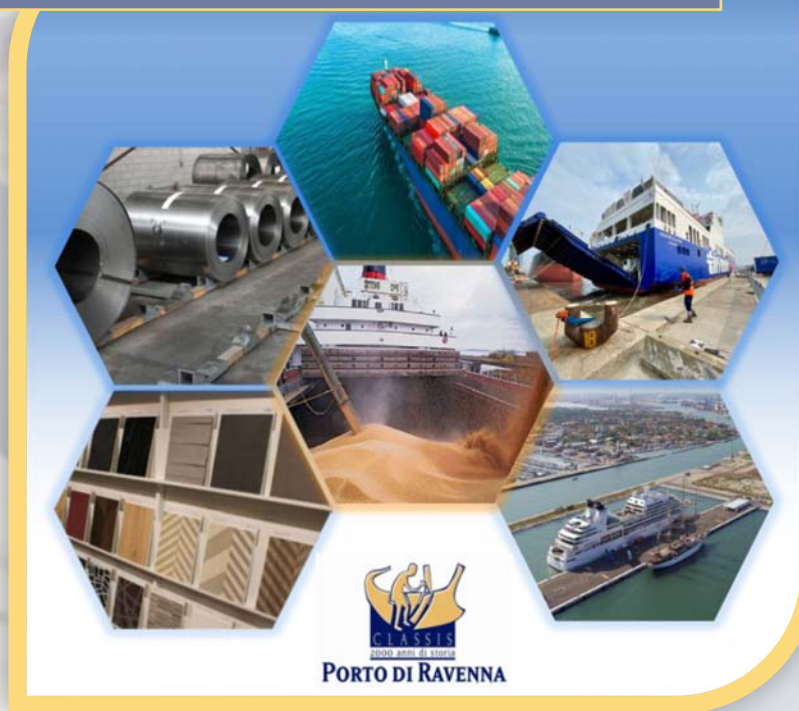


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Agosto 2022



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura dell'AREA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO

dell'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO
SETTENTRIONALE (AdSP MACs)

chiuso il 10.10.2022

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

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

Citazione raccomandata in caso di utilizzo:

AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale, *“Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna”*. Ravenna, Agosto 2022.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Agosto 2022</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	12
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	13
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	17
3.	PRODOTTI METALLURGICI	20
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	24
5.	CROCIERE	33

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	12
FIGURA 3 –CONFRONTO II QUADR. 2022 VS II QUADR. 2021	12

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

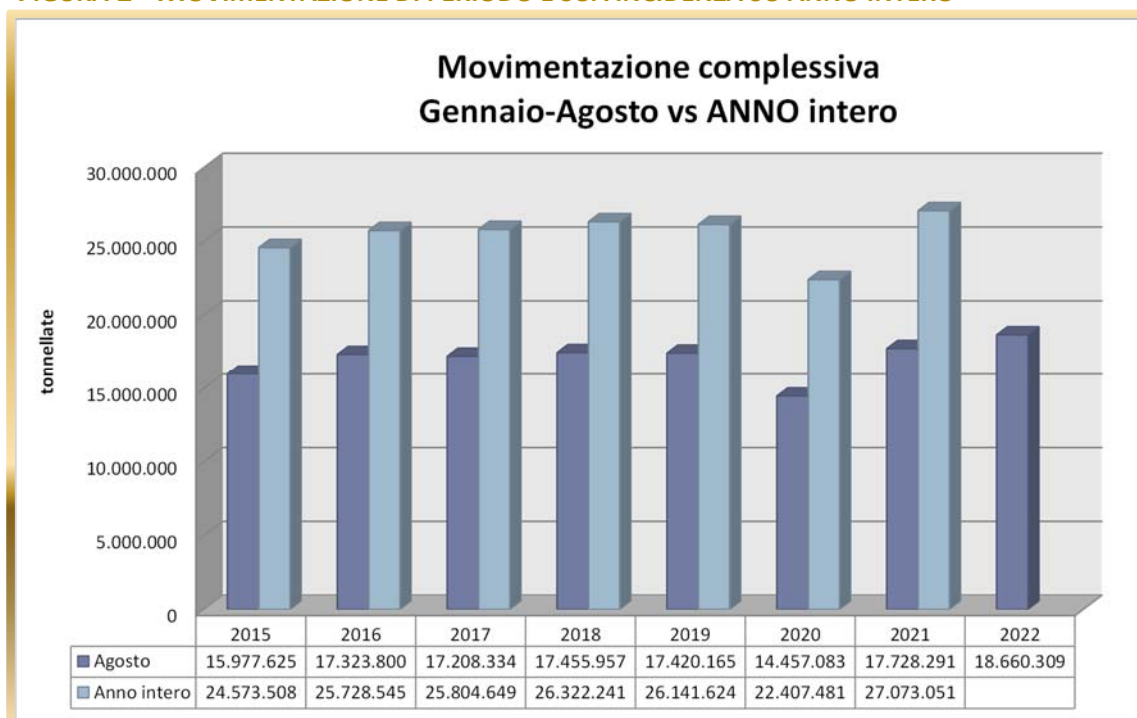
I. Movimentazione complessiva a tutto Agosto 2022

Gennaio-Agosto 2022 Continua il trend positivo per il **PORTO DI RAVENNA** che ha movimentato complessivamente, a tutto il **2° QUADRIMESTRE 2022**, **18.660.309 TONNELLATE**, in crescita del **5,1%** (quasi **900 MILA DI TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **6,6%** rispetto al **2019**, *ante pandemia*.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **16.255.463 TONNELLATE** (+6,6% sul **2021** e +8,2% sul **2019**) e gli **IMBARCHI** pari a **2.404.846 TONNELLATE** (-4,1% sul **2021** e -3,3% sul **2019**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **1.843**, con **37** toccate in più (+2,0%) rispetto ai **PRIMI 8 MESI DEL 2021** e **84** toccate in più (+4,8%) rispetto al **2019**.

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



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

Agosto 2022 Nel mese di **AGOSTO 2022** sono state **MOVIMENTATE COMPLESSIVAMENTE 2.283.681 TONNELLATE**, in crescita dell'**1,0%** (quasi **22 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al **2021** e del **12,8%** rispetto a **AGOSTO 2019**, *ante pandemia*.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **2.014.655 TONNELLATE** (+2,8% rispetto a **AGOSTO 2021** e +18,7% rispetto a **AGOSTO 2019**) e gli **IMBARCHI** pari a **269.026 TONNELLATE** (-11,1% rispetto a **AGOSTO 2021** e -17,5% rispetto a **AGOSTO 2019**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, alla fine del **2° QUADRIMESTRE 2022** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **15.432.845 TONNELLATE** - sono cresciute del **5,0%** rispetto al **2021** e del **6,7%** rispetto al **2019**.

Merci per condizionamento

Nel mese di **AGOSTO 2022** in particolare, con **1.885.587 TONNELLATE**, sono aumentate dell'**1,7%** rispetto a **AGOSTO 2021** e del **13,6%** rispetto ad **AGOSTO 2019**.

Nell'ambito di queste **MERCI SECCHHE**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.728.557 TONNELLATE** di merce) sono aumentate del **11,9%** rispetto ai **PRIMI OTTO MESI DEL 2021** e del **5,2%** rispetto a quelli del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** (**1.163.070 TONNELLATE**) sono aumentate del **22,6%** rispetto al **2021** e del **8,8%** rispetto al **2019**.

Merci secche

Nel mese di **AGOSTO 2022**, in particolare, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, pari a **173.817 TONNELLATE**, sono in linea (**24 TONNELLATE** in meno) con **AGOSTO 2021** ma in calo del **5,1%** rispetto ad **AGOSTO 2019**.

Le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **108.730 TONNELLATE**, sono cresciute del **19,5%** rispetto a **AGOSTO 2021** e calate del **2,5%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione di **3.227.464 TONNELLATE** - alla fine del **2° QUADRIMESTRE 2022** sono aumentati del **5,4%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **5,8%** rispetto a quello del **2019**.

Prodotti liquidi

Nel mese di **AGOSTO 2022**, con **398.094 tonnellate**, sono diminuiti del **2,3%** rispetto a **AGOSTO 2021** pur restando superiori del **9,3%** rispetto a **AGOSTO 2019**.

Prime stime:
settembre in negativo;
positivo però il progressivo
a tutto il 3° trimestre

Dalle prime stime - formulate in base delle comunicazioni preventive caricate sul *Port Community System* a chiusura degli ordinativi – per il mese di **SETTEMBRE** si prospetta un risultato negativo, con una movimentazione di quasi **2,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione rispetto a **SETTEMBRE 2021** del **4,6%** ma superiore del **7,9%** rispetto alla movimentazione di **SETTEMBRE 2019**.

La movimentazione complessiva, quindi, a tutto il **3° TRIMESTRE 2022** dovrebbe raggiungere quota **20,8 MILIONI DI TONNELLATE** (**+4,1%** rispetto al **2021** e **+6,7%** rispetto al **2019**).

Sul risultato del mese di **SETTEMBRE 2022** peserebbe il calo dei **CONCIMI** (**-11%** e **-4%**, rispettivamente, su **SETTEMBRE 2021** e **2019**) e dei **METALLURGICI** (**- 57%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e **-15,7%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**), due settori altamente energivori su cui pesano l'escalation bellica, con la crisi delle fonti di approvvigionamento (per i concimi, il gas metano è anche una materia prima), oltre che gli altissimi costi dell'energia.

Le altre merceologie dovrebbero risultare in crescita: i prodotti **AGROALIMENTARI LIQUIDI** di oltre il **30%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **52%** rispetto a **SETTEMBRE 2019** mentre gli **AGROALIMENTARI SOLIDI** dovrebbero aumentare del **160%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** (ma sarebbero inferiori del **10,7%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**).

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** dovrebbero guadagnare un **39,3%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e un **192,3%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**; buono anche il dato dei **PETROLIFERI**, con un aumento stimato del **54,1%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **22,1%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**.

Segnali positivi anche per i **CHIMICI SOLIDI** che risulterebbero in crescita del **24,4%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **109%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**, e per i **CHIMICI LIQUIDI** in aumento del **18,6%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** ma in calo del **12,8%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**.

Stima positiva, nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022**, per i **CONTAINER**, che dovrebbero superare i **178 MILA TEUs**, segnando un

+13% rispetto ai primi **9 MESI DEL 2021** e oltre il **6%** in più rispetto al **2019**.

Il mese di **SETTEMBRE 2022** risulta però in calo del **2,5%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **23,5%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Dal punto di vista dei volumi movimentati, tuttavia, la **MERCE IN CONTAINER** nei **PRIMI 9 MESI 2022** è stimata in quasi **1,88 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento del **9,7%** rispetto al **2021** e dell'**1,5%** rispetto al **2019**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, i semirimorchi movimentati nei **PRIMI 9 MESI** del **2022** dovrebbero essere quasi pari a **59.000 PEZZI** (oltre il **6%** in più sul **2021** e **+19%** sul **2019**).

Anche la corrispondente **MERCE SU TRAILER** movimentata dovrebbe superare di oltre il **24%** quella movimentata a tutto il **3° TRIMESTRE 2021** e di oltre il **9%** quella del relativo periodo del **2019**.

I COLLI DI BOTTIGLIA DEL TRAFFICO MARITTIMO IL CONTROLLO DEGLI STRETTI

Il commercio mondiale viaggia per il **90%** via mare e chi controlla gli **stretti** controlla gli scambi mondiali.

Lo sviluppo di navi sempre più grandi ha spinto i Paesi su cui ricade il controllo dei canali ad adeguamenti strutturali tali da permettere il transito delle *megaship*, ma gli eventi recenti riguardanti la nave **Ever Given** nel **CANALE DI SUEZ** hanno dimostrato la vulnerabilità di queste importanti vie di comunicazione.

Per danneggiare un Paese o una zona geopolitica ben precisa basta bloccare alcuni di questi snodi commerciali:

- lo **STRETTO DI MALACCA**: tra Indonesia, Malesia e Singapore, è un'importante via di trasporto che collega l'Oceano Indiano, il Mar Cinese Meridionale e l'Oceano Pacifico, ed è la rotta più breve che collega il Medio Oriente e i mercati asiatici tra cui Cina, Giappone, Corea e tutto il Pacifico
- lo **STRETTO DI SINGAPORE**, che segue a Sud-Est lo Stretto di Malacca
- lo **STRETTO DI HORMUZ**: tra l'Oman e l'Iran, collega il Golfo Persico, il Golfo di Oman e il Mar Arabico ed è una delle vie più importanti al mondo
- lo **STRETTO DI BAB AL-MANDAB**: tra Corno d'Africa e Medio Oriente, vi transita il 20% del commercio marittimo mondiale e, per questo, è definito il cuore strategico del mondo, collegando Mediterraneo e Oceano Indiano, Europa e Asia, attraverso il Mar Rosso, il Golfo di Aden e il Mar Arabico. Qui la Cina ha inaugurato nel 2017 la sua unica base militare al di fuori del suo territorio.
- lo **STRETTO DI DANIMARCA**, che collega il Mar Baltico e il Mare del Nord
- il **CAPO DI BUONA SPERANZA**: si trova all'estremità meridionale della Rep. Sudafricana e rappresenta una rotta alternativa, seppure con tempi di transito maggiori, per le navi che navigano verso ovest per aggirare il Golfo di Aden, Bāb al-Mandab e il Canale di Suez
- gli **STRETTI DEL MAR NERO (O STRETTI TURCHI)**: separano l'Asia dall'Europa e comprendono il **BOSFORO** (che collega il Mar Nero al Mar di Marmara) e i **DARDANELLI** (che collegano il Mar di Marmara con l'Egeo e il Mediterraneo)
- il **CANALE DI PANAMÁ**: fondamentale percorso obbligato che collega l'Oceano Pacifico, il Mar dei Caraibi e l'Oceano Atlantico.
- il **CANALE DI SUEZ**: si trova in Egitto e collega il Mar Rosso e il Mar Mediterraneo, strategico per i traffici dal Golfo Persico ai mercati europei e nordamericani, in quanto passaggio d'acqua più diretto tra Asia, Africa ed Europa.

I COLLI DI BOTTIGLIA DEL TRAFFICO MARITTIMO L'AUMENTO DEI DIRITTI DI TRANSITO

DAL 7 OTTOBRE 2022, BOSFORO E DARDANELLI

In base alla *Convenzione di Montreux* del **1936**, la **TURCHIA** ha il completo controllo degli **STRETTI DEL MAR NERO**, consentendo la libera circolazione al traffico commerciale ma riservandosi di chiudere gli stretti in caso di guerra.

La **TURCHIA** ha sempre imposto dei pedaggi a copertura delle spese di manutenzione dei fari, per le squadre di soccorso e per la manutenzione delle navi che attraversano gli stretti, rinunciando nella definizione delle tariffe a circa il **75%** dei suoi diritti di pedaggio ma, nel tempo, l'importo si è eroso di fronte all'aumento dell'inflazione e del **valore dell'oro** e, quindi, si è reso necessario un adeguamento.

Dal **7 OTTOBRE 2022**, quindi, il pedaggio per il transito attraverso lo stretto del **MAR NERO** **QUINTUPLICHERÀ** (da **0,8 DOLLARI** a **4 DOLLARI PER TONNELLATA**), con una crescita delle entrate annuali per la Turchia dagli attuali **40 MILIONI DI DOLLARI** a **200 MILIONI**. Secondo le prime stime, il passaggio giornaliero di una **MINI BULK CARRIER** aumenterà da \$1.358,22 a **\$7.009,44**, per le navi **HANDYSIZE** la tassa passerà da \$3.134,89 a **\$15.863,04**, per le navi **SOPRAMAX** da \$4.844,57 a **\$24.176,64** e per le **PANAMAX** da \$6.384,28 a **\$32.305,44**.

DAL 1° GENNAIO 2023, CANALE DI SUEZ

Dalla sua nazionalizzazione nel **1956** a oggi, nel canale egiziano sono passate **1,05 milioni** di navi per un tonnellaggio netto totale di **30,1 MILIARDI DI SCNT**, generando per l'Egitto introiti pari a **134,3 MILIARDI DI DOLLARI**.

Poiché le tariffe del Canale di Suez dipendono anche dalla **media dei noli di ogni tipologia di navi**, a fronte del consistente aumento dei noli delle portacontainer durante la pandemia, cui si sono aggiunti **l'aumento del prezzo dell'energia** e le **pressioni inflazionistiche** internazionali (che si traducono in un **aumento dei costi operativi** dei servizi di navigazione forniti nel canale) **l'Autorità del Canale di Suez (SCA)** dal **PRIMO GENNAIO 2023** aumenterà i diritti di transito: del **15%** per **TUTTE LE TIPOLOGIE DI NAVI**, fatta eccezione per **RINFUSIERE E NAVI DA CROCIERA**, per le quali l'aumento sarà del **10%**.

Il fatturato aggiuntivo stimato dalla **SCA** ammonterebbe a **700 MILIONI DI DOLLARI**.

I COLLI DI BOTTIGLIA DEL TRAFFICO MARITTIMO L'AUMENTO DEI DIRITTI DI TRANSITO

DAL 1° GENNAIO 2023, CANALE DI PANAMÀ

Il **primo gennaio 2023** entrerà in vigore un nuovo sistema tariffario per i transiti nel canale di Panama, che semplificherà il calcolo dei pedaggi eliminando le fasce di prezzo con l'introduzione di **una singola tariffa**, correlata alle chiuse del canale utilizzate e al tipo e alla dimensione della nave, basata su due componenti:

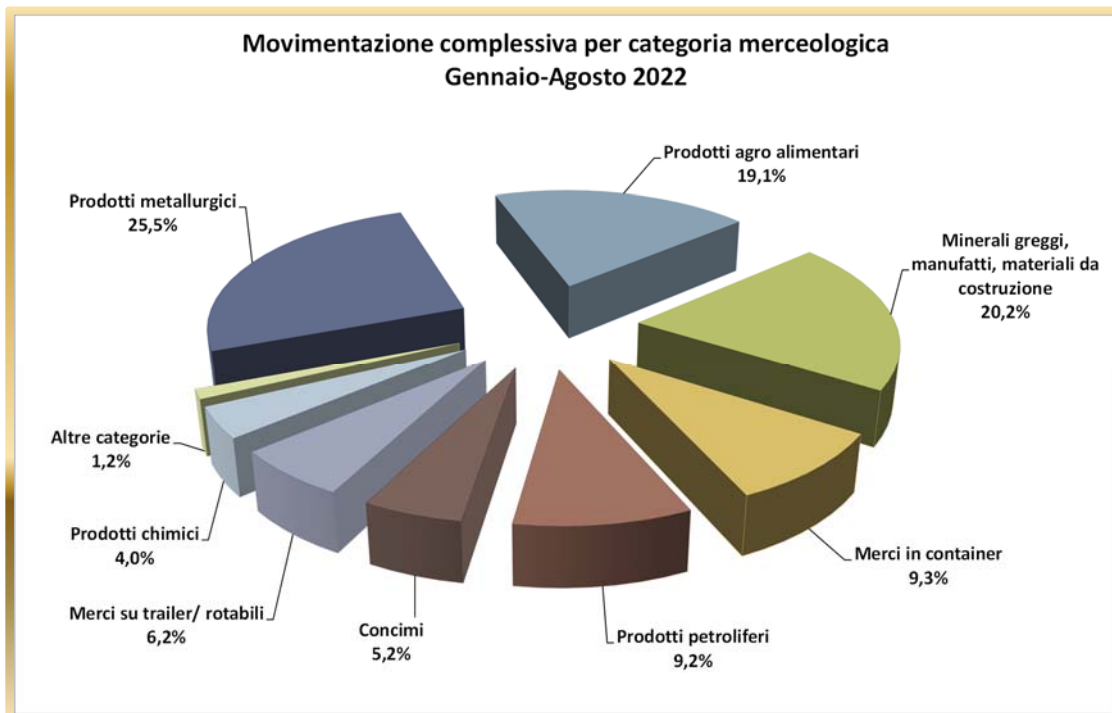
- una **tariffa fissa per transito**, correlata alle **chiuse utilizzate** e alla **categoria dimensionale della nave** (*REGOLARE*, ovvero della larghezza inferiore a **27,74 MT**; *SUPER*, ovvero di larghezza di almeno **27,74 MT**; o *NEO-PANAMAX*, ovvero di larghezza superiore a **32,61 MT**);
- una **tariffa basata sulla capacità** e correlata al **tipo di nave**, alla sua **categoria dimensionale** e all'**unità tariffaria definita**, componente che è stata ideata a riconoscimento del valore del servizio fornito dal canale a ciascun segmento di mercato e categoria dimensionale.

Ad esempio, una *NAVE PORTACONTENITORI NEO-PANAMAX* della capacità di **12.000 TEU** che trasporta container pieni pari al 90% del totale e container vuoti pari al 10%, a partire dal **primo gennaio 2023**, oltre alla tariffa fissa di **300MILA DOLLARI** per le unità neo-panamax di capacità superiore a 10mila teu, pagherà **40 DOLLARI** per ciascun container teu pieno e **5 DOLLARI** per ciascun container teu vuoto, per un totale complessivo di **1,098 MILIONI DI DOLLARI**.

Se però il cliente che opera questa nave da **12.000 TEU** effettuerà transiti nel canale panamense con portacontainer per un totale di più di **1,5 MILIONI DI TEU DI CAPACITÀ** per un periodo di **12 mesi consecutivi**, verrà applicato uno sconto e il pedaggio sarà pari al **95%** della tariffa normale, per **1,043 MILIONI DI DOLLARI**, grazie a un "*programma fedeltà*" in vigore nel **2023** e nel **2024**.

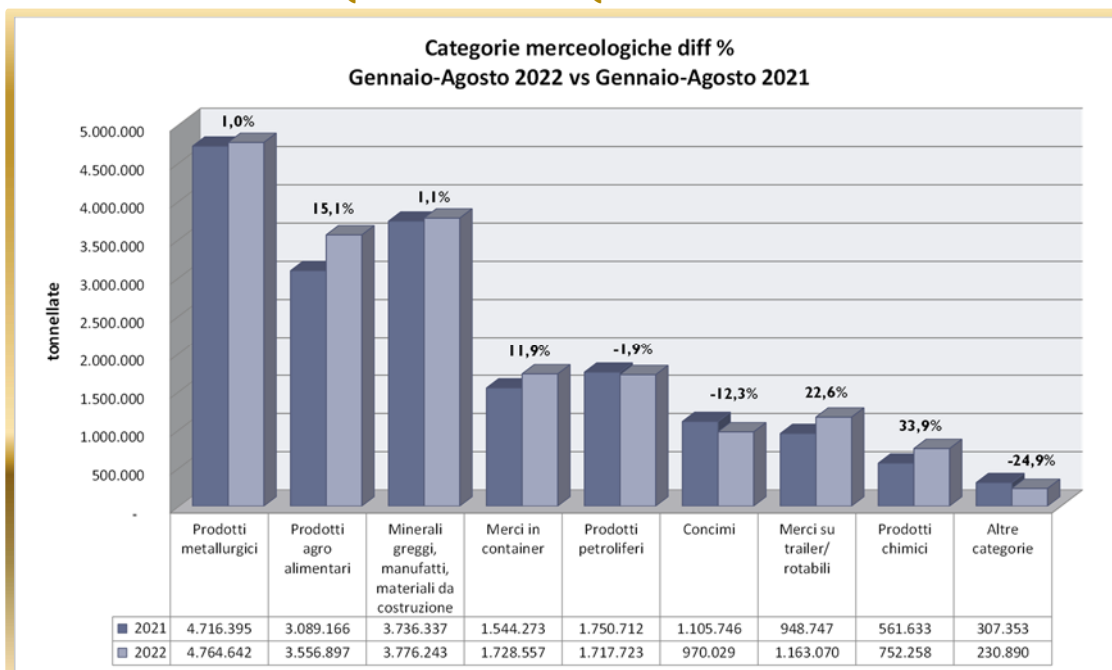
II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 –CONFRONTO II QUADR. 2022 vs II QUADR. 2021



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio-Agosto 2022 Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) ha registrato **3.556.897 TONNELLATE** di merce movimentata a tutto il **2° QUADRIMESTRE DEL 2022**, in crescita di circa il **15,1%** (oltre **460 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **3,9%** rispetto a quello del **2019**.

Agosto 2022 Buona la performance realizzata nel mese di **AGOSTO**, con **469.147 TONNELLATE** di merce movimentata, in crescita del **31,9%** rispetto ad **AGOSTO 2021** e del **4,5%** rispetto ad **AGOSTO 2019**.

Cereali Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nei **PRIMI 8 MESI DEL 2022** si è registrata una consistente ripresa nella movimentazione dei **CEREALI**, che raggiungono le **929.217 TONNELLATE**, in crescita del **137,8%** rispetto al **2021** (quando erano state movimentate **390.773 TONNELLATE**) anche se restano ancora inferiori del **16,7%** rispetto ai **PRIMI 8 MESI 2019**, *ante pandemia*.

In **AGOSTO 2022** si sono registrate ben **133.536 TONNELLATE** di **CEREALI** movimentati, superiori del **130,1%** rispetto ad **AGOSTO 2021** e del **16,0%** rispetto ad **AGOSTO 2019**.

Il 22.09 u.s. è attraccata a Ravenna, proveniente dall'Ucraina, la nave "**Hadar**" con un carico di circa **3.500 TONNELLATE** di **MAIS** e circa **23.500 TONNELLATE** di **GRANO**.

Cereali Made in Italy:
l'aumento dei listini non basta a coprire gli extra costi

Se alcuni settori (come quello del vino) sono stati graziati dalle piogge tardive e dalla previdenza dei produttori con le potature anticipate, la **campagna cerealicola nazionale** paga quest'anno un duro conto al caro costi, al clima impazzito e agli effetti geopolitici della guerra tra **RUSSIA** e **UCRAINA**.

Tuttavia, i rincari e la carenza di fertilizzanti – di cui la **RUSSIA** è il primo produttore ed esportatore mondiale – stanno pesando sulle scelte colturali forse più del cambiamento climatico.

Riduzione dei raccolti

Con lo sblocco dei porti del **MAR NERO** e la partenza delle prime navi garantite dall'accordo con la **TURCHIA** sotto l'egida **ONU**, il vuoto d'offerta di **GRANO TENERO** e **MAIS** aperto sui mercati globali dalla crisi ucraina ha già esaurito l'effetto positivo sui prezzi, con ribassi incontrastati alla riapertura delle Borse merci nazionali dopo la pausa estiva.

Ora la nuova minaccia russa di un blocco dell'export di grano ha riaperto i listini, ma i rincari non bastano a coprire gli **extra-costi** per i produttori che devono fare i conti con concimi e gasolio più che raddoppiati.

Per il **MAIS**, le cui colture al **CENTRO NORD** a fine estate erano devastate dalla siccità, il calo stimato supera abbondantemente il **40%** e si aggiunge a una progressiva riduzione dei raccolti nazionali che ha portato l'**ITALIA**, nel giro di dieci anni, dalla piena autosufficienza a un deficit rispetto al fabbisogno superiore al **50%**.

La carenza di mais rischia di aggravare ulteriormente anche la **crisi degli allevamenti**, dopo l'esclusione delle semine sui terreni a riposo, decisione che il presidente di **CONFAGRICOLTURA**, **Massimiliano Giansanti**, definisce «*assolutamente incomprensibile: mais e soia sono destinati anche all'alimentazione umana e, nel caso della soia, l'Europa è largamente dipendente dalle importazioni. Il fatto è che all'interno della Commissione prevale ormai un atteggiamento negativo ingiustificato nei confronti degli allevamenti*».

Per quanto riguarda il **GRANO**, le ultime indicazioni a trebbiatura ultimata (confermate anche dall'industria molitoria nazionale già in grandissima difficoltà per la crisi energetica) certificano per il **GRANO DURO**, simbolo dell'agroalimentare **Made in Italy** utilizzato per le semole da cui si produce la pasta, raccolti per **3,5 MILIONI DI TONNELLATE (-10%)**, rispetto a un fabbisogno dei molini stimato in **5,5 MILIONI DI TONNELLATE**, mentre per il **GRANO TENERO**, un minimo storico di **2,5 MILIONI DI TONNELLATE** (oltre il **15%** in meno) a fronte di un fabbisogno nazionale di **5,5 MILIONI DI TONNELLATE**, con deficit che si aggirano quindi, rispettivamente, intorno al **40%** e **60%**.

La siccità ha flagellato poi le colture più bisognose di acqua come il **RISO**.

Le risaie italiane hanno perso quasi **9 MILA ETTARI**, scesi dai **227 MILA** del **2021** poco sopra i **218 MILA** stimati quest'anno dall'**ENTE NAZIONALE RISI** sulla base delle denunce trasmesse dai produttori. Una flessione degli investimenti del **4%** a cui corrisponde però un taglio della produzione stimato dalla **COLDIRETTI** in oltre il **30%**.

Farine Nei **PRIMI 8 MESI DEL 2022** la movimentazione delle **FARINE** risulta in aumento del **1,5%** rispetto allo **STESSO PERIODO DEL 2021** ma in calo del **1,7%** rispetto a quella del **2019**.

Il mese di **AGOSTO**, con **60.767 TONNELLATE** (tutti sbarchi), ha registrato un calo (**-3,7%**, pari a poco più di **2 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto a **AGOSTO 2021** mentre il confronto con **AGOSTO 2019** segna un **-54,5%**.

Semi oleosi Stabili gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** nei **PRIMI 8 MESI DEL 2022**, con **895.682 TONNELLATE (+0,3%** rispetto al **2021)**, superiori del **59,5%** rispetto al **2019**. Particolarmente positivo il risultato del mese di **AGOSTO (132.566 TONNELLATE, +120,9%** rispetto al **2021** e **+ 106,8%** rispetto al **2019)**.

Oli animali e vegetali Nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2022** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** sono cresciuti del **0,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, pur calando del **6,2%** rispetto a quello del **2019**. Negativo il risultato del mese di **AGOSTO 2022** che, con **67.054 TONNELLATE**, è calato del **11,2%** rispetto al **2021** e del **21,9%** rispetto al **2019**.

PNRR – MIPAAF: AL VIA GLI INVESTIMENTI SULLA LOGISTICA AGROALIMENTARE

Il **Ministero delle Politiche Agricole** ha pubblicato sul proprio sito l'avviso pubblico per l'accesso alle agevolazioni per lo sviluppo della logistica agroalimentare, a favore delle imprese, in linea con le direttive fornite dal decreto firmato dal ministro **Stefano Patuanelli** il **13 GIUGNO** scorso.

Il provvedimento dà attuazione alla misura del **PNRR “Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo”** cui è destinato un budget da **500 MILIONI DI EURO**, di cui almeno il **40%** destinato al finanziamento di progetti da realizzare nelle **REGIONI ABRUZZO, BASILICATA, CALABRIA, CAMPANIA, MOLISE, PUGLIA, SARDEGNA E SICILIA**.

Il nuovo strumento dei **“Contratti per la logistica agroalimentare”** prevede il sostegno agli investimenti finalizzati a potenziare i sistemi di logistica e stoccaggio, riducendo l'impatto ambientale e rafforzando la competitività delle imprese.

Sono ammissibili alle agevolazioni - si legge nell'Avviso - i programmi di investimento in attivi materiali e immateriali (come locali di stoccaggio delle materie prime agricole, trasformazione e conservazione delle materie prime, digitalizzazione della logistica), gli investimenti nel trasporto alimentare e gli interventi di innovazione dei processi di produzione, dell'agricoltura di precisione e della tracciabilità. I programmi potranno riguardare la creazione di una nuova unità produttiva, l'ampliamento della capacità, la riconversione o la ristrutturazione di un'unità produttiva esistente, o l'acquisizione di un'unità produttiva.

L'ammissibilità dei progetti è subordinata alla destinazione di una quota minima dell'investimento, alternativamente, alla riduzione degli impatti ambientali e alla transizione ecologica (per almeno il **32%**) oppure alla digitalizzazione delle attività (per almeno il **27%**).

Possono partecipare le imprese, in forma singola o associata, anche in forma consortile, le società cooperative, i loro consorzi che operano nel settore agricolo e agroalimentare, le organizzazioni di produttori agricoli, le imprese attive nei settori pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo nonché le imprese commerciali o industriali o addette alla distribuzione.

Le agevolazioni saranno concesse sulla base di una procedura valutativa e fino ad esaurimento dei fondi disponibili.

La presentazione delle domande di agevolazione sarà possibile a partire dalle ore **12.00** del **12 OTTOBRE 2022** e fino alle ore **17.00** del **10 NOVEMBRE 2022**.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio-Agosto 2022 I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno registrato nei **PRIMI 8 MESI 2022** una movimentazione complessiva di **3.776.243 TONNELLATE**, in crescita dell'**1,1%** rispetto al **2021** e del **7,9%** rispetto ai livelli del **2019**, *ante pandemia*.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **3.454.835 TONNELLATE**, è aumentata del **3,2%** rispetto ai **PRIMI 8 MESI 2021** e del **9,4%** rispetto al **2019**.

Agosto 2022 Positivo il mese di **AGOSTO**, con una movimentazione di **547.786 TONNELLATE** (**+18,5%** rispetto a **AGOSTO 2021** e **+12,7%** rispetto al **2019**) grazie in gran parte all'andamento delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **513.561 TONNELLATE**, SONO in crescita del **23,6%** rispetto a **AGOSTO 2021** e del **9,2%** rispetto ad **AGOSTO 2019**.

Cersaie, i rigassificatori strumento chiave per il settore della ceramica

«Il rigassificatore di Ravenna lo faremo con qualsiasi Governo, così come realizzeremo il più grande parco flottante a mare eolico-fotovoltaico, Agnes, un piano da un miliardo di euro che ci permetterà di raddoppiare le rinnovabili al 2026».

Così il presidente della **REGIONE EMILIA ROMAGNA**, **Stefano Bonaccini**, Commissario straordinario per il rigassificatore, nella conferenza inaugurale di **CERSAIE a BOLOGNA FIERE** (che in questa edizione **2022**, con **140 MILA MQ** occupati da **624 ESPOSITORI** di cui **240 ESTERI**, di **26 NAZIONALITÀ**, rievoca i **CERSAIE** degli anni *pre-Covid*) focalizzandosi sulla priorità del tema energetico.

La sfida per un **MADE IN ITALY** energivoro come quello ceramico (che dà lavoro a quasi **27 MILA ADDETTI** diretti in **ITALIA** e genera oltre **5 MILIARDI DI EURO** di surplus commerciale per il Paese) è quella di riuscire a reggere l'esplosione dei costi di gas ed elettricità e a resistere sulla rotta della sostenibilità, su cui ha già battuto tutti i competitor diventando il benchmark green del settore.

A trarre le conclusioni è il presidente di **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, **Giovanni Savorani**.

*«Sarebbe una sconfitta clamorosa, con i portafogli pieni di ordini, i padiglioni e gli alberghi sold-out da **REGGIO EMILIA** fino a **RIMINI** se la sostenibilità d'ora in poi la ottenessimo perché riduciamo il lavoro, ma è il rischio che corriamo con questi prezzi dell'energia».*

Nonostante le bollette decuplicate e i margini negativi, nel **DISTRETTO DI SASSUOLO** sono in realtà poche le fabbriche che hanno spento i forni e l'ottimismo che circola nei **15 PADIGLIONI** del quartiere fieristico porta **Savorani** a concludere che *«una via d'uscita la troviamo di sicuro se Cersaie confermerà le nostre attese».*

La strada c'è e la indica il **MINISTRO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA, Roberto Cingolani**, tra disaccoppiamento del prezzo di rinnovabili e gas, price cap europeo, estrazioni di gas domestico e affrancamento dalla Russia: *«Abbiamo sostituito **25 MILIARDI DI METRI CUBI** di gas russo, metà con metano e altri **12 MILIARDI** con GNL, gli stoccaggi sono già al **90%**, per il **2022** siamo a posto, parlando di quantità. – puntualizza – Ma per il GNL servono i rigassificatori, oggi abbiamo capacità per rigassificarne **3 MILIARDI DI METRI CUBI**, per gli altri abbiamo già comprato **DUE NAVI GASIERE**, dobbiamo mettere in funzione in fretta Piombino, ogni giorno di ritardo mette a rischio la nostra autosufficienza nel **2023**».*

CACCIA ALL'ARGILLA, TRA RESHORING E RICERCA (PAMBIANCO NEWS, 26 SETTEMBRE 2022)

Le argille, prima della guerra in **UCRAINA**, partivano dal **DONBASS**, dove sono presenti in maggior quantità e, dopo una sosta nei porti di **MARIUPOL** e **ODESSA** per essere imbarcate verso il Porto di **RAVENNA**, raggiungevano poi il distretto emiliano della ceramica.

Circa **2 MILIONI DI TONNELLATE** ogni anno (il **30%** del totale) venivano stoccate nel porto romagnolo e poi spedite ai produttori di ceramica e piastrelle.

Un percorso ormai impraticabile che ha indotto i produttori a ricercare nuove fonti di approvvigionamento, prevalentemente in **GERMANIA, FRANCIA, VENEZUELA e INDIA**, ma anche **TURCHIA** e soprattutto, oggi, in **ITALIA**.

L'indipendenza nelle materie prime e nell'energia si era posta come questione prioritaria anche da prima dello scoppio del conflitto.

Oggi fare arrivare l'argilla dall'**INDIA**, Paese al quale si stanno rivolgendo alcune realtà, comporta un incremento importante in termini di costi, mentre più conveniente risulta l'approvvigionamento da fonti più vicine, come **TURCHIA, GERMANIA, FRANCIA**.

E soprattutto dall'**ITALIA**.

La valorizzazione delle cave nostrane potrebbe rappresentare un asset strategico importantissimo, sebbene non sufficiente a coprire il fabbisogno.

L'attività estrattiva da cave e miniere, infatti, è importante per lo sviluppo economico di uno Stato, consentendo la produzione di materie prime alla base di tutti gli altri settori produttivi.

Pesa, tuttavia, l'impatto ambientale, sia in termini di degrado del suolo e di modificazione della morfologia, sia rispetto all'inquinamento che è in grado di produrre in termini di emissioni e di rumore.

Uno studio dello scorso luglio di **Openpolis** (fondazione che svolge attività di raccolta dati in modo indipendente e senza scopo di lucro) sottolinea come nel **2019** fossero presenti in **ITALIA 4.135 SITI ESTRATTIVI AUTORIZZATI**, divisi tra cave e miniere, di cui solo la metà (all'incirca **2.229**) **ATTIVI**.

In generale, per quanto riguarda i materiali non combustibili, sono **8** i paesi in **EUROPA** in cui la produzione supera i **100 MILIONI DI TONNELLATE**. Di questi, l'**ITALIA** è il quinto, con **207,21 MILIONI DI TONNELLATE**, preceduta da **GERMANIA (546,31)**, **ROMANIA (444,78)**, **FRANCIA (351,93)** e **POLONIA (328,49)**.

In **ITALIA** esistono giacimenti di caolino a **BORGOMANERO (NOVARA)**, a **MONTECARLO** nel **LUCCHESI**, alla **TOLFA (ROMA)**, nel **GROSSETANO**, all'isola d'**ELBA**, in **SARDEGNA A NORD DI CAGLIARI** (qui negli ultimi mesi ne è stata incentivata l'estrazione).

La produzione più importante però si ottiene dai giacimenti di **TRETTO (VICENZA)**, dove il caolino è chiamato appunto *terra di Vicenza*.

E quindi, con l'occhio ai costi del trasporto, si guarda in casa.

*“Abbiamo fatto un primo passaggio verso la **TURCHIA** – spiega **Graziano Verdi**, amministratore delegato di **Italcer Group** – che oggi esporta verso l'**ITALIA** circa la metà della materia prima. Ma il nostro obiettivo è arrivare ad avere un **75%** di materie prime italiane, se ci riusciremo. In laboratorio i test sono già stati superati e dovremo applicarli alla produzione”.*

D'altra parte produrre in casa garantisce *“maggiore sicurezza di approvvigionamento”*, oltre ad essere meno inquinanti, *“perché si evita il trasporto su battelli, che insieme agli aerei, sono i mezzi che danneggiano maggiormente l'ambiente”*.

Altro plus, il fatto di *“avere una maggiore costanza perché avendo le materie prime vicino, potremo sempre testare in loco, prima della messa in produzione”*.

3. PRODOTTI METALLURGICI

Gennaio-Agosto 2022 Per i **PRODOTTI METALLURGICI**, a tutto il **2° QUADRIMESTRE 2022**, si registrano nonostante la guerra **4.764.642 TONNELLATE** movimentate, in crescita dell'**1,0%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **7,7%** rispetto ai livelli del **2019**.

Agosto 2022 Il mese di **AGOSTO**, tuttavia, ha registrato un calo della movimentazione del **25,0%** rispetto a **AGOSTO 2021**, con **515.732 TONNELLATE**, che restano comunque superiori del **36,2%** rispetto al mese di **AGOSTO 2019**.

Calano gli sbarchi da Taranto Gli sbarchi provenienti da **TARANTO (ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA)** nei **PRIMI 8 MESI DEL 2022**, pari a **450.920 TONNELLATE**, sono in calo del **21,1%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Ex Ilva: *I sindacati denunciano la grave crisi dello stabilimento e dell'indotto* I sindacati metalmeccanici e delle categorie edili, turismo-commercio e trasporti multiservizi di **TARANTO** hanno denunciato in una nota la **grave crisi del sistema dell'indotto e dell'appalto** dello stabilimento **ACCIAIERIE D'ITALIA**, paventando «*un vero e proprio cortocircuito di uno degli anelli più deboli del sistema, rappresentato dagli appalti e dall'indotto. La terribile condizione di sofferenza rischia di far deflagrare una bomba sociale senza precedenti*».

Oltre «al problema primario della sicurezza – spiegano – in quanto gli impianti sono in uno stato comatoso, le risorse sempre più esigue potrebbero portare al rischio concreto di ulteriori ritardi e mancati pagamenti alle aziende dell'appalto e dell'indotto con riflessi pesantissimi sui lavoratori e sulle aziende. Sicurezza, garanzia occupazionale e certezza delle retribuzioni non sono questioni che possono essere negoziate in ragione dell'irresponsabilità, tanto da parte del Governo che aziendale».

La situazione «complessa – concludono – dello stabilimento di Taranto, legata al pericoloso clima di incertezza sugli sviluppi di un piano industriale e di transizione, non è più trascurabile poiché continua a riflettere pesanti disagi su lavoratori e comunità locale».

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (+19,6% rispetto allo stesso periodo del 2021), i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con **413 MILA TONNELLATE** (-17,9%), la **FRANCIA** con quasi **360 MILA TONNELLATE** (+89,2%) e il **BELGIO** che, con quasi **102 MILA TONNELLATE**, segna un **+1.762,4%**.

Crescono gli scambi UE

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **2.929.108 TONNELLATE** (il 61% del totale), è in calo del **7,5%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Cala l'import da Paesi Extra UE

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono la **CINA**, con **500 MILA TONNELLATE** (+108,9%), la **COREA DEL SUD** con oltre **435 MILA TONNELLATE** (+42,1%), la **TURCHIA** con **325 MILA TONNELLATE** (-20,7%), il **GIAPPONE** con **314 MILA TONNELLATE** (nel 2021 erano arrivati SOLO 24 MILA TONNELLATE), **L'INDIA** la con **300 MILA TONNELLATE** (-57,2%), il **VIETNAM** con **295 MILA TONNELLATE** (+39,1%),

Gli elevati costi energetici hanno costretto i produttori siderurgici a ridurre la produzione in tutta **EUROPA**, ventilando anche chiusure definitive che metterebbero a repentaglio migliaia di posti di lavoro. Lo scrive l'**AGENZIA DI STAMPA REUTERS**, che in un articolo ha tracciato un quadro della situazione e riportato le opinioni di alcuni esponenti del settore.

Il caro energia continua a spaventare l'Europa

Il produttore di acciaio inossidabile **APERAM**, una struttura con **300 DIPENDENTI** che fondeva rottami di acciaio inox per trasformarlo in bramme di grandi dimensioni, benché dotato di **QUATTRO TURBINE EOLICHE** e oltre **50 MILA PANNELLI SOLARI** in funzione nel **BELGIO ORIENTALE**, è stato costretto a interrompere la produzione, avendo pagato in un mese ciò che pagava nel corso di un anno intero. «*Abbiamo delle leve temporanee per affrontare un certo periodo, ma non possono durare anni*», ha affermato **Bernard Hallemans**, responsabile Aperam per l'Europa. «*Se questa situazione proseguirà, assisteremo alla deindustrializzazione di settori come il nostro e l'Europa diventerà dipendente dall'importazione di metalli di base come il nostro*».

Lo scudo delle misure di salvaguardia

Secondo la **COMMISSIONE EUROPEA**, le **misure di Salvaguardia** hanno protetto **195 MILA POSTI DI LAVORO** nel **2021**, tuttavia, secondo numerosi operatori, il gap sotto il profilo dei costi energetici è diventato così ampio che il ricorso all'import potrebbe essere conveniente anche con l'aggiunta del dazio.

In **GERMANIA**, l'industria siderurgica deve far fronte ad extra costi pari a **10 MILIARDI DI EURO** a causa dell'aumento dei prezzi dell'energia, ossia circa un quarto del fatturato medio annuo del settore, cui dovrebbero aggiungersi quelli della transizione verde dell'**UE**.

«*Se non facciamo qualcosa, in Germania saremo minacciati da un inverno di deindustrializzazione*», ha commentato il presidente della federazione tedesca dell'acciaio **WV Stahl**, **Hans Juergen Kerkhoff**.

THYSSENKRUPP STEEL EUROPE ha tagliato la produzione nelle acciaierie tedesche a causa sia degli elevati costi sia della scarsa domanda, dovuta a sua volta alle aspettative di una recessione economica.

ARCELORMITTAL ha spento un altoforno in **GERMANIA** e altri in **FRANCIA, POLONIA** e **SPAGNA**, e prevede che la sua produzione in **EUROPA** nel **QUARTO TRIMESTRE 2022** sarà di circa il **17%** più bassa rispetto allo scorso anno.

Adolfo Aiello, vicedirettore di **EUROFER**, ha avvertito che le fermate di produzione potrebbero diventare definitive qualora la crisi energetica non dovesse risolversi a breve. **EUROFER** ha annunciato che la situazione è notevolmente peggiorata da **AGOSTO**, quando prevedeva un calo dell'**1,7%** del consumo di acciaio europeo per quest'anno e una solida ripresa nel **2023 (+5,6%)**.

Le nuove stime non dovrebbero essere pubblicate prima della fine di ottobre, ma il calo nel **2022** sarà maggiore del previsto e proseguirà nel **2023**.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nei **PRIMI 8 MESI 2022**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **1.717.723 TONNELLATE**, in diminuzione dell'**1,9%** (quasi **33 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2021** e dello **0,8%** rispetto ai **PRIMI 8 MESI DEL 2019**.

In aumento, invece, nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2022** rispetto allo stesso periodo del **2021**, i **PRODOTTI CHIMICI (+31,9%)** che, con **682.014 TONNELLATE**, superano anche i volumi del **2019 (+32,0%)**.

Nel mese di **AGOSTO 2022**, in particolare, i **PRODOTTI PETROLIFERI** sono aumentati "mese su mese" del **7,1%** rispetto al **2021** e del **13,7%** sul **2019**, mentre i **PRODOTTI CHIMICI** sono diminuiti del **22,9%** sul **2021** e dello **0,1%** sul **2019**.

Le annunciate sanzioni dell'**UE** sul petrolio e sui prodotti petroliferi russi cambieranno ulteriormente il modello del commercio petrolifero globale, come sottolinea un report della banca d'investimento norvegese **CLEAVES SECURITIES**: la domanda in termini di **TONNELLATA/MIGLIA** delle navi cisterna aumenterà notevolmente, traducendosi in una domanda aggiuntiva per la capacità di circa **613 NAVI CISTERNA MR (MEDIUM RANGE)** sul mercato.

CLEAVES SECURITIES ha sottolineato che le sanzioni occidentali sul petrolio russo "hanno avuto un effetto catalizzatore sul mercato delle petroliere". Il modello del commercio mondiale di petrolio ha già subito grandi cambiamenti a causa delle sanzioni contro **ROSNEFT** ed ha aumentato ulteriormente i profitti delle navi cisterna. "Abbiamo assistito a un aumento significativo dei guadagni dall'inizio della guerra. Ciò è particolarmente vero per le navi cisterna", afferma il rapporto.

Dopo l'inizio del conflitto russo-ucraino, il flusso di petrolio e prodotti petroliferi russi in **EUROPA** è diminuito, ma questa flessione non è stata particolarmente traumatica.

"Nonostante la guerra, le esportazioni di petrolio della **RUSSIA** rimangono elevate", si legge nel rapporto.

**PETROLIFERI E
CHIMICI**

*Sanzioni UE e nuove
rotte commerciali*

*“Le importazioni europee di petrolio raffinato dalla **RUSSIA** sono diminuite di soli **600.000 BARILI AL GIORNO** e il petrolio greggio di **250.000 BARILI AL GIORNO** alla fine di **AGOSTO**”.*

Ora, però, i paesi dell’**UE** hanno deciso di vietare le importazioni di petrolio dalla **RUSSIA**.

CLEAVES riferisce che, se l’**EUROPA** riuscirà a vietare completamente il petrolio russo entro l’inizio del **2023**, la **RUSSIA** dovrà trovare acquirenti per **1 MILIONE DI BARILI AL GIORNO** di prodotti raffinati e **1,3 MILIONI DI BARILI** di greggio, mentre l’**EUROPA** dovrà importare da altrove, il che ovviamente aumenterà la distanza media di spedizione.

CONCIMI Ancora rilevante il calo dei volumi movimentati nel **PORTO DI RAVENNA** per i **CONCIMI SOLIDI** nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2022**, con **943.450 TONNELLATE (-13,6%** rispetto allo stesso periodo del **2021**), inferiori dell’**1,3%** anche nel confronto con i volumi dello stesso periodo del **2019**.

Per il mese di **AGOSTO** la movimentazione è stata pari a **139.900 TONNELLATE**, in calo dell’**1,7%** rispetto **AGOSTO 2021**, ma che superano comunque del **27,6%** il risultato di **AGOSTO 2019**.

L’aumento esponenziale dei prezzi dei fertilizzanti (per i quali il gas metano non è solo combustibile ma soprattutto materia prima) dal **2021** in poi, insieme a quelli di energia e combustibili, stanno colpendo duramente le aziende agricole italiane, alle prese anche con la scarsità sul mercato di materie prime per la fertilizzazione del terreno, con forti preoccupazioni per questo autunno.

L’**UE**, in effetti, ha sospeso fino al **31 DICEMBRE 2024** i dazi ordinari su *ammoniacca* e *urea*, elementi fondamentali per produrre fertilizzanti azotati (dalla sospensione sono però escluse **RUSSIA** e **BIELORUSSIA**, che da soli esportano nell’UE il **43%** dei fertilizzanti), ma la sospensione avrebbe bisogno di essere estesa a tutte le principali tipologie di concimi usati direttamente dagli agricoltori.

**CHIUDONO LE FABBRICHE DI FERTILIZZANTI, EUROPA IN
PANNE DALL'EMILIA AL BELGIO**
(IL SOLE 24 ORE, 3 SETTEMBRE 2022)

Giovanni Toffoli, Presidente di **Assofertilizzanti - Federchimica**, dipinge così lo scenario prossimo non solo del comparto dell'agrochimica ma dell'intero settore agroalimentare italiano ed europeo: *«In questi mesi in tanti a proposito dell'escalation dei costi energetici hanno usato l'espressione "tempesta perfetta". Ho l'impressione che la vera tempesta perfetta sia quella che deve ancora arrivare. Oggi stiamo scontando una forte riduzione della produzione di fertilizzanti in Europa con incremento dei prezzi e della dipendenza dall'estero. Ma poiché i fertilizzanti sono alla base della produzione agricola, nel giro di pochi mesi questo paradigma si potrebbe trasferire a valle con un sensibile ridimensionamento della produzione agroalimentare, un nuovo rialzo dei prezzi e dell'inflazione, un massiccio ricorso alle importazioni e, soprattutto, un impatto diretto sul bilancio delle famiglie».*

L'industria dei fertilizzanti soffre infatti di una **doppia dipendenza dal gas**, che alimenta il processo produttivo ma che è anche materia prima per la produzione. Per questo gli incrementi medi del **300%** dei prezzi del gas in pochi mesi stanno spingendo molte industrie europee del settore a ridurre, se non a bloccare, la produzione. Sono una ventina i siti temporaneamente chiusi.

*«La principale categoria di fertilizzanti – ha aggiunto il presidente di **Assofertilizzanti** – è quella degli azotati che sono anche quelli più colpiti dai rincari del gas. L'azoto di sintesi rappresenta il **65-70%** dei fertilizzanti utilizzati in agricoltura e proviene dall'ammoniaca. Senza gas, o con il gas a questi prezzi, e senza tubazioni e rigassificatori per importarlo da Paesi diversi dalla **RUSSIA** non ci sono molte alternative. L'unica è ridurre i dazi sull'import di fertilizzanti perché converrebbe di più importarli che produrli. L'**ITALIA**, compresi gli impianti di multinazionali straniere che operano nel nostro paese, è autosufficiente al 50% circa per i fertilizzanti. Ma il 100% delle materie prime per produrli è importata dall'estero».*

La multinazionale norvegese dei fertilizzanti minerali **Yara International**, uno dei leader mondiali del comparto, a **LUGLIO** ha chiuso il proprio impianto a **FERRARA** per la seconda volta quest'anno. In primavera, aveva stoppato lo stabilimento di **LE HAVRE** in **FRANCIA**.

Da **GENNAIO 2022**, **Yara** ha prodotto il **15%** in meno di ammoniaca in **EUROPA** rispetto al **2021** e ha appena annunciato che ridurrà ulteriormente la propria produzione, utilizzando in **EUROPA** solo il **35%** della capacità di produzione di ammoniaca.

Ulteriori tagli produttivi avverranno negli impianti di **SLUISKIL (PAESI BASSI)** e **TERTRE (BELGIO)**.

Con queste misure, **Yara** stima a **3,1 MILIONI DI TONNELLATE** di ammoniaca e **4 MILIONI DI TONNELLATE** di prodotti finiti le riduzioni in atto rispetto alla capacità produttiva annua in **EUROPA**.

Mentre i prezzi del gas sono aumentati di nuovo, il primo produttore polacco **Azoty** ha annunciato che avrebbe sospeso il **90%** della propria produzione di ammoniaca e lo stesso ha fatto il primo produttore lituano, **Achema**. Il colosso tedesco **Basf** ha annunciato che chiuderà l'impianto di **LUDWIGSHAFEN** se le forniture di gas caleranno sotto il **50%** per un periodo prolungato.

Nel Consiglio informale dei ministri agricoli di **VERSAILLES** dello scorso inverno fu ribadita la necessità di rafforzare l'autonomia e la sicurezza alimentare europea sia sui prodotti agricoli di base che sui fertilizzanti necessari per produrre in maniera adeguata.

Ma l'attuale congiuntura tratteggia prospettive che vanno in una direzione diametralmente opposta, perché una nuova rafforzata dipendenza dall'import di fertilizzanti è solo il preludio a una rinnovata dipendenza dall'estero anche di prodotti agroalimentari.

I margini di manovra sono molto ristretti.

Gli agricoltori possono provare a modificare i propri orientamenti colturali, passando da produzioni che richiedono massicce dosi di fertilizzanti come il mais ad altre, come ad esempio i semi oleosi, che ne richiedono meno.

Ma questo rischia di avere ricadute negative sulla zootecnia che non può fare a meno del mais per l'alimentazione animale.

*«Gli unici rimedi – conclude il presidente **Toffoli** – sono quelli della diversificazione degli approvvigionamenti di gas, della costruzione di gasdotti e rigassificatori.*

Poi ci sarà l'alternativa del riciclo dell'ammoniaca prodotta dal settore zootecnico. Alternativa che finora aveva costi esorbitanti ma che con i continui rialzi del gas sta cominciando a essere potenzialmente competitiva.

Poi ci saranno i progressi tecnologici che consentiranno nuove forme di circular economy e la produzione di ammoniaca green da fonti di energia rinnovabili. Ma occorre tempo. Per questo ci stiamo convincendo che lo scenario che abbiamo davanti sarà critico ancora per diversi mesi».

Nei **PRIMI 8 MESI DEL 2022** i **CONTENITORI**, per **163.267 TEUs**, sono cresciuti sia rispetto al **2021 (+14,6%)** sia rispetto al **2019 (+10,3%)**.

CONTENITORI

La crescita ha riguardato sia i **TEUs PIENI**, pari a **126.662** (il **77,5%** del totale dei **TEUs**), in crescita del **15,6%** rispetto al **2021** e del **9,4%** rispetto al **2019**, sia i **TEUs VUOTI**, pari a **36.605**, in crescita del **11,3%** rispetto al **2021** e del **13,7%** rispetto al **2019**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata in contenitori nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2022**, pari a **1.728.557 TONNELLATE**, è in aumento sia rispetto al **2021 (+11,9%)** sia al **2019 (+5,2%)**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **333**, è in crescita sia rispetto alle **311** del **2021 (22 TOCCATE in più)** ma in leggero calo rispetto al **2019 (2 TOCCATE in meno)**.

Nel solo mese di **AGOSTO**, sono stati movimentati **16.197 TEUs**, di cui **13.090 pieni (+7,9% sul 2021)** e **3.107 vuoti (-43,7% sul 2021)**, in calo rispetto a quelli di **AGOSTO 2021 (-8,3%)** e a quelli di **AGOSTO 2019 (-6,3%)**.

Sono **173.817** le **TONNELLATE MENSILI** corrispondenti, **24 TEU** in meno rispetto a **AGOSTO 2021** e in diminuzione del **5,1%** rispetto **AGOSTO 2019**.

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

La società di consulenza marittima **SEA-INTELLIGENCE** ha analizzato i movimenti delle navi portacontainer sulle rotte est-ovest dall'**ASIA** all'**EUROPA**, dall'**ASIA** agli **STATI UNITI** e sulla **ROTTA TRANSATLANTICA**, arrivando alla conclusione che **l'attuale tasso di riempimento stia diminuendo sensibilmente**. In concomitanza con il calo dell'utilizzo delle navi, anche i noli sono diminuiti drasticamente e questa tendenza è destinata a continuare nei prossimi mesi.

Coefficiente di riempimento delle portacontainer in picchiata

L'utilizzo delle navi sulle rotte dall'**ASIA** agli **STATI UNITI** è sceso da quasi il **100%** all'inizio dell'anno a solo l'**80%** circa a **LUGLIO**.

L'agenzia ha osservato, inoltre, che il calo dell'utilizzo delle navi è stato in gran parte il risultato delle tendenze in calo della congestione e dei ritardi.

Questa tendenza è stata particolarmente pronunciata sulla rotta **ASIA-EUROPA**, dove l'utilizzo dello spazio delle navi portacontainer è sceso a circa il **73%** a **LUGLIO**.

SEA-INTELLIGENCE sottolinea che, sebbene i dati non siano stati costanti, il tasso di utilizzo delle navi portacontainer dall'**ASIA** all'**EUROPA** a **LUGLIO** di quest'anno era simile a quello "dell'inizio della pandemia nella primavera del 2020", ed il calo dell'utilizzo dello spazio delle navi e delle tariffe di trasporto è stata una reazione a un mercato in indebolimento. *"Il mercato dei container sta davvero iniziando a raffreddarsi, soprattutto per il volume delle esportazioni dalla **CINA** e il conseguente calo delle tariffe di trasporto"*.

Inoltre, in un altro rapporto **SEA-INTELLIGENCE** evidenzia che, sebbene il volume del trasporto globale di container sia leggermente aumentato a **LUGLIO (+0,6%)**, se si tiene conto della distanza percorsa dai container, la domanda di trasporto del trasporto è in realtà minore.

Secondo i calcoli dell'agenzia, a **LUGLIO 2022** la distanza media percorsa per container è scesa dell'**1,7%**, al di sotto del livello pre-pandemia.

"Questa è una cattiva notizia per i principali armatori di container in quanto significa che, in ogni caso, la domanda globale di capacità di trasporto è diminuita".

L'aumento dei volumi di container può essere attribuito a volumi più elevati su rotte intra-asiatiche più brevi: il numero di container spediti in **ASIA** sarebbe aumentato di **2,1 MILIONI DI TEU** negli ultimi 12 mesi, ma il resto del mondo avrebbe registrato una diminuzione di **2,9 MILIONI DI TEU** nello stesso periodo.

Il calo delle tariffe di trasporto dei container ha avuto anche un impatto negativo sul mercato del noleggio di navi portacontainer. I dati mostrano che i tassi di noleggio delle navi portacontainer sono diminuiti del **20%** nell'ultima settimana.

Buono il risultato complessivo del **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2022** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **4,1%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (58.217 PEZZI, 2.272** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e del **22,6%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (1.163.070 TONNELLATE)** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Inoltre, i pezzi movimentati hanno superato di **5.032 PEZZI** (il **9,5%** in più) i volumi dei **PRIMI 8 MESI DEL 2019**, mentre per la merce si è registrato un aumento dell'**8,8%**.

Per il mese di **AGOSTO 2022** si è registrato un leggero calo: **5.098 PEZZI MOVIMENTATI, 785 PEZZI** in meno (**-13,3%**) rispetto allo stesso mese del **2021**, ma con una crescita in termini di merce movimentata (**108.730 TONNELLATE**) del **19,5%**.

Continua il buon andamento della linea **TRAILER RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**.

Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA

Nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **52.034**, sono cresciuti del **7,3%** rispetto al **2021 (3.545 pezzi** in più) anche se, nel mese di **AGOSTO**, i pezzi sono stati “solamente” **4.718**, con **793 PEZZI** in meno rispetto a **AGOSTO 2021 (-14,4%)** e **72 PEZZI (-1,5%)** in meno rispetto allo stesso mese del **2019**.

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

L'armatore napoletano **Emanuele Grimaldi** ha annunciato al giornale specializzato **TRADE WINDS** che l'omonimo gruppo investirà **1 MILIARDO DI EURO** per rinnovare la flotta, prendendo in consegna **10 NAVI** costruite dai cantieri cinesi **JINLING** e **YANFANG**, tutte con capacità di **9 MILA VEICOLI** e predisposte per l'**alimentazione ad ammoniaca**.

10 nuovi traghetti per GRIMALDI

La prima unità sarà operativa fra tre anni.

GRIMALDI punta così sulla “*propulsione green*” anche in un'ottica di risparmio del consumo di carburante, con un taglio del **50%** dei consumi.

Traghetti merci: Grimaldi in vetta alla graduatoria mondiale Tre compagnie di navigazione italiane (**GRIMALDI GROUP**, **ONORATO ARMATORI** e **GNV**) appaiono nella **Top 20 mondiale in termini di capacità passeggeri e metri lineari di merci ro-ro**, secondo uno studio pubblicato da **SHIPPAX MARKET** sui dati aggiornati al primo trimestre del 2022.

La leadership mondiale, in entrambi i casi, è nelle mani di due compagnie di navigazione tricolori, **ONORATO ARMATORI** e **GRIMALDI GROUP**, che sono le **prime al mondo rispettivamente per capacità passeggeri e metri lineari di carico ro-ro**.

Nel caso della *capacità passeggeri*, **GRIMALDI** è al secondo posto (**46.607 POSTI**), **GNV** al quarto (**36.062 POSTI**), **STENA LINE** al settimo (**26.611 POSTI**), **DFDS** al tredicesimo (**20.154 POSTI**).

In termini di *capacità in metri lineari di merce laminata*, **STENA LINES** (**69.076 ML**) è la seconda al mondo dopo **GRIMALDI** (**86.505 ML**), seguita da **GNV** (**41.9651 ML**). Le classifiche sono aggiornate al primo trimestre del 2022.

AUTOMOTIVE Risultato molto negativo, nel **PERIODO GENNAIO-AGOSTO**, per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato **4.633 PEZZI**, con **1.575 PEZZI IN MENO (-25,4%)** rispetto ai **6.208 PEZZI** del **2021** e **3.121 PEZZI IN MENO (-40,3%)** rispetto ai **7.754 PEZZI** del **2019**.

Ad **AGOSTO** sono stati sbarcati **229 PEZZI**, **72 PEZZI IN MENO (-23,9%)** rispetto allo stesso mese del **2021**.

Automotive: lieve rimbalzo in agosto Si interrompe la striscia di segni negativi nelle vendite di auto in Italia che proseguiva da oltre un anno, anche se è troppo presto per parlare di un'inversione di tendenza.

Nel mese di **AGOSTO 2022**, infatti, sono state immatricolate **71.190 AUTOVETTURE**, con una crescita del **9%** sullo stesso mese del **2021** ma, nonostante il segno positivo, i volumi restano infatti inferiori del **20%** rispetto a quelli registrati nell'**AGOSTO 2020**.

Considerando i **PRIMI OTTO MESI 2022**, le immatricolazioni si attestano a **865.044 UNITÀ**, contro le **1.060.373** dello stesso periodo **2021**, con una flessione del **-18,4%**.

*“Dopo una chiusura del **PRIMO SEMESTRE** a **-22,7%**, con oltre **200.000 VETTURE** immatricolate in meno rispetto al **PRIMO SEMESTRE 2021**, e un recupero a luglio (**-0,8%**), il segno positivo di agosto, mese dai volumi tradizionalmente bassi, deriva in buona parte dal confronto con un agosto 2021 particolarmente nero”, conferma Paolo Scudieri, Presidente di ANFIA, l'Associazione che rappresenta la filiera italiana dell'automotive.*

“Ci aspetta un autunno non facile – aggiunge SCUDIERI - in cui si prospettano ulteriori rincari per aziende, lavoratori e famiglie, con l'incremento dei costi dell'energia e del gas e dell'inflazione.

Facciamo quindi appello all'attuale governo e a tutte le forze politiche affinché si prevedano al più presto ulteriori misure di compensazione del caro energia.

Per il prossimo governo, inoltre, l'auspicio è che prosegua il piano di riconversione della filiera automotive e che si impegni da subito ad adottare misure per la riconversione degli impianti e la riqualificazione degli addetti, per l'attrazione di investimenti sul territorio, per sostenere la ricerca e innovazione nelle nuove tecnologie della mobilità, per stimolare l'aggregazione delle imprese e per un più efficace sostegno alla liquidità”.

5. CROCIERE

Sino a tutto **AGOSTO 2022** si sono registrati a **RAVENNA 73 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **123.395 PASSEGGERI**, di cui **101.660** in “home port” (**51.344** sbarcati e **50.316** imbarcati) e **21.647** “in transit”.

Nel solo mese di **AGOSTO**, si sono registrati **14 SCALI** e **33.867 CROCIERISTI**, di cui **29.163** in “home port” a Ravenna e **4.695** “in transit”.

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

Ravenna protagonista al Seatrade Cruise Med a Malaga

Dopo due anni di stop forzato, causa pandemia da Covid-19, è tornato il **SEATRADE CRUISE MED**, il principale evento dedicato al settore crocieristico nel Mediterraneo.

La fiera si è tenuta nella città spagnola di **MALAGA** e l'organizzazione è stata curata dall'**AUTORITÀ PORTUALE E DAL COMUNE DI MALAGA**, dal **GOVERNO REGIONALE DELL'ANDALUSIA** e, ovviamente, da **MEDCRUISE**, Associazione che rappresenta più di **145 PORTI** dislocati tra **EUROPA, AFRICA E ASIA**.

Più di **150 ESPOSITORI** e migliaia di visitatori hanno preso parte al raduno, partecipando anche ad eventi di networking e a conferenze dedicate, in modo particolare, al tema della sostenibilità e a quello della governance dei dati.

I rappresentanti delle Port Authorities associate in **MEDCRUISE** hanno avuto, così, l'occasione di condividere le esperienze, le buone pratiche e i progetti predisposti per favorire la completa ripresa del settore, fortemente penalizzato nel periodo della pandemia, e per farlo impattando il meno possibile sull'ambiente.

È stato presentato “**Adrijo**”, nato dalla collaborazione tra i porti di **ANCONA, RAVENNA, VENEZIA, TRIESTE, FIUME, ZARA, SPALATO E DUBROVNIK**, progetto che si prefigge l'obiettivo di far conoscere e vivere la cultura degli scali adriatici italiani e croati attraverso un portale digitale interattivo.

Il conflitto tra **RUSSIA** e **UCRAINA** non è stato lasciato ai margini dell'evento e, anzi, durante la cerimonia dei **Seatrade Cruise Awards**, il primo **MedCruise Special Award** è stato dedicato ai porti del **MAR NERO**.

A ricevere il premio è stata **Julia Strikh**, responsabile delle relazioni esterne dell'**AUTORITÀ PORTUALE DI ODESSA**, città che da febbraio vive sotto pressione e il cui scalo è rimasto completamente bloccato per mesi.

L'evento, infine, ha rappresentato anche l'occasione per dare il benvenuto ai nuovi membri della famiglia **MEDCRUISE**, come il porto di **RAVENNA**, la realtà di **TURKLIM** (Associazione degli operatori portuali della Turchia) e il gruppo **WILHEMSEN**.



TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	agosto-21			agosto-22			Differenza AGO. 2022 vs AGO. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Mese di:								
Numero toccate			224			220	-4	-1,8%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.959.353	302.536	2.261.889	2.014.655	269.026	2.283.681	21.792	1,0%
Prodotti petroliferi	202.895	13.082	215.977	217.565	13.753	231.318	15.341	7,1%
Rinfuse liquide non petrolifere	167.833	23.717	191.550	145.794	20.982	166.776	-24.774	-12,9%
Rinfuse solide	847.280	68.248	915.528	1.050.372	33.711	1.084.083	168.555	18,4%
Merci varie	622.288	51.685	673.973	473.992	44.965	518.957	-155.016	-23,0%
Merci in container	87.857	85.984	173.841	81.482	92.335	173.817	-24	0,0%
Merci su trailer/rotabili	31.200	59.820	91.020	45.450	63.280	108.730	17.710	19,5%
CONTAINER (TEU)	10.197	7.460	17.657	7.947	8.250	16.197	-1.460	-8,3%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	2.807	3.076	5.883	2.571	2.527	5.098	-785	-13,3%
Trailer	2.491	3.020	5.511	2.328	2.390	4.718	-793	-14,4%
Automotive	301	0	301	229	0	229	-72	-23,9%
Auto e altri veicoli	15	56	71	14	137	151	80	112,7%
PASSEGGERI (numero) di cui:	13	14	65	9	10	33.886	33.821	52032,3%
su traghetti	13	14	27	9	10	19	-8	-29,6%
su navi da crociera			38			33.867	33.829	89023,7%

PERIODO	gennaio-agosto 2021			gennaio-agosto 2022			Differenza GEN.-AGO. 2022 vs GEN.-AGO. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.806			1.843	37	2,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	15.251.845	2.508.517	17.760.362	16.255.463	2.404.846	18.660.309	899.947	5,1%
Prodotti petroliferi	1.664.108	86.604	1.750.712	1.649.693	68.030	1.717.723	-32.989	-1,9%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.114.064	198.121	1.312.185	1.302.856	206.885	1.509.741	197.556	15,1%
Rinfuse solide	7.081.074	445.767	7.526.841	7.376.640	299.908	7.676.548	149.707	2,0%
Merci varie	4.330.992	346.612	4.677.604	4.575.442	289.228	4.864.670	187.066	4,0%
Merci in container	728.999	815.274	1.544.273	862.642	865.915	1.728.557	184.284	11,9%
Merci su trailer/rotabili	332.608	616.139	948.747	488.190	674.880	1.163.070	214.323	22,6%
CONTAINER (TEU)	74.272	68.164	142.436	86.508	76.759	163.267	20.831	14,6%
Numero toccate navi portacontainer			311			333	22	7,1%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	29.298	26.647	55.945	29.662	28.555	58.217	2.272	4,1%
Trailer	23.034	25.455	48.489	24.900	27.134	52.034	3.545	7,3%
Automotive	6.208	0	6.208	4.633	0	4.633	-1.575	-25,4%
Auto e altri veicoli	56	1.192	1.248	129	1.421	1.550	302	24,2%
PASSEGGERI (numero) di cui:	136	174	348	109	119	123.623	123.275	35423,9%
su traghetti	136	174	310	109	119	228	-82	-26,5%
su navi da crociera			38			123.395	123.357	324623,7%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	agosto-21			agosto-22			Differenza AGO. 2022 vs AGO. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.959.353	302.536	2.261.889	2.014.655	269.026	2.283.681	21.792	1,0%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	370.728	36.799	407.527	363.359	34.735	398.094	-9.433	-2,3%
Prodotti petroliferi	202.895	13.082	215.977	217.565	13.753	231.318	15.341	7,1%
Prodotti chimici	64.445	23.717	88.162	54.508	13.482	67.990	-20.172	-22,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	103.388	0	103.388	85.790	7.500	93.290	-10.098	-9,8%
Concimi	0	0	0	5.496	0	5.496	5.496	n.d.
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.588.625	265.737	1.854.362	1.651.296	234.291	1.885.587	31.225	1,7%
Prodotti agricoli e animali	99.317	0	99.317	148.813	0	148.813	49.496	49,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	135.965	17.113	153.078	193.333	33.711	227.044	73.966	48,3%
Combustibili minerali	25.781	0	25.781	17.352	0	17.352	-8.429	-32,7%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.008	0	7.008	0	0	0	-7.008	-100,0%
Prodotti metallurgici	641.305	46.629	687.934	471.553	44.179	515.732	-172.202	-25,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	454.015	8.117	462.132	547.786	0	547.786	85.654	18,5%
Concimi	99.288	43.018	142.306	139.900	0	139.900	-2.406	-1,7%
Prodotti chimici	5.220	0	5.220	4.954	0	4.954	-266	-5,1%
Prodotti Diversi	1.669	5.056	6.725	673	786	1.459	-5.266	-78,3%
Merci in container	87.857	85.984	173.841	81.482	92.335	173.817	-24	0,0%
Merci su trailer/rotabili	31.200	59.820	91.020	45.450	63.280	108.730	17.710	19,5%

PERIODO	gennaio-agosto 2021			gennaio-agosto 2022			Differenza GEN.-AGO. 2022 vs GEN.-AGO. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	15.251.845	2.508.517	17.760.362	16.255.463	2.404.846	18.660.309	899.947	5,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	2.778.172	284.725	3.062.897	2.952.549	274.915	3.227.464	164.567	5,4%
Prodotti petroliferi	1.664.108	86.604	1.750.712	1.649.693	68.030	1.717.723	-32.989	-1,9%
Prodotti chimici	381.679	135.502	517.181	528.494	153.520	682.014	164.833	31,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	718.710	62.619	781.329	747.783	53.365	801.148	19.819	2,5%
Concimi	13.675	0	13.675	26.579	0	26.579	12.904	94,4%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	12.473.673	2.223.792	14.697.465	13.302.914	2.129.931	15.432.845	735.380	5,0%
Prodotti agricoli e animali	529.435	3.000	532.435	957.427	40.492	997.919	465.484	87,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.638.249	137.153	1.775.402	1.663.273	94.557	1.757.830	-17.572	-1,0%
Combustibili minerali	225.624	0	225.624	176.433	0	176.433	-49.191	-21,8%
Minerali e cascami per la metallurgia	56.054	0	56.054	43.226	0	43.226	-12.828	-22,9%
Prodotti metallurgici	4.399.365	317.030	4.716.395	4.511.123	253.519	4.764.642	48.247	1,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	3.620.414	115.923	3.736.337	3.760.313	15.930	3.776.243	39.906	1,1%
Concimi	890.386	201.685	1.092.071	779.419	164.031	943.450	-148.621	-13,6%
Prodotti chimici	44.452	0	44.452	56.616	13.628	70.244	25.792	58,0%
Prodotti Diversi	8.087	17.588	25.675	4.252	6.979	11.231	-14.444	-56,3%
Merci in container	728.999	815.274	1.544.273	862.642	865.915	1.728.557	184.284	11,9%
Merci su trailer/rotabili	332.608	616.139	948.747	488.190	674.880	1.163.070	214.323	22,6%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	agosto-21			agosto-22			Differenza AGO. 2022 vs AGO. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	99.317	0	99.317	148.813	0	148.813	49.496	49,8%
Cereali	58.023	0	58.023	133.536	0	133.536	75.513	130,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	239.353	17.113	256.466	279.123	41.211	320.334	63.868	24,9%
Farine di semi e frutti oleosi	63.113	0	63.113	60.767	0	60.767	-2.346	-3,7%
Semi e frutti oleosi	60.006	0	60.006	132.566	0	132.566	72.560	120,9%
Oli e grassi animali e vegetali	75.477	0	75.477	59.554	7.500	67.054	-8.423	-11,2%
Prodotti metallurgici di cui:	641.305	46.629	687.934	471.553	44.179	515.732	-172.202	-25,0%
Coils	579.609	26.315	605.924	455.238	18.599	473.837	-132.087	-21,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	454.015	8.117	462.132	547.786	0	547.786	85.654	18,5%
Materie prime per l'industria ceramica	415.423	0	415.423	513.561	0	513.561	98.138	23,6%
Clinker	0	8.117	8.117	0	0	0	-8.117	-100,0%

PERIODO	gennaio-agosto 2021			gennaio-agosto 2022			Differenza GEN.-AGO. 2022 vs GEN.-AGO. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	529.435	3.000	532.435	957.427	40.492	997.919	465.484	87,4%
Cereali	390.773	0	390.773	888.725	40.492	929.217	538.444	137,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	2.356.959	199.772	2.556.731	2.411.056	147.922	2.558.978	2.247	0,1%
Farine di semi e frutti oleosi	694.435	19.181	713.616	724.549	0	724.549	10.933	1,5%
Semi e frutti oleosi	892.873	0	892.873	895.682	0	895.682	2.809	0,3%
Oli e grassi animali e vegetali	527.551	55.835	583.386	533.892	53.365	587.257	3.871	0,7%
Prodotti metallurgici di cui:	4.399.365	317.030	4.716.395	4.511.123	253.519	4.764.642	48.247	1,0%
Coils	4.019.957	207.436	4.227.393	4.263.716	134.870	4.398.586	171.193	4,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	3.620.414	115.923	3.736.337	3.760.313	15.930	3.776.243	39.906	1,1%
Materie prime per l'industria ceramica	3.330.207	17.449	3.347.656	3.444.705	10.130	3.454.835	107.179	3,2%
Clinker	0	98.474	98.474	0	5.800	5.800	-92.674	-94,1%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	agosto-21	agosto-22	Differenza AGO. 2022 vs AGO. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	10.197	7.947	-2.250	-22,1%
pieni	5.090	5.904	814	16,0%
vuoti	5.107	2.043	-3.064	-60,0%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	7.460	8.250	790	10,6%
pieni	7.044	7.186	142	2,0%
vuoti	416	1.064	648	155,8%
CONTAINER TOTALI di cui:	17.657	16.197	-1.460	-8,3%
pieni	12.134	13.090	956	7,9%
vuoti	5.523	3.107	-2.416	-43,7%

PERIODO	gennaio- agosto 2021	gennaio- agosto 2022	Differenza GEN.-AGO. 2022 vs GEN.-AGO. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	74.272	86.508	12.236	16,5%
pieni	47.164	60.515	13.351	28,3%
vuoti	27.108	25.993	-1.115	-4,1%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	68.164	76.759	8.595	12,6%
pieni	62.392	66.147	3.755	6,0%
vuoti	5.772	10.612	4.840	83,9%
CONTAINER TOTALI di cui:	142.436	163.267	20.831	14,6%
pieni	109.556	126.662	17.106	15,6%
vuoti	32.880	36.605	3.725	11,3%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	agosto-21	agosto-22	Differenza AGO. 2022 vs AGO. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	2.807	2.571	-236	-8,4%
Trailer	2.491	2.328	-163	-6,5%
Automotive	301	229	-72	-23,9%
Auto e altri veicoli	15	14	-1	-6,7%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.076	2.527	-549	-17,8%
Trailer	3.020	2.390	-630	-20,9%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	56	137	81	144,6%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	5.883	5.098	-785	-13,3%
Trailer	5.511	4.718	-793	-14,4%
Automotive	301	229	-72	-23,9%
Auto e altri veicoli	71	151	80	112,7%

PERIODO	gennaio-agosto 2021	gennaio-agosto 2022	Differenza GEN.-AGO. 2022 vs GEN.-AGO. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	29.298	29.662	364	1,2%
Trailer	23.034	24.900	1.866	8,1%
Automotive	6.208	4.633	-1.575	-25,4%
Auto e altri veicoli	56	129	73	130,4%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	26.647	28.555	1.908	7,2%
Trailer	25.455	27.134	1.679	6,6%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	1.192	1.421	229	19,2%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	55.945	58.217	2.272	4,1%
Trailer	48.489	52.034	3.545	7,3%
Automotive	6.208	4.633	-1.575	-25,4%
Auto e altri veicoli	1.248	1.550	302	24,2%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	agosto-21	agosto-22	Differenza AGO. 2022 vs AGO. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	27	19	-8	-29,6%
in sbarco	13	9	-4	-30,8%
in imbarco	14	10	-4	-28,6%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	38	33.867	33.829	89023,7%
in transito	38	4.695	4.657	12255,3%
in sbarco/imbarco	0	9	9	n.d.
homeport	0	29.163	29.163	n.d.
Numero toccate navi da crociera	1	14	13	1300,0%
TOTALE PASSEGGERI	65	33.886	33.821	52032,3%

PERIODO	gennaio-agosto 2021	gennaio-agosto 2022	Differenza GEN.-AGO. 2022 vs GEN.-AGO. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	310	228	-82	-26,5%
in sbarco	136	109	-27	-19,9%
in imbarco	174	119	-55	-31,6%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	38	123.395	123.357	324623,7%
in transito	38	21.647	21.609	56865,8%
in sbarco/imbarco	0	88	88	n.d.
homeport	0	101.660	101.660	n.d.
Numero toccate navi da crociera	1	73	72	7200,0%
TOTALE PASSEGGERI	348	123.623	123.275	35423,9%