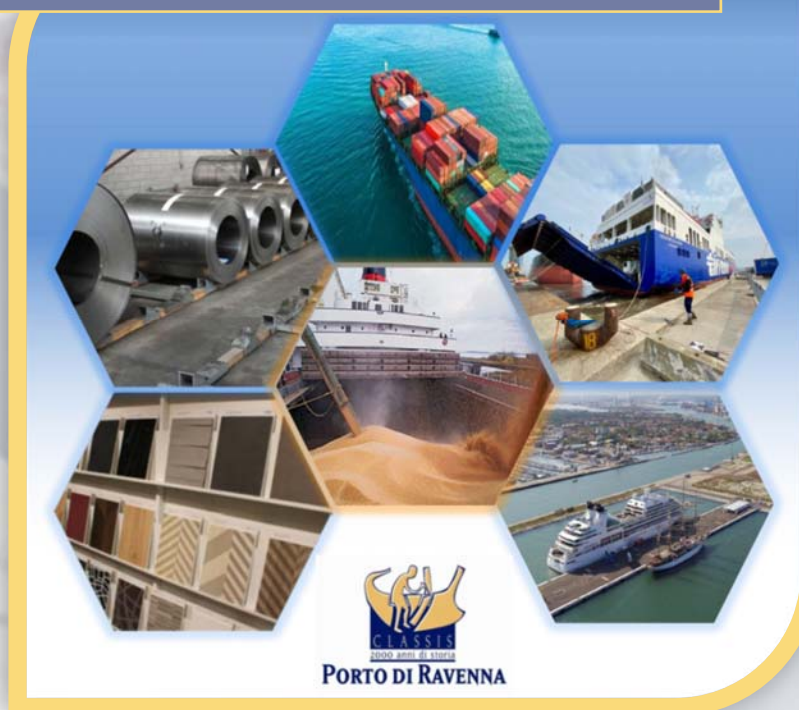


# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



  
CLASSIS  
1500 ANNI DI STORIA  
PORTO DI RAVENNA

*Settembre 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 07.11.2023*

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, Settembre 2023.



## SOMMARIO

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| <i>I.</i>   | <i>Movimentazione complessiva a tutto Settembre 2023</i> .....      | 5  |
| <i>II.</i>  | <i>Il conflitto israelo-palestinese e il porto di Ravenna</i> ..... | 8  |
| <i>III.</i> | <i>Focus Categorie Merceologiche</i> .....                          | 10 |
| 1.          | COMPARTO AGROALIMENTARE.....  | 11 |
| 2.          | MATERIALI DA COSTRUZIONE .....                                      | 15 |
| 3.          | PRODOTTI METALLURGICI.....  | 18 |
| 4.          | ALTRE MERCEOLOGIE .....   | 20 |
| 5.          | CROCIERE .....  | 27 |
| 6.          | TRAFFICO FERROVIARIO .....  | 30 |

## INDICE DELLE FIGURE

|   |    |
|---|----|
| FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO ..... | 5  |
| FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA.....      | 10 |
| FIGURA 3 – CONFRONTO PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2023 vs 2022.....          | 10 |

## INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

|              |                                    |
|--------------|------------------------------------|
| TABELLA N. 1 | RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE           |
| TABELLA N. 2 | MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)    |
| TABELLA N. 3 | FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE |
| TABELLA N. 4 | CONTAINER                          |
| TABELLA N. 5 | TRAILER E ROTABILI                 |
| TABELLA N. 6 | PASSEGGERI                         |
| TABELLA N. 7 | TRAFFICO FERROVIARIO               |
| TABELLA ESPO |                                    |



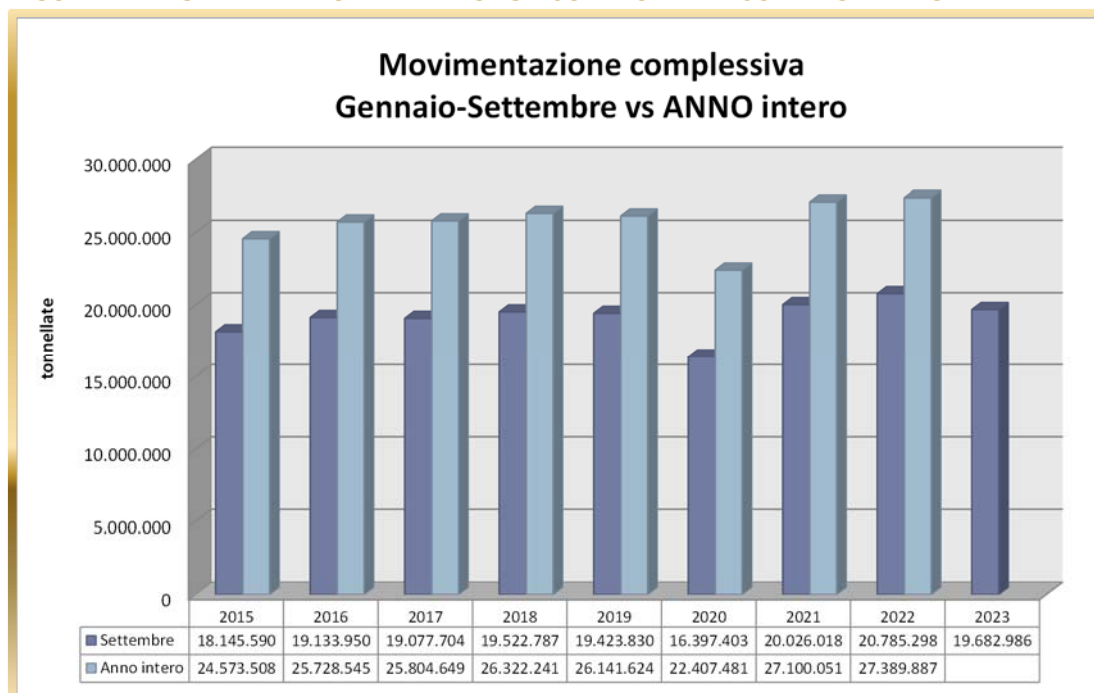
## I. *Movimentazione complessiva a tutto Settembre 2023*

**Gennaio-Settembre** Il **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI 9 MESI DEL 2023** ha movimentato complessivamente **19.682.987 TONNELLATE**, in calo del **5,3%** (oltre **1,1 MILIONI DI TONNELLATE** in meno) rispetto l'anno precedente.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **17.160.082 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **2.522.905 TONNELLATE** (rispettivamente **-5,3%** e **-5,0%** in confronto ai **PRIMI 9 MESI del 2022**).

**Numero di toccate** Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **1.896**, per **158** toccate in meno (**-8,3%**) rispetto al **2022**.

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



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

**Settembre 2023** Negativo l'andamento del mese di **SETTEMBRE**, nel quale sono state movimentate **2.034.517 TONNELLATE**, in diminuzione del **3,6%** (quasi **77 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.731.375 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **303.142 TONNELLATE** (rispettivamente **-6,9%** e **+21,0%** in confronto a **SETTEMBRE 2022**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO, A TUTTO IL 3° TRIMESTRE 2023** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **16.223.502 TONNELLATE** - sono diminuite del **5,5%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, mentre il mese di **SETTEMBRE**, con **1.609.736 TONNELLATE**, è in calo del **6,0%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

**Merci per condizionamento**

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.802.491 TONNELLATE**) sono diminuite del **4,5%** rispetto al **2022**, ma sono in recupero grazie a un mese di **SETTEMBRE** positivo, in cui sono state movimentate **192.596 TONNELLATE (+21,4% al 2022)**.

**Merci secche**

Continua invece il buon andamento delle **MERCI SU ROTABILI** che chiudono i **PRIMI NOVE MESI DEL 2023** in crescita del **5,5%** rispetto al **2022**, movimentando **1.398.615 TONNELLATE**, nonostante il mese di **SETTEMBRE** sia in calo dell'**11,2%** (con **144 MILA TONNELLATE** movimentate contro le **162 MILA TONNELLATE** del mese di **SETTEMBRE 2022**).

Nei **9 MESI DEL 2023** i **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **3.459.485 TONNELLATE**, sono in calo (**-4,6%**) rispetto allo stesso periodo del **2022**, ma comunque in recupero grazie al mese di **SETTEMBRE 2023**, che ha chiuso in positivo a **424.781 TONNELLATE (+6,4%)**.

**Prodotti liquidi**

In base alle comunicazioni preventive caricate sul **PORT COMMUNITY SYSTEM** alla chiusura degli ordinativi, per il mese di **OTTOBRE 2023** si stima una movimentazione complessiva di quasi **2,1 MILIONI DI TONNELLATE**, con un calo del **10,5%** rispetto a **OTTOBRE 2022**.

**Prime stime per ottobre 2023**

Buono il risultato dei **METALLURGICI**, in aumento di oltre il **66%**, dei **PETROLIFERI (+16%)**, dei **CHIMICI SOLIDI (+169%)** mentre per le altre merceologie si stimano cali più o meno significativi: gli **AGROALIMENTARI SOLIDI** dovrebbero calare del **42%** mentre quelli **LIQUIDI** di quasi il **2%**, i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** di quasi il **56%**, i **CHIMICI LIQUIDI** del **47%**, i **CONCIMI** del **23%**.



In diminuzione rispetto a **OTTOBRE 2022** anche la *MERCE SU TRAILER* sia per *TONNELLATE* (il -19% in meno) che per *NUMERO DI TRAILER* (-21%).

Si stima in calo anche la *MERCE IN CONTAINER* per *TONNELLATE* (quasi -4% in meno) anche se in leggero aumento per *NUMERO DI TEUs* (quasi +2%).

Il **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2023** dovrebbe chiudersi, in sintesi, con una *MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA* di poco più di **21,5 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo di circa il 5% rispetto al **2022**. Come progressivo, sono in crescita i *CONCIMI* (quasi +11%), i *METALLURGICI* (+3%) e i *PETROLIFERI* (+2,5%).

In calo di oltre il 25%, invece, i *MATERIALI DA COSTRUZIONE* (3,5 MILIONI DI TONN. movimentate), del 27% i *CHIMICI SOLIDI* e del 5% i *LIQUIDI*, del 17% gli *AGROALIMENTARI LIQUIDI* (835.000 TONN. movimentate) e di oltre il 4% quelli *SOLIDI* (3,5 MILIONI DI TONN. movimentate).

Stima negativa nei **PRIMI 10 MESI DEL 2023**, ma comunque in ripresa, per i *CONTAINER*, con oltre **180 MILA TEUs** (-6,8% rispetto al **2022**); dal punto di vista dei volumi movimentati, la *MERCE IN CONTAINER* è stimata in poco meno di **2 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione di oltre il 4% rispetto al **2022**.

In calo invece il numero dei *TRAILER* movimentati che, con un contributo particolarmente negativo del mese di **OTTOBRE**, nei **PRIMI 10 MESI DEL 2023** dovrebbero raggiungere circa **65.860 PEZZI** (circa **780 PEZZI** in meno, -1,2%) con la *MERCE SU TRAILER* però che dovrebbe superare **1,5 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento di oltre il 16% rispetto a quella movimentata fino a **OTTOBRE 2022**.

Per quanto riguarda le *CROCIERE*, in **OTTOBRE** si sono registrate **17 ATTRACCHI DI NAVI DA CROCIERE** e circa **56.618 PASSEGGERI** e pertanto i **10 MESI** dovrebbero chiudersi con oltre **330.000 PASSEGGERI** (si veda l'approfondimento nel successivo **capitolo 5**).

## IL CONFLITTO ISRAELO-PALESTINESE E IL PORTO DI RAVENNA

La serie di attacchi terroristici con cui *HAMAS* ha colpito **ISRAELE** lo scorso **7 ottobre** e la massiccia campagna di bombardamenti massicci su **GAZA** avviata dal governo di **TEL AVIV**, che ha avviato nella Striscia di **GAZA** una campagna di bombardamenti massicci e una vasta operazione di terra da parte dell'esercito, rappresentano l'inizio della terza crisi globale che il mondo attraversa dal **2020**, dopo la pandemia di *Covid-19* e l'aggressione dell'**UCRAINA** da parte della **RUSSIA**.

Oltre agli effetti drammatici in termini di perdita di migliaia di vite umane, il conflitto ha ripercussioni economiche notevoli e influisce su settori nevralgici come quello dell'energia e del trasporto marittimo, ovviamente con sfumature nettamente diverse a seconda che le operazioni militari restino circoscritte oppure che entrino in gioco Paesi come l'**IRAN**, in caso di escalation.

Per quanto riguarda la situazione attuale, il *segmento crocieristico* ha sin da subito dovuto fronteggiare le prime difficoltà, con le compagnie che hanno riprogrammato gli itinerari cancellando gli scali nei porti israeliani per motivi di sicurezza.

Per il *comparto container* la taiwanese *EVERGREEN* è stata la prima compagnia di navigazione a dichiarare lo stato di forza maggiore (che sospende le parti da responsabilità e obblighi nel caso in cui si verificano circostanze straordinarie al di fuori del controllo di chiunque, comprese guerre, scioperi, epidemie e rivolte) su una spedizione marittima verso **ISRAELE**, annunciando di aver dirottato verso il più sicuro **PORTO DI HAIFA** una propria nave originariamente diretta ad **ASHDOD**.

I *tassi di assicurazione* del rischio di guerra sono, inoltre, aumentati di **PIÙ DI DIECI VOLTE** negli ultimi giorni per navi che si dirigono nei porti israeliani. In proposito, la compagnia di navigazione israeliana *ZIM* ha comunicato ai clienti che *"In questo momento, nonostante la situazione di guerra, tutti i porti locali, ASHDOD, HAIFA ED EILAT, funzionano normalmente"*, precisando però che i suoi assicuratori hanno imposto un *war risk premium surcharge* (fino a **100 DOLLARI** a container, soggetti a variazioni ogni 24 ore) sul costo del carico lungo i **5 COLLEGAMENTI** che abbiano come destinazione e origine **ISRAELE**. Aumento che, afferma il vettore, *"ora siamo obbligati a pagare per mantenere il servizio da e per Israele"*. Il porto commerciale di **ASHKELON**, più vicino ai combattimenti e principalmente utilizzato dalle *petroliere*, è invece attualmente chiuso.

I più pessimisti temono che un'estensione del conflitto ad altri Paesi possa mettere a rischio due punti nevralgici per il trasporto marittimo: il **CANALE DI SUEZ**, fondamentale per *tutti i tipi di navi commerciali, comprese le navi portacontainer* (con la sua chiusura aumenterebbero i noli per via della rotta più lunga intorno all'**AFRICA**) e lo **STRETTO DI HORMUZ**, cruciale per il trasporto di *petrolio e gas*.

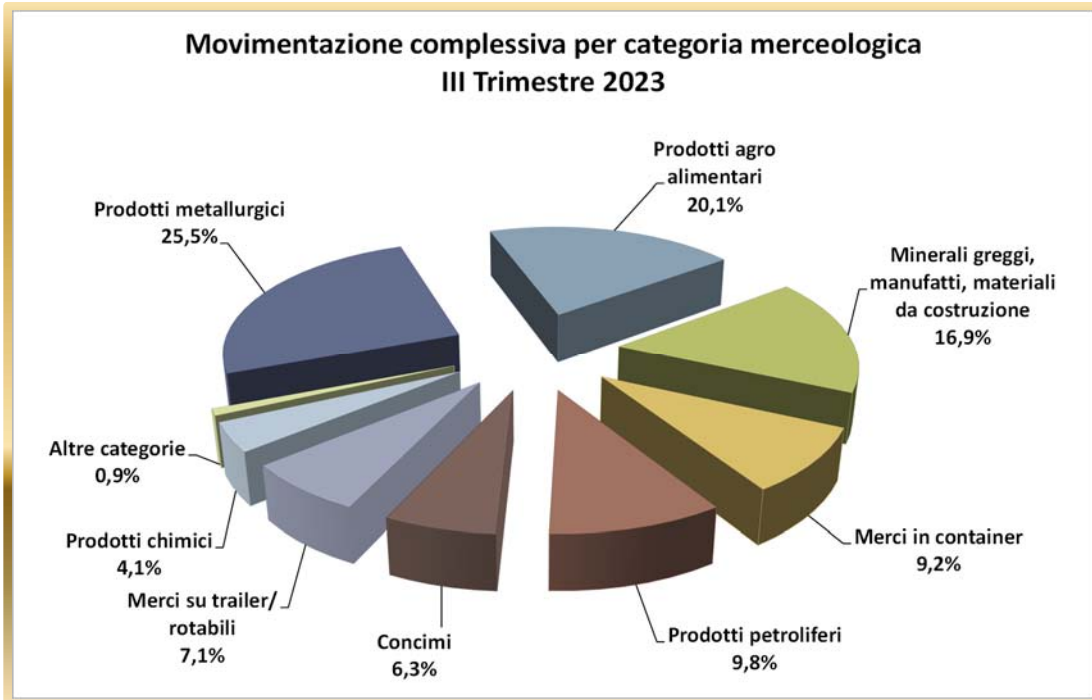
Tra il **PORTO DI RAVENNA** e il **CANALE DI SUEZ** il flusso di merci nel **2022**, in particolare, è stato pari a **4,3 MILIONI DI TONNELLATE**, il **15,5%** del traffico del porto e, considerando anche il traffico in container, ha raggiunto circa i **4,7 MILIONI DI TONNELLATE**, pari a circa il **17,7%** del traffico complessivo.

Per quanto riguarda gli scambi con **ISRAELE**, le compagnie di navigazione che hanno servizi regolari tra **RAVENNA** e **HAIFA** e **ASHDOD** sono **ZIM, MSC E BORCHARD**.

L'import/export tra **RAVENNA E ISRAELE** rappresenta circa il **17% DEI TEUs** movimentati nel porto, per oltre **400.000 TONNELLATE** di merce, un traffico che rappresenta una quota consistente per alcune agenzie marittime e case di spedizione ravennati.

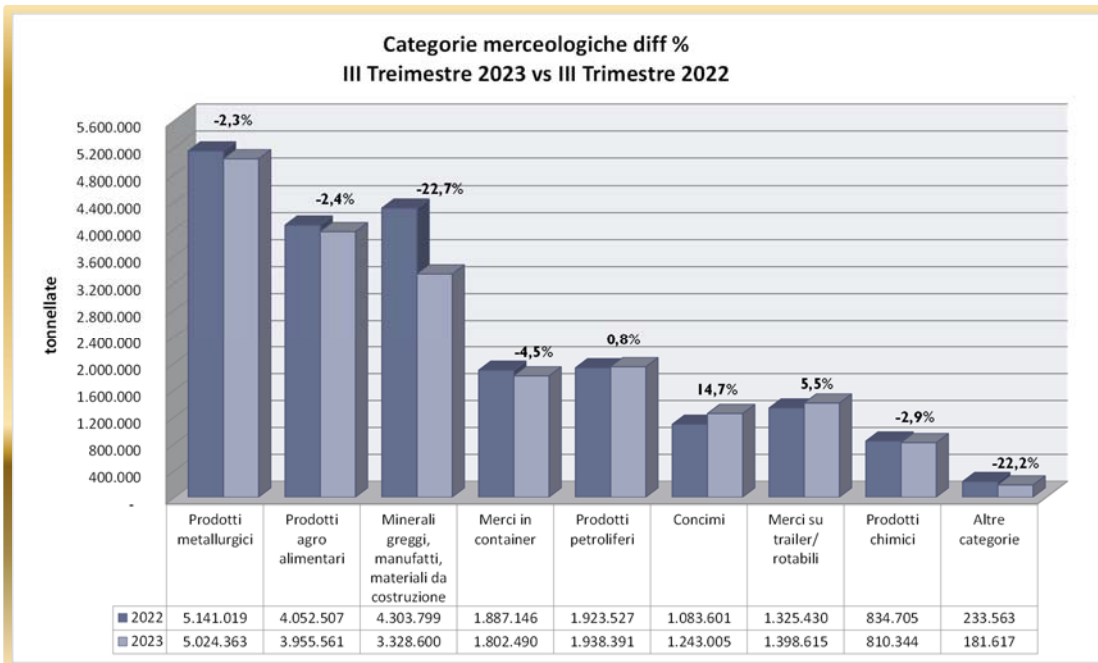
## II. Focus Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 – CONFRONTO PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2023 vs 2022



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

## 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

**Gennaio-Settembre 2023** Continua il trend negativo, iniziato lo scorso mese, per il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) con una movimentazione complessiva dei **9 MESI DEL 2023** pari a **3.955.561 TONNELLATE** di merce, in calo del **2,4%** (quasi **97 MILA** tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Risulta negativo anche l'andamento del mese di **SETTEMBRE** che, con **457.194 TONNELLATE** di merce movimentata, è in diminuzione del **7,8%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**.

**Cereali** Analizzando le singole merceologie, nei **PRIMI 9 MESI DEL 2023** è comunque positivo il risultato dei **CEREALI**, con **1.337.527 TONNELLATE** movimentate (**+18,7%** rispetto al **2022**), nonostante a **SETTEMBRE** i **CEREALI** siano stati solamente **162.898 TONNELLATE**, in calo del **17,6%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**.

### Confagricoltura: conseguenze della guerra in Ucraina

Il *PRESIDENTE DI CONFAGRICOLTURA MASSIMILIANO GIANSAANTI* è recentemente intervenuto a **TGCOM24** sulle conseguenze della guerra in **UCRAINA** sul settore primario, rimarcando come il conflitto alle porte dell'**EUROPA** abbia determinato una forte instabilità dei prezzi e come un nuovo conflitto tra **ISRAELE** e i paesi limitrofi possa avere un impatto altrettanto significativo sul settore dell'agricoltura.

**L'ITALIA** in particolare, nonostante sia tra i principali produttori di grano duro dell'**EUROPA**, è costretta ad importare grandi quantitativi di grano dall'estero per la produzione di pasta e, anche per questo, le conseguenze della guerra in **UCRAINA** si sono fatte sentire in modo così forte.

Anche i paesi vicini ad **ISRAELE**, come ad esempio **SIRIA** e **TURCHIA**, sono produttori di grandi quantità di derrate alimentari e un conflitto potrebbe influire su questi mercati e sulle loro esportazioni.

### In Cina metà delle scorte mondiali di grano e mais

Intanto, segnala sempre *CONFAGRICOLTURA*, si complica lo scenario internazionale relativo ai cereali.

In **CINA** risulta stoccato oltre il **50%** delle giacenze mondiali di *grano* e il **68%** di quelle di *mais*.

Inoltre, a seguito del mancato rinnovo dell'*ACCORDO SUL GRANO DAL MAR NERO*, che ha reso più difficili e costose le spedizioni via mare dell'*UCRAINA*, le esportazioni russe di grano sono destinate ad incidere per il **25%** sul totale degli scambi internazionali.

Ad **AGOSTO**, poi, per rafforzarne il ruolo geostrategico, è stato deciso l'allargamento del gruppo dei **PAESI BRICS (BRASILE, RUSSIA, INDIA, CINA E SUDAFRICA)**, tra i quali il **BRASILE** oggi è il primo produttore mondiale di *soia* (posizione di leadership solitamente occupata dagli **STATI UNITI**) e di *mais*, mentre la produzione dell'**INDIA COPRE** il **40%** della domanda mondiale di *riso*. Nelle scorse settimane, il blocco delle esportazioni indiane a causa della riduzione dei raccolti ha spinto i prezzi internazionali del riso sul livello più alto da quindici anni.

In questo scenario, secondo la *CONFAGRICOLTURA*, l'**UNIONE EUROPEA** dovrebbe avviare un dialogo con **PAESI BRICS** per tentare di raggiungere un'intesa per assicurare con una responsabilità comune la sicurezza alimentare mondiale.

Nei **9 MESI DEL 2023** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **716.194 TONNELLATE**, è diminuita del **12,1%** rispetto al **2022**, con un dato particolarmente negativo registrato nel mese di **SETTEMBRE** che, con **29.468 TONNELLATE**, è calato del **67,3%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**.

**Farine**

Così sottolinea *ALFEO CARLI, PRESIDENTE DEL GRUPPO CARLI*: *“la pioggia di questa primavera ha fatto slittare di circa un mese il periodo del primo raccolto, determinando a cascata il ritardo anche per il secondo e il terzo taglio, che sono stati comunque soddisfacenti. La siccità sta invece compromettendo i quantitativi legati al quarto taglio. A questo dobbiamo aggiungere il calo delle quotazioni di tutte le materie prime, i grandi quantitativi immessi sul mercato dagli **STATI UNITI** e acquistati in buona parte dai **PAESI ARABI** e la **SPAGNA**, nostro principale competitor a livello europeo, che dopo un’iniziale difficoltà dovuto proprio al lungo periodo siccitoso vissuto in primavera che faceva presagire una marcata diminuzione produttiva, al momento sta vendendo con costi di trasporto verso l’export inferiori ai nostri, sia per i balloni che per il pellet”*

**Erba medica: mercato frenato da quotazioni e domanda al ribasso**

*“Da un paio di mesi il mercato è praticamente fermo – analizza CARLI – le richieste languono e i prezzi di tutte le materie prime in generale sono in flessione. Un quadro per certi versi preoccupante caratterizzato da una grande variabilità legata a molteplici fattori ma conosciuto e vissuto da noi operatori del settore. Personalmente ritengo che l’auspicata ripresa degli acquisti di erba medica essiccata e disidratata da parte della **CINA** cambierà, in meglio, lo scenario”.*

**Semi oleosi** In diminuzione, ma comunque in recupero, gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI (937.420 TONNELLATE)**, in calo dello **0,8%** rispetto al **2022** nonostante un’ottima performance registrata nel mese di **SETTEMBRE** in cui gli sbarchi sono pari a **95.148 TONNELLATE (+93,2%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

**Soia: produttori argentini sull’orlo del baratro**

I giganteschi impianti di frantumazione della **SOIA** in **ARGENTINA** stanno esaurendo i semi di soia dopo che una storica siccità ha dimezzato il raccolto, lasciando inutilizzata ben oltre i due terzi della capacità delle fabbriche, scrive **REUTERS**. Per anni l’**ARGENTINA** è stata il principale esportatore mondiale di *olio e farina di soia trasformati*, primato perso quest’anno dopo che il suo raccolto è stato devastato e che il governo, indebitato, ha incoraggiato le esportazioni per acquisire dollari USA.

La siccità ha ridotto infatti il raccolto di soia argentino nel **2022/23** a circa **20 MILIONI DI TONNELLATE**, costringendo il paese a importare un numero record di **SEMI DI SOIA** dai vicini regionali **PARAGUAY, BOLIVIA E BRASILE** per mantenere aperti i suoi impianti di frantumazione:

Il prossimo raccolto di soia sarà solo nella prossima primavera e probabilmente, a fine **OTTOBRE**, rimarranno solamente **3 MILIONI DI TONNELLATE** con le quali arrivare sino a **MAGGIO 2024**: l’aumento della capacità inutilizzata colpirà i principali commercianti di cereali come **BUNGE** e **CARGILL** in **ARGENTINA**, favorendo i produttori concorrenti come il **BRASILE**.

I dati del Ministero dell’Agricoltura argentino mostrano un record di **8,2 MILIONI DI TONNELLATE** di importazioni di soia fino ad **AGOSTO**, già oltre i **6,4 MILIONI DI TONNELLATE** per l’intero **2018** colpito dalla siccità, ma a fine anno potrebbero raggiungere un totale di **10 MILIONI DI TONNELLATE**.

Segno negativo nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2023** per *Oli animali e vegetali* la movimentazione di **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **500.519 TONNELLATE** (-26,5% rispetto al **2022**), con un'altra flessione, dopo quelle registrate negli scorsi mesi, della movimentazione nel mese di **SETTEMBRE 2023** con **78.623 TONNELLATE** (-16,4% rispetto allo stesso mese del **2022**).

## LE SFIDE DEI NUOVI BRICS

(DA ADVISORONLINE, 29 SETTEMBRE 2023)

Il vertice dei **PAESI BRICS** (cioè **BRASILE, RUSSIA, INDIA, CINA E SUDAFRICA**) a **JOHANNESBURG** lo scorso **AGOSTO** ha deciso un allargamento dell'alleanza economica a sei nuovi membri: **ARGENTINA, EGITTO, ETIOPIA, IRAN, ARABIA SAUDITA ED EMIRATI ARABI UNITI**. Il gruppo a **11 PAESI (BRICS PLUS)** sarà effettivo a partire dal **PRIMO GENNAIO 2024**. Altri **16 PAESI** avrebbero presentato domanda di adesione, altri **25** hanno mostrato un forte interesse potenziale.

*“L'INDIA vuole affrontare l'allargamento lentamente e, tra i PAESI BRICS originari, sembra essere quello che attribuisce la minore importanza all'alleanza nell'ambito della propria geo-strategia. Tuttavia - evidenziano gli esperti - l'INDIA ha votato per l'allargamento soprattutto per ridurre l'influenza relativa della CINA nei BRICS PLUS. Almeno sulla carta, i nuovi BRICS PLUS hanno un potere economico superiore ai PAESI DEL G7, se ci si basa sulle parità di potere d'acquisto. Allo stesso tempo, però, l'allargamento ha anche il potenziale di rendere l'unione ancora più eterogenea e conflittuale. In qualunque modo si vogliano valutare le prospettive dei BRICS PLUS, ci sono una serie di impatti sulle economie occidentali”.*

*“Gli alleati stretti e di lunga data degli USA (ARABIA SAUDITA, EMIRATI ARABI UNITI) si sono uniti a questa alleanza, mostrando il chiaro declino dell'influenza degli STATI UNITI e dell'OCCIDENTE nel VICINO E MEDIO ORIENTE, in ASIA e in AFRICA. Ulteriori sintomi sono i golpe degli ultimi mesi in diversi paesi africani, che hanno portato alla deposizione dei leader filofrancesi”.*

La sfida più grande per i **BRICS PLUS** è quella di trovare una base comune solida per la cooperazione futura, nonostante tutti gli interessi contrastanti e i diversi livelli economici di partenza.

*“Cercarla attraverso un confronto con l'OCCIDENTE avrebbe scarse possibilità di successo. Sembra che ciò sia già ampiamente riconosciuto dai BRICS, che invece vogliono portare avanti la cooperazione tra di loro, compreso un rafforzamento del commercio nelle valute nazionali, evitando il dollaro e l'euro. Per far questo non è assolutamente necessaria una moneta comune, che non appare nemmeno come molto realistica nel prossimo futuro”.*



## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

**Gennaio-Settembre 2023** Negativo l'andamento dei **MATERIALI DA COSTRUZIONE** nei **9 MESI DEL 2023**, con una movimentazione complessiva di **3.328.600 TONNELLATE**, in calo (**-22,7%**) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **3.005.262 TONNELLATE**, è anch'essa in diminuzione del **24,0%** rispetto ai **PRIMI 9 MESI DEL 2022**.

**Settembre 2023** Per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** continua il trend negativo anche nel mese di **SETTEMBRE**, con una movimentazione di **320.724 TONNELLATE (-38,9%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**), da ricondurre soprattutto all'andamento particolarmente negativo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **293.988 TONNELLATE**, sono in calo del **40,7%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**.

**Il settore delle costruzioni  
risultati e prospettive nel  
rapporto di Federcostruzioni**

Una filiera forte, in crescita nonostante l'inflazione e in grado di sostenere il PIL del Paese: è questa la fotografia del **SETTORE DELLE COSTRUZIONI** emersa dal **RAPPORTO FEDERCOSTRUZIONI**, presentato lo scorso **19 OTTOBRE**. Negli ultimi due anni, secondo il MEF, oltre lametà della crescita del Pil italiano è attribuibile all'edilizia e alla sua lunga filiera produttiva.

Nel **2022** il valore della produzione complessivamente realizzata dai settori produttivi che si ricollegano al sistema delle costruzioni ammonta a circa **600 MILIARDI DI EURO**, un livello molto superiore (**+19,6%**) a quello registrato nel **2021** quando la produzione si era attestata intorno ai **498 MILIARDI DI EURO**, grazie dovuto soprattutto all'impatto decisivo dei bonus fiscali e del **PNRR**, del quale **108 MILIARDI** riguardano proprio il mondo delle costruzioni.

Inoltre, il **78%** della spesa già fatta del **PNRR** riguarda investimenti in costruzioni.

Buone notizie anche sul fronte occupazione: a **FINE 2022** il numero di addetti era di poco più di **3 MILIONI DI UNITÀ**, ben **250MILA UNITÀ** in più (**+9%**) sul **2021**.

Da parte sua la filiera dei **MATERIALI PER LE COSTRUZIONI**, con un peso del **20%**, ha realizzato nel **2022** una produzione pari a circa **119 MILIARDI DI EURO**, in aumento del **17,2%** rispetto al **2021** con una occupazione di circa **471 MILA ADDETTI** in aumento del **5,2%** rispetto all'anno precedente.

### Sistema delle costruzioni in Italia

Variazioni assolute e % del valore della produzione nel periodo 2008-2022

| Settori   | mln di €      | %            |
|---|---------------|--------------|
| Costruzioni   | 26.162        | 9,4%         |
| Tecnologie elettrotecniche ed elettroniche SC                     | 4.078         | 24,0%        |
| Tecnologie meccaniche SC  | 7463          | -2,1%        |
| Macchine per costruzioni (***)                                    | 1.853         | 90,5%        |
| Piastrelle di ceramica e ceramica sanitaria                       | 1.499         | 24,6%        |
| Laterizi  | -748          | -51,7%       |
| Prodotti vetrari SC   | 5             | 0,9%         |
| Siderurgia SC   | 1.486         | 7,9%         |
| Metalli non ferrosi SC  | 554           | 16,1%        |
| Cemento e calcestruzzo  | -4.801        | -23,1%       |
| Chimica SC  | 704           | 14,5%        |
| Commercio cementi, laterizi e materiali da costruzione edili      | 3.281         | 14,6%        |
| Prodotti in legno SC (*)  | 11.359        | 41,8%        |
| Servizi di ingegneria, architettura, analisi e consulenza tecnica | 7.169         | 25,4%        |
| Servizi innovativi e tecnologici SC (**)                          | 10.539        | 13,0%        |
| <b>TOTALE</b>   | <b>62.676</b> | <b>11,7%</b> |

Fonte: Federcostruzioni

(\*) Per il settore dei Materiali in legno e di arredamento per le costruzioni la variazione in termini assoluti e % del valore della produzione è calcolata sul periodo 2014-2022 per il quale sono disponibili le informazioni.

(\*\*) Per il settore dei Servizi innovativi e tecnologici la variazione in termini assoluti e % del valore della produzione è calcolata sul periodo 2012-2022 per il quale sono disponibili le informazioni.

(\*\*\*) Per il settore Macchine per costruzioni la variazione in termini assoluti e % del valore della produzione è calcolata sul periodo 2015-2022 per il quale sono disponibili le informazioni.

Le prospettive per il settore per **FINE 2023**, secondo *FEDERCOSTRUZIONI*, sono ancora positive, con una stima di crescita del **+4%**, ma con alcune ombre per il futuro: inflazione, aumento dei costi dell'energia, instabilità geopolitica e il taglio del Superbonus rendono complesso prevedere con certezza l'andamento nel corso del **2024**.

Nell'ambito dei lavori pubblici, come rilevato dal monitoraggio *ANCE-INFOPLUS*, il **2022** ha visto la pubblicazione di circa **23 MILA GARE** per lavori pubblici, per un ammontare corrispondente di **72,3 MILIARDI**, con una fortissima accelerazione in termini di importi banditi rispetto al **2021**, un livello più che doppio (**+123%**) rispetto a quanto registrato nel **2021 (32 MILIARDI)**.

Particolarmente importante per la filiera è stata l'esigenza di riqualificazione abitativa, tenuto conto che la *DIRETTIVA EUROPEA CASA GREEN* stabilisce che gli edifici residenziali dovranno raggiungere, come minimo, la *CLASSE DI PRESTAZIONE ENERGETICA E* entro il **2030**, e la *CLASSE D* entro il **2033**, per poi toccare il net-zero al **2050**.

In questo contesto, il *SUPERBONUS E GLI ALTRI INCENTIVI* hanno supportato la capacità di spesa delle famiglie, come conferma il *CENTRO STUDI ANCE*, che ha stimato a tutto **SETTEMBRE 2023** circa **430.000 INTERVENTI** di efficientamento energetico, dei quali tuttavia quasi **95 MILA** a rischio a causa dei crediti incagliati, cui è urgente fornire una soluzione.

Per *PAOLA MARONE, PRESIDENTE DI FEDERCOSTRUZIONI*, le prospettive per il **2024** sono negative, con un calo dei livelli produttivi dell'intero settore.

Su tale dinamica peserebbe il deciso ridimensionamento del segmento della riqualificazione abitativa, che seguirà alla revisione del *SUPERBONUS* e al venir meno della possibilità di cedere i crediti maturati con gli interventi di miglioramento sismico ed energetico degli edifici.

Anche se gli investimenti in opere pubbliche previsti dal *PNRR* saranno in deciso aumento, non saranno sufficienti a compensare il mancato apporto della manutenzione straordinaria.

### 3. PRODOTTI METALLURGICI

Per i **PRODOTTI METALLURGICI** nel **PORTO DI RAVENNA**, nei **9 MESI DEL 2023**, sono state movimentate **5.024.363 TONNELLATE**, in calo del **2,3%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

**Gennaio-Settembre 2023**

Buona, tuttavia, la performance del mese di **SETTEMBRE** con una movimentazione di **463.016 TONNELLATE**, in crescita del **26,8%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**.

**Settembre 2023**

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nei **PRIMI 9 MESI DEL 2023**, pari a **535.370 TONNELLATE**, sono in aumento del **9,9%** rispetto al **2022**.

**Positivi gli sbarchi da Taranto**

Il **PRESIDENTE DI FEDERMANAGER, STEFANO CUZZILLA**, interviene a seguito della recente riunione sul futuro dell'**EX ILVA** tenutasi con le organizzazioni sindacali e i ministri competenti, in cui l'Amministratore delegato di **ARCELORMITTAL** ha chiesto altri **10 GIORNI** per modificare il piano industriale dell'azienda in relazione allo scenario di crisi post-Covid19.

**Federmanager: ex Ilva, serve un piano industriale vero**

**CUZZILLA** chiede ad **ArcelorMittal** di tenere fede agli impegni presi per il rilancio del Gruppo con il preaccordo al contratto di investimento sottoscritto il **4 MARZO SCORSO**, puntualizzando che «*ArcelorMittal e il Governo devono essere pronti ad ogni azione per la realizzazione del piano di rilancio dello stabilimento di TARANTO nelle migliori condizioni possibili, con la consapevolezza che in un paese industriale e manifatturiero come l'ITALIA non si può fare a meno di una produzione siderurgica interna e di qualità, pena il rischio di essere ricattati e strangolati dai competitor internazionali*».

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (**-22,7%** rispetto al **2022**), i principali Paesi di riferimento del **PORTO DI RAVENNA** sono stati la **GERMANIA** con quasi **311MILA TONNELLATE** (**-29,8%**), il **BELGIO**, con oltre **180MILA TONNELLATE** (**+77,4%**) e la **FRANCIA** con oltre **176MILA TONNELLATE** (**-57,5%**).

**Porto di Ravenna: origine e destinazione della merce**

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **3.583.642 TONNELLATE** (il **71%** del totale), è in crescita del **9,4%** rispetto al **2022**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM** con oltre **871MILA TONNELLATE (+163,9%)**, l'**INDIA** con oltre **585MILA TONNELLATE (+95,4%)**, la **COREA DEL SUD** con **477MILA TONNELLATE (-0,7%)**, la **CINA** con quasi **313MILA TONNELLATE (-48,2%)** e il **GIAPPONE** con **279MILA TONNELLATE (-20,2%)**.

**Eurometal sulle QUOTE:**  
*preoccupazione per il consumo  
dei contingenti*

Nelle prime due settimane del **QUARTO TRIMESTRE 2023** le quote di salvaguardia dell'**UE** per le importazioni di acciaio sono state utilizzate in media a un ritmo più rapido rispetto alle prime due settimane del **TERZO TRIMESTRE 2023**.

Secondo l'ultimo rapporto pubblicato da **EUROMETAL**, infatti, sono state utilizzate il **29%** di tutte le quote per i prodotti piani in acciaio al carbonio e il **14%** di quelle per i lunghi. Nel corrispondente periodo del **TERZO TRIMESTRE** era stato utilizzato solo il **18%** delle quote dei piani e l'**11%** delle quote dei lunghi.

Per i *prodotti piani*, gli importatori hanno già utilizzato completamente le quote per gli HRC nella sottocategoria "altri paesi", così come quelle per le importazioni cinesi di coils rivestiti in metallo. Nel **QUARTO TRIMESTRE** è stata utilizzata anche la metà delle quote per le importazioni di HRC sudcoreani e di coil con rivestimento organico indiano.

Nel *segmento dei lunghi*, per il momento, sono esaurite solo le quote per l'import di vergella dalla **MALESIA**. Alla fine del **TERZO TRIMESTRE** le quote erano esaurite anche per i *laminati mercantili cinesi* e per i *profilati provenienti da "altri paesi"*. Fonti turche hanno confermato che nelle ultime settimane gli acquirenti europei hanno aumentato gli ordini dalla **TURCHIA** di lunghi poiché sanno che le quote per altri paesi importatori come **MALESIA, EGITTO E ALGERIA** non saranno disponibili né in questo trimestre né nel prossimo.

Altre quote che sono state completamente utilizzate per il **QUARTO TRIMESTRE** includono *barre indiane di acciaio inossidabile e palancole cinesi*.

## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nei **PRIMI 9 MESI DEL 2023** nel **PORTO DI RAVENNA**, per quanto riguarda i **PRODOTTI CHIMICI**, sono state movimentate **834.705 TONNELLATE** (-2,9% rispetto allo stesso periodo del **2022**), con un mese di **SETTEMBRE** in aumento del **3,8%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Per quanto riguarda, invece, i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **1.938.391 TONNELLATE**, in leggero aumento rispetto ai **PRIMI 9 MESI DEL 2022** (+0,8%) e con un mese di **SETTEMBRE 2023** positivo (+5,0%).

Il conflitto tra **ISRAELE** e **HAMAS** ha spinto al rialzo anche il prezzo del petrolio, salito da quota **81,9 DOLLARI** ai quasi **87 DOLLARI AL BARILE**. Le preoccupazioni del mercato sono legate al fatto che il **MEDIORIENTE** è una regione dove transita quasi un barile su cinque a livello globale e che il conflitto potrebbe estendersi anche all'**IRAN**, paese che sostiene la causa di **HAMAS** e che produce circa **3 MILIONI DI BARILI AL GIORNO** (dati aggiornati a **LUGLIO 2023**).

*STEPHEN ELLIS, SECTOR STRATEGIST DI MORNINGSTAR*, afferma che questa eventualità rappresenterebbe una significativa escalation rispetto ai precedenti conflitti israelo-palestinesi e fornirebbe agli **STATI UNITI** l'occasione di inasprire le sanzioni contro l'**IRAN** che limiterebbero la produzione di greggio di **TEHERAN**. Nel caso che si verificasse questo scenario, occorre che il mercato del petrolio sia in grado di rispondere a una riduzione delle forniture iraniane, ad esempio reintegrando i tagli temporanei alla produzione di **1,3 MILIONI DI BARILI AL GIORNO** da parte dell'**ARABIA SAUDITA** e della **RUSSIA**.

Si mantiene positivo il risultato dei **9 MESI DEL 2023** per i **CONCIMI E FERTILIZZANTI**, con una movimentazione pari a **1.243.005 TONNELLATE** (+14,7% rispetto al **2022**), con un buon andamento del mese di **SETTEMBRE**, con **145.855 TONNELLATE** (+28,4% rispetto al **2022**).

### CHIMICI e PETROLIFERI

Guerra in Israele:  
ripercussioni sul prezzo  
del petrolio

### CONCIMI e FERTILIZZANTI

### Guerra in Israele: gli effetti sul mercato dei fertilizzanti

Se le ripercussioni sul mercato del greggio possono essere di facile lettura, lo sono meno quelle che hanno riguardato il balzo delle quotazioni delle società leader nel settore dei fertilizzanti. I titoli *NUTRIEN*, *MOSAIC* e *CF INDUSTRIES* hanno guadagnato recentemente rispettivamente il **3,59%**, l'**8,28%** e il **4,85%**, ma gli analisti di *MORNINGSTAR* non si aspettano cambiamenti significativi sul lato della domanda e dell'offerta di fertilizzanti.

Anche se **ISRAELE** è uno dei maggiori esportatori di potassio, non si prevede uno squilibrio dell'offerta sul mercato di fertilizzante nel caso in cui, a causa del conflitto, venisse meno la fornitura garantita da **ISRAELE**, in quanto ci si *aspetta un ritorno alle esportazioni di potassio da parte di **RUSSIA e BIELORUSSIA*** e un piccolo aumento della produzione da parte di *NUTRIEN* e *MOSAIC* sufficienti a compensare le forniture israeliane.

### CONTENITORI

Nei **PRIMI 9 MESI DEL 2023** i **CONTENITORI**, con **165.070 TEUs**, sono diminuiti del **7,6%** rispetto al **2022**, un calo che continua a riguardare sia i **TEUs PIENI**, pari a **125.974** (il **76%** del totale dei **TEUs**), in calo dell'**8,9%** rispetto al **2022**, sia i **TEUs VUOTI**, pari a **39.096**, in diminuzione del **3,3%** rispetto al **2022**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.802.491 TONNELLATE**, è calata del **4,5%** rispetto ai **PRIMI 9 MESI DEL 2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **340**, è diminuito rispetto alle **378** del **2022** (**38 TOCCATE** in meno).

Buona performance, invece, nel mese di **SETTEMBRE** dove sono stati movimentati **18.353 TEUs (+19,2%)**, di cui **13.254 pieni (+14,4% sul 2022)** e **5.099 vuoti (+33,6% sul 2022)**, per **192.596 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**+21,4%** rispetto a **SETTEMBRE 2022**).

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

La *COMMISSIONE EUROPEA* ha annunciato recentemente che non prolungherà la **CBER (Consortia Block Exemption Regulation)**, ovvero il sistema di esenzioni dalla normativa antitrust standard di cui beneficiano i liner marittimi del settore container, in scadenza il prossimo **25 APRILE 2024**.

**La Commissione Europea cancella la CBER per i vettori container**

Questa esenzione era entrata in vigore per la prima volta nel **2009** con l'obiettivo di permettere ai carrier di approntare alleanze in grado di consentirgli di raggiungere economie di scala, e quindi offrire un maggior numero di collegamenti con una maggiore quantità di stiva dislocata e livelli di servizio più elevati.

Un obiettivo che però, secondo diversi stakeholder, è stato raggiunto molto limitatamente: *“Questo settore chiave ha subito cambiamenti strutturali significativi, come il consolidamento dei vettori, le alleanze globali e l'integrazione verticale, con conseguenti nuove condizioni di mercato, emerse durante la pandemia di coronavirus”* ha commentato il *COMMISSARIO ALLA CONCORRENZA DIDIER REYNDERS*. *“La nostra valutazione ha dimostrato che un'esenzione per categoria specifica per le compagnie di navigazione non è più adatta a queste nuove condizioni di mercato”*.

L'*AUTORITÀ DEL CANALE DI SUEZ* ha annunciato che le tariffe per il transito nel **CANALE DI SUEZ** aumenteranno del **15%** per la maggior parte dei tipi di navi a partire dal **15 GENNAIO 2024**, con alcune esenzioni per le navi portacontainer in partenza dai porti del **NORD EUROPA**; nel dettaglio, le tariffe per le portacontainer, navi cisterna per greggio, prodotti chimici e prodotti chimici e per le navi gasiere vedranno tutte un aumento del **15%**, mentre alle navi portarinfuse e a quelle ro-ro ci sarà un aumento del **5%** in più.

**Canale di Suez: crescono le tariffe per il transito**

Un'ulteriore circolare ha precisato che le navi portacontainer dirette verso le destinazioni dell'**ESTREMO ORIENTE** dall'**EUROPA NORDOCCIDENTALE** saranno esentate dall'aumento delle tariffe.

Dalla stessa data sarà in vigore anche l'esenzione dalle tasse per le navi portacontainer che salpano direttamente in **ESTREMO ORIENTE**, ma questa scadrà il **30 GIUGNO 2024** e non è chiaro però se a quel punto ci sarà una proroga.



## LA CINA E I PORTI EUROPEI: RISCHIO COLONIZZAZIONE?

(DAL SHIPMAG, 25 SETTEMBRE 2023)

Il dibattito sull'influenza cinese sulle infrastrutture dei trasporti europee si è riaperto in seguito all'offerta del colosso armatoriale cinese **COSCO SHIPPING PORTS (Cosco SP)** per l'acquisto del **35%** del più piccolo terminal container di **AMBURGO, TOLLERORT TERMINAL (CTT)**, risolto poi con l'acquisto del solo **24,99%**.

Grazie a questa acquisizione, **COSCO** - dopo **MSC, MAERSK E CMA CGM** - potrà vantare una capacità superiore a **TRE MILIONI DI TEU** (**MSC** ha una flotta di **5,36 MILIONI DI TEU**, i francesi di **CMA CGM** hanno una capacità di **4,61 MILIONI DI TEU**).

Secondo l'ultimo report di **ALPHALINER**, alla fine di **AGOSTO 2023** gli operatori portuali cinesi avevano investimenti in **31 TERMINAL CONTAINER** in **EUROPA** e nel **MEDITERRANEO**.

In particolare, **Cosco SP** possiede azioni in **11 TERMINAL** in sette paesi europei (**BELGIO, GERMANIA, GRECIA, ITALIA, PAESI BASSI, SPAGNA E TURCHIA**).

Se nel **2016** – anno in cui **Cosco** acquisì la maggioranza partecipazione nell'**AUTORITÀ PORTO DEL PIREO** – il gruppo cinese aveva generato **176 MILIONI DI DOLLARI** (il **32%**) dei suoi ricavi totali dalle attività portuali nel continente europeo, nel **2022** questa cifra ha raggiunto i **682 MILIONI DI DOLLARI** (**47%** del fatturato).

Anche la **CHINA MERCHANTS PORT HOLDINGS**, di proprietà statale, ha investimenti in **9 TERMINAL**, con una maggiore presenza nei porti dell'**EUROPA MERIDIONALE** (**FRANCIA, GRECIA, MALTA, TURCHIA E PAESI BASSI**).

Oggi **CHINA MERCHANTS** ha mantenuto tutti i suoi investimenti europei – ad eccezione di **KUMPORT TERMINAL IN TURCHIA** – attraverso la sua joint venture con **CMA CGM, TERMINAL LINK**, di cui ha acquisito una quota del **49%** nel **2013**.

**HUTCHISON PORTS**, parte di **CK HUTCHISON HOLDINGS**, società privata con sede a **HONG KONG**, ha investimenti in **8 TERMINAL** europei in **5 PAESI** ed è attualmente il più grande operatore di container nel porto di **ROTTERDAM**: una posizione che sarà ulteriormente consolidata con il lancio previsto nel **2027** di un nuovo mega terminal a **EUROPAHAVEN** realizzato in collaborazione con **TERMINAL INVESTMENT LIMITED (TIL)** di **MSC**.

Il terminal avrà una capacità prevista compresa tra **6 E 7 MILIONI DI TEU** e sarà in grado di ospitare fino a cinque ULCV contemporaneamente su **2.600 METRI DI BANCHINA**.

La prima fase del terminale entrerà in funzione entro quattro anni.

La **CINA** detiene la maggioranza completa, o un controllo esteso, solo in due porti europei.

Nel dettaglio, si tratta della proprietà da parte di **COSCO SP** del **90%** di **CSP ZEEBRUGGE** (un porto marginale, che gestisce due itinerari **ASIA-EUROPA** e un servizio feeder irlandese per **COSCO SHIPPING LINES/OOCL**) e del **100%** dei **TERMINAL 1 E 2 DEL PIREO** più il **67%** dell'**AUTORITÀ PORTUALE DEL PIREO**. Il **PIREO** rappresenta un investimento più importante: i volumi hanno superato per la prima volta i **5 MILIONI DI TEU** nel **2022**.

La preoccupazione per gli investimenti diretti esteri nelle infrastrutture ha portato l'**UNIONE EUROPEA** ad adottare nuove norme con l'obiettivo di garantire "la resilienza delle entità critiche". Si tratta di misure che richiedono il monitoraggio delle possibili minacce che aumentano gli investimenti esteri diretti negli asset europei, compresi i porti.

La **CINA** resta comunque il principale partner commerciale dell'**UE** nel **2022** (ha esportato **230 MILIARDI DI EURO** di merci) e anche il terzo maggiore importatore.

Positivo nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2023** il risultato complessivo per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **3,7%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (68.548 PEZZI, 2.437** in più rispetto al **2022**) e del **5,5%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (1.398.615 TONNELLATE)**.

#### TRAILER E ROTABILI

Negativo, tuttavia, l'andamento del mese di **SETTEMBRE 2023**, che ha registrato **7.356 PEZZI MOVIMENTATI**, un calo di **538 PEZZI (-6,8%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, mentre la merce movimentata (**144.180 TONNELLATE**) è diminuita dell'**11,2%**.

Ancora positivi i numeri relativi alla linea **RO-RO RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, con i pezzi movimentati, pari a **59.845**, in crescita dell'**1,4%** rispetto ai **PRIMI 9 MESI DEL 2022 (839** pezzi in più). Negativo, invece, il risultato di **SETTEMBRE**, quando i pezzi movimentati sono stati **5.998** (contro i **6.972 PEZZI DEL 2022**), per **974 PEZZI** in meno e un calo del **14,0%**.  
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 5: "TRAILER E ROTABILI"**)

#### Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA

**Dal MIT 125 milioni  
per il Marebonus**

In continuità col precedente regime di aiuti meglio conosciuto come *Marebonus*, arriva il “*Sea Modal Shift*”, il nuovo programma di incentivi destinati alle imprese marittime per ridurre il traffico su strada a vantaggio dell’integrazione del trasporto marittimo a corto-medio raggio nella catena intermodale.

Le somme disponibili ammontano a **39 MILIONI DI EURO** per l’anno **2022** e **21,5 MILIONI DI EURO** per ciascuno degli anni dal **2023** al **2026** e sono stabilite dal decreto interministeriale *MINISTERO INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E MINISTERO DELL’ECONOMIA E DELLE FINANZE*.

*”Obiettivo decongestionare la rete viaria e ridurre le impatti del trasporto di merci su gomma, mediante maggior utilizzo di servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax in arrivo o in partenza da porti italiani verso porti situati in ITALIA o negli Stati membri dell’UNIONE EUROPEA o dello Spazio economico europeo. Tale contribuzione è finalizzata, tramite il sostegno alla domanda di servizi marittimi, allo sviluppo in termini qualitativi e quantitativi dei servizi. Su domanda, ai singoli beneficiari è riconosciuto un contributo massimo di 30 CENTESIMI DI EURO per veicolo per ogni chilometro di percorso stradale evitato, riconosciuti all’esito della rendicontazione a consuntivo”*, spiega il MIT in una nota.

Il *PRESIDENTE DI ALIS, GUIDO GRIMALDI*, commenta così la notizia del nuovo programma di incentivi: *“Abbiamo appreso con grande soddisfazione la previsione del nuovo programma “Sea modal shift” che, in continuità con il virtuoso Marebonus, è destinato ad incentivare l’intermodalità marittima e, quindi, a sostenere le imprese del nostro settore nel percorso di transizione e di riduzione delle emissioni inquinanti”*.

In crescita l'andamento delle **AUTOMOTIVE** nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2023**, con **6.599 PEZZI** movimentati, per **1.150 PEZZI** in più (**+21,1%**) rispetto ai **5.449 PEZZI** del **2022**.

## AUTOMOTIVE

Buono anche il risultato del mese di **SETTEMBRE** in cui sono stati movimentati **1.043 PEZZI**, pari a **277 PEZZI** in più (**+27,8%**) rispetto allo stesso mese del **2022**.

L'*ASSOCIAZIONE DEI COSTRUTTORI EUROPEI DI AUTO (ACEA)* rende noto che a **SETTEMBRE 2023** sono stati immatricolati in **EUROPA (UE, UEFTA E UK)** **1,16 MILIONI** di auto, in crescita dell'**11,1%** su base annua, il quattordicesimo aumento consecutivo, anche se inferiore rispetto a quello di **AGOSTO (+20,7%)**.

**Europa:**  
*crescita a doppia cifra a settembre*

Solo nell'**UE**, le immatricolazioni sono ammontate a poco più di **861MILA UNITÀ**, in crescita tendenziale del **9,2%**.

Tra i principali Paesi comunitari spicca l'**ITALIA** con un balzo su base annua del **22,7%**, a **136.237** immatricolazioni, mentre il **REGNO UNITO** ha registrato un **+21%**, la **FRANCIA** un **+10,7%** ma il mercato tedesco una diminuzione dello **0,1%**.

Inoltre, sempre secondo i dati dell'*ACEA*, la quota di mercato delle auto elettriche a batteria ha raggiunto il **14,8%**, in aumento rispetto al **14,1%** di **SETTEMBRE** dello scorso anno.

Sebbene le auto a benzina siano ancora la scelta principale degli acquirenti, la loro quota di mercato è scesa dal **35,3%** di **SETTEMBRE 2022** al **34,1%** dello stesso mese di quest'anno.

Nei **PRIMI NOVE MESI DEL 2023** il dato relativo alle immatricolazioni in **EUROPA** ha raggiunto **9.684.894 UNITÀ**, **+17%** rispetto a **GENNAIO-SETTEMBRE 2022** ma ancora con un ampio gap rispetto ai risultati pre-pandemia (**-20%**).

## 5. CROCIERE

Nel mese di **SETTEMBRE** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA** **14 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **48.746 PASSEGGERI (+80,0%)**, di cui **37.737** in "home port".

Complessivamente nei **9 MESI DEL 2023** si sono registrati **76 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (contro gli **86 SCALI** dello stesso periodo del **2022**), per un totale di **273.537 PASSEGGERI (+81,8%)**, di cui **235.479** in "home port".

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

### Boom delle crociere a Ravenna nel 2023

Se il **2022** era stato l'anno della "grande scommessa", per il settore crocieristico ravennate il **2023** sarà l'anno della conferma.

Il business delle grandi imbarcazioni turistiche è andato ben oltre le aspettative, avendo sostanzialmente quasi raddoppiato i numeri dell'anno scorso, come si evince nei risultati raggiunti da **RAVENNA** come "home port" (ossia come porto di partenza e di arrivo per alcuni dei tour delle compagnie navali mondiali) che copre a tutto **SETTEMBRE** l'**86%** dei passeggeri movimentati, in crescita del **90,1%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

A chiusura stagione **2023**, a tutto ottobre, sono arrivate **94 NAVI** (**55** in "homeport" e **39** "in transito") e i passeggeri sono stati **330.239** (**140.410** imbarcati, **141.032** sbarcati, **48.797** in transito).

L'infrastruttura, tra lavoratori diretti e indiretti, ha dato occupazione a circa **300 PERSONE**.

Dopo che **VENEZIA**, con la sua laguna oramai sempre più fragile, alla fine del **2021** ha dovuto rinunciare al suo ruolo di scalo italiano di riferimento per le crociere in partenza dall'**ALTO ADRIATICO**, **ROYAL CARIBBEAN** si è messa alla ricerca di un nuovo scalo, e ha scelto così **RAVENNA** come suo nuovo partner.

Il **TERMINAL DI RAVENNA** ha attratto **12** compagnie internazionali, **22** navi con una capacità fino a **4MILA PASSEGGERI** di **160** diverse nazionalità e **1500** membri di equipaggio di **130** diversi Paesi.

Si cominciano a vedere i risultati di una strategia vincente, che ha visto superare nel **2023** il numero di **300 MILA CROKERISTI** in **ROMAGNA**, che sembrava all'inizio un obiettivo ambizioso da raggiungere tra qualche anno.

Secondo diversi analisti del turismo, le cifre record fatte registrare da questo business hanno, di fatto, "salvato" l'economia turistica romagnola duramente colpita dai disastri dell'alluvione.

Le previsioni per il **2024** vedono numeri importanti, superiori (+19%) al **2022** anche se inferiori al **2023**, in ragione dell'avvio dei lavori per la realizzazione della *nuova Stazione marittima a Porto Corsini* (il cui bando sarà pubblicato a breve, grazie all'approvazione della Conferenza di Servizi), una struttura di **10.000 MQ** su due piani che occuperà **18 ETTARI**, per un investimento di **40 MILIONI** da parte di **RAVENNA CIVITAS CRUISE PORT (RCCP)**, oltre alla costruzione del *Parco delle Dune* e dell'impianto di *cold-ironing* (ossia l'elettrificazione delle banchine che consentirà la sosta a motori spenti delle navi).

**2024**  
*i lavori per la nuova  
Stazione marittima a  
Porto Corsini*

Il calendario degli accosti per il **2024** elenca **49 SCALI** di navi da crociera (**37** in homeport e **12** in transito), circa **230.000** i passeggeri (**212.000** in homeport e **18.000** in transito).

I lavori in corso «renderanno impossibile la gestione contemporanea di due navi. La qualità del servizio rimane l'obiettivo principale e impone una limitazione dei numeri», sottolinea *Anna D'Imporzano*, General manager del terminal gestito da **RCCP** (il cui pacchetto di maggioranza è detenuto da **ROYAL CARIBBEAN**).

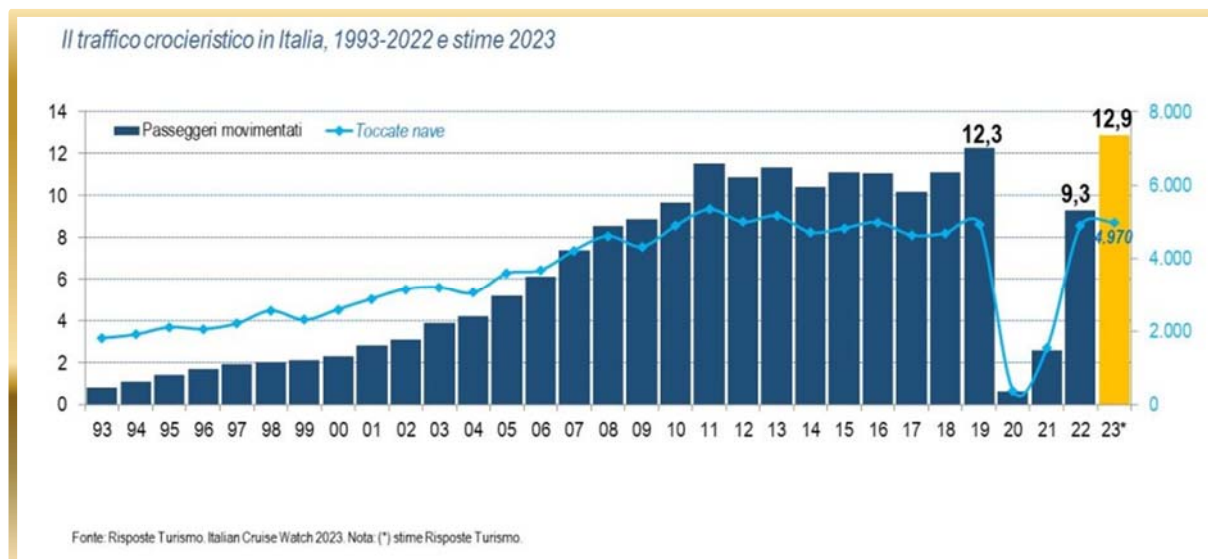
*«In compenso, ad attraccare già dal 2025 potranno essere anche navi più grandi.»*

Con la prospettiva, a cantieri ultimati, di stabilizzare un flusso di **400MILA TURISTI**.

### Crociere: record in Italia nel 2023

In Italia i dati sul traffico crociere **2023** sono stati anticipati all'*Italian Cruise Day*, da *RISPOSTE TURISMO*.

Il *PRESIDENTE DI ASSOPORTI RODOLFO GIAMPIERI* ha ricordato come “Il segmento delle crociere continua a crescere anche oltre le previsioni, segnando un record nel **2023**, confermando il suo ruolo strategico per la portualità italiana. I dati superano quelli del **2019** (che aveva già segnato un record) e nella classifica dei primi **20** porti nell'area MED troviamo ben **8** porti italiani. Spesso abbiamo trascurato i dati di questo settore che invece, per un Paese come il nostro, vanno ricordati e valorizzati. Vorrei ricordare che anche questo è un nuovo ruolo dei porti: generatori di movimento immediato (crocieristi) e di ritorno delle persone, come turisti, (poderoso marketing territoriale)”.



*GIAMPIERI* ha poi proseguito, “Naturalmente in questo contesto, occorre comunicare con coloro che vivono nei territori intorno ai porti, adattando talvolta le scelte commerciali ai territori di riferimento. L'**ITALIA**, e il **MEDITERRANEO** in generale, sono peculiari e unici”, ha aggiunto.

## 6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel **COMPENSORIO PORTUALE DI RAVENNA** il traffico ferroviario nei **9 MESI DEL 2023** ha registrato **5.318 TRENI**, **1.100 TRENI** in meno (-17,1%) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Sono state trasportate via treno **2.541.279 TONNELLATE** di merce, in calo del **12,5%** rispetto al **2022**, mentre il **NUMERO DI CARRI**, pari a **49.181**, è calato dell'**8,0%** rispetto ai **PRIMI 9 MESI DEL 2022**.

L'**incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo** si assesta nei **9 MESI** al **12,9%**.

Segno positivo per i **CEREALI E SFARINATI** (+60.606 TONNELLATE; +22,2% sul **2022**), i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI** (+37.965 TONNELLATE; +15,7% sul **2022**), e per le **DERRATE LIQUIDE** (+8.671 TONNELLATE; +301,4% sul **2022**).

In diminuzione tutte le altre merceologie con il calo più significativo, in termini percentuali, registrato dai **FERTILIZZANTI** che, con sole **9.536 TONNELLATE** movimentate, sono calati del **49,8%** (quasi **9.500 TONNELLATE** in meno) rispetto ai **9 MESI 2022** e, in misura leggermente minore, dagli **INERTI** (**165.000 TONNELLATE** in meno; -44,8%).

In termini assoluti, invece, la diminuzione maggiore è quella dei **METALLURGICI** che, rispetto al **2022**, hanno perso oltre **250 MILA TONNELLATE** (-13,8%).

Negative anche le performance della **MERCