%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	2.571	2.527	5.098	4.170	3.206	7.376	2.278	44,7%
Trailer	2.328	2.390	4.718	2.987	3.000	5.987	1.269	26,9%
Automotive	229	0	229	1.173	0	1.173	944	412,2%
Auto e altri veicoli	14	137	151	10	206	216	65	43,0%
PASSEGGERI (numero) di cui:	9	10	33.886	19	12	59.206	25.320	74,7%
su traghetti	9	10	19	19	12	31	12	63,2%
su navi da crociera			33.867			59.175	25.308	74,7%
	1.665.066	234.290	1.899.356	1.444.697	213.817	1.658.514	-240.842	-12,7%
	363.359	34.735	398.094	361.731	36.900	398.631	537	0,1%

PERIODO	gennaio-agosto 2022			gennaio-agosto 2023			Differenza gen. - ago. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.843			1.673	-170	-10,2%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	16.269.233	2.404.846	18.674.079	15.415.706	2.219.764	17.635.470	-1.038.609	-5,6%
Prodotti petroliferi	1.649.693	68.030	1.717.723	1.616.415	105.971	1.722.386	4.663	0,3%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.302.856	206.885	1.509.741	1.135.629	176.689	1.312.318	-197.423	-13,1%
Rinfuse solide	7.376.511	299.908	7.676.419	6.863.040	227.267	7.090.307	-586.112	-7,6%
Merci varie	4.589.341	289.228	4.878.569	4.433.843	212.286	4.646.129	-232.440	-4,8%
Merci in container	862.642	865.915	1.728.557	856.839	753.056	1.609.895	-118.662	-6,9%
Merci su trailer/rotabili	488.190	674.880	1.163.070	509.940	744.495	1.254.435	91.365	7,9%
CONTAINER (TEU)	86.508	76.759	163.267	74.257	72.460	146.717	-16.550	-10,1%
Numero toccate navi portacontainer			333			301	-32	-9,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	29.662	28.555	58.217	30.410	30.782	61.192	2.975	5,1%
Trailer	24.900	27.134	52.034	25.938	27.909	53.847	1.813	3,5%
Automotive	4.633	0	4.633	4.378	1.178	5.556	923	19,9%
Auto e altri veicoli	129	1.421	1.550	94	1.695	1.789	239	15,4%
PASSEGGERI (numero) di cui:	109	119	123.623	129	99	225.055	101.432	82,0%
su traghetti	109	119	228	129	99	228	0	0,0%
su navi da crociera			123.395			224.827	101.432	82,2%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	agosto-22			agosto-23			Differenza agosto 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.028.425	269.025	2.297.450	1.806.428	250.717	2.057.145	-240.305	-10,5%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	363.359	34.735	398.094	361.731	36.900	398.631	537	0,1%
Prodotti petroliferi	217.565	13.753	231.318	208.314	18.900	227.214	-4.104	-1,8%
Prodotti chimici	54.508	13.482	67.990	105.526	18.000	123.526	55.536	81,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	85.790	7.500	93.290	47.891	0	47.891	-45.399	-48,7%
Concimi	5.496	0	5.496	0	0	0	-5.496	-100,0%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.665.066	234.290	1.899.356	1.444.697	213.817	1.658.514	-240.842	-12,7%
Prodotti agricoli e animali	148.684	0	148.684	147.470	0	147.470	-1.214	-0,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	193.333	33.711	227.044	176.442	10.394	186.836	-40.208	-17,7%
Combustibili minerali	17.352	0	17.352	0	0	0	-17.352	-100,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Prodotti metallurgici	482.822	44.179	527.001	633.756	22.947	656.703	129.702	24,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	550.416	0	550.416	246.359	5.000	251.359	-299.057	-54,3%
Concimi	139.900	0	139.900	114.509	0	114.509	-25.391	-18,1%
Prodotti chimici	4.954	0	4.954	0	2.900	2.900	-2.054	-41,5%
Prodotti Diversi	673	786	1.459	0	1.169	1.169	-290	-19,9%
Merci in container	81.482	92.334	173.816	68.636	88.142	156.778	-17.038	-9,8%
Merci su trailer/rotabili	45.450	63.280	108.730	57.525	83.265	140.790	32.060	29,5%
	427.807	41.211	469.018	371.803	10.394	382.197	-86821	-18,5%

PERIODO	gennaio-agosto 2022			gennaio-agosto 2023			Differenza gen. - ago. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	16.269.233	2.404.846	18.674.079	15.415.706	2.219.764	17.635.470	-1.038.609	-5,6%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	2.952.549	274.915	3.227.464	2.752.044	282.660	3.034.704	-192.760	-6,0%
Prodotti petroliferi	1.649.693	68.030	1.717.723	1.616.415	105.971	1.722.386	4.663	0,3%
Prodotti chimici	528.494	153.520	682.014	530.414	140.989	671.403	-10.611	-1,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	747.783	53.365	801.148	586.628	35.700	622.328	-178.820	-22,3%
Concimi	26.579	0	26.579	18.587	0	18.587	-7.992	-30,1%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	13.316.684	2.129.931	15.446.615	12.663.662	1.937.104	14.600.766	-845.849	-5,5%
Prodotti agricoli e animali	957.298	40.492	997.790	1.270.709	0	1.270.709	272.919	27,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.663.273	94.557	1.757.830	1.566.935	38.395	1.605.330	-152.500	-8,7%
Combustibili minerali	176.433	0	176.433	138.678	0	138.678	-37.755	-21,4%
Minerali e cascami per la metallurgia	43.226	0	43.226	24.537	0	24.537	-18.689	-43,2%
Prodotti metallurgici	4.522.392	253.519	4.775.911	4.388.723	172.624	4.561.347	-214.564	-4,5%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	3.762.943	15.930	3.778.873	2.986.820	8.056	2.994.876	-783.997	-20,7%
Concimi	779.419	164.031	943.450	878.134	200.429	1.078.563	135.113	14,3%
Prodotti chimici	56.616	13.628	70.244	40.540	12.811	53.351	-16.893	-24,0%
Prodotti Diversi	4.252	6.979	11.231	1.807	7.238	9.045	-2.186	-19,5%
Merci in container	862.642	865.915	1.728.557	856.839	753.056	1.609.895	-118.662	-6,9%
Merci su trailer/rotabili	488.190	674.880	1.163.070	509.940	744.495	1.254.435	91.365	7,9%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	agosto-22			agosto-23			Differenza agosto 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	148.684	0	148.684	147.470	0	147.470	-1.214	-0,8%
Cereali	133.407	0	133.407	114.030	0	114.030	-19.377	-14,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	279.123	41.211	320.334	224.333	10.394	234.727	-85.607	-26,7%
Farine di semi e frutti oleosi	60.767	0	60.767	97.707	0	97.707	36.940	60,8%
Semi e frutti oleosi	132.566	0	132.566	78.735	0	78.735	-53.831	-40,6%
Oli e grassi animali e vegetali	59.554	7.500	67.054	40.479	0	40.479	-26.575	-39,6%
Prodotti metallurgici di cui:	482.822	44.179	527.001	633.756	22.947	656.703	129.702	24,6%
Coils	455.238	18.599	473.837	594.553	4.132	598.685	124.848	26,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	550.416	0	550.416	246.359	5.000	251.359	-299.057	-54,3%
Materie prime per l'industria ceramica	516.191	0	516.191	209.966	5.000	214.966	-301.225	-58,4%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-agosto 2022			gennaio-agosto 2023			Differenza gen. - ago. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	957.298	40.492	997.790	1.270.709	0	1.270.709	272.919	27,4%
Cereali	888.596	40.492	929.088	1.174.629	0	1.174.629	245.541	26,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	2.411.056	147.922	2.558.978	2.153.563	74.095	2.227.658	-331.320	-12,9%
Farine di semi e frutti oleosi	724.549	0	724.549	686.726	0	686.726	-37.823	-5,2%
Semi e frutti oleosi	895.682	0	895.682	842.272	0	842.272	-53.410	-6,0%
Oli e grassi animali e vegetali	533.892	53.365	587.257	386.196	35.700	421.896	-165.361	-28,2%
Prodotti metallurgici di cui:	4.522.392	253.519	4.775.911	4.388.723	172.624	4.561.347	-214.564	-4,5%
Coils	4.263.716	134.870	4.398.586	4.122.819	104.040	4.226.859	-171.727	-3,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	3.762.943	15.930	3.778.873	2.986.820	8.056	2.994.876	-783.997	-20,7%
Materie prime per l'industria ceramica	3.447.335	10.130	3.457.465	2.703.758	7.516	2.711.274	-746.191	-21,6%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	agosto-22	agosto-23	Differenza agosto 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	7.947	6.633	-1.314	-16,5%
pieni	5.904	4.412	-1.492	-25,3%
vuoti	2.043	2.221	178	8,7%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.250	7.281	-969	-11,7%
pieni	7.186	6.843	-343	-4,8%
vuoti	1.064	438	-626	-58,8%
CONTAINER TOTALI di cui:	16.197	13.914	-2.283	-14,1%
pieni	13.090	11.255	-1.835	-14,0%
vuoti	3.107	2.659	-448	-14,4%

PERIODO	gennaio-agosto 2022	gennaio-agosto 2023	Differenza gen. - ago. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	86.508	74.257	-12.251	-14,2%
pieni	60.515	55.934	-4.581	-7,6%
vuoti	25.993	18.323	-7.670	-29,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	76.759	72.460	-4.299	-5,6%
pieni	66.147	56.786	-9.361	-14,2%
vuoti	10.612	15.674	5.062	47,7%
CONTAINER TOTALI di cui:	163.267	146.717	-16.550	-10,1%
pieni	126.662	112.720	-13.942	-11,0%
vuoti	36.605	33.997	-2.608	-7,1%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	agosto-22 (PEZZI)	agosto-23 (PEZZI)	Differenza agosto 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	2.571	4.170	1.599	62,2%
Trailer	2.328	2.987	659	28,3%
Automotive	229	1.173	944	412,2%
Auto e altri veicoli	14	10	-4	-28,6%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	2.527	3.206	679	26,9%
Trailer	2.390	3.000	610	25,5%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	137	206	69	50,4%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui	5.098	7.376	2.278	44,7%
Trailer	4.718	5.987	1.269	26,9%
Automotive	229	1.173	944	412,2%
Auto e altri veicoli	151	216	65	43,0%

PERIODO	gennaio-agosto 2022 (PEZZI)	gennaio-agosto 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - ago. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	29.662	30.410	748	2,5%
Trailer	24.900	25.938	1.038	4,2%
Automotive	4.633	4.378	-255	-5,5%
Auto e altri veicoli	129	94	-35	-27,1%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	28.555	30.782	2.227	7,8%
Trailer	27.134	27.909	775	2,9%
Automotive	0	1.178	1.178	n.d.
Auto e altri veicoli	1.421	1.695	274	19,3%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui	58.217	61.192	2.975	5,1%
Trailer	52.034	53.847	1.813	3,5%
Automotive	4.633	5.556	923	19,9%
Auto e altri veicoli	1.550	1.789	239	15,4%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	agosto-22 (NUMERO)	agosto-23 (NUMERO)	Differenza agosto 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	19	31	12	63,2%
in sbarco	9	19	10	111,1%
in imbarco	10	12	2	20,0%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	33.867	59.175	25.308	74,7%
in transito	4.695	9.495	4.800	102,2%
in sbarco/imbarco	9	20	11	122,2%
homeport	29.163	49.660	20.497	70,3%
Numero toccate navi da crociera	14	16	2	14,3%
TOTALE PASSEGGERI	33.886	59.206	25.320	74,7%

PERIODO	gennaio-agosto 2022 (NUMERO)	gennaio-agosto 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - ago. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	228	228	0	0,0%
in sbarco	109	129	20	18,3%
in imbarco	119	99	-20	-16,8%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	123.395	224.827	101.432	82,2%
in transito	21.647	26.973	5.326	24,6%
in sbarco/imbarco	88	112	24	27,3%
homeport	101.660	197.742	96.082	94,5%
Numero toccate navi da crociera	73	62	-11	-15,1%
TOTALE PASSEGGERI	123.623	225.055	101.432	82,0%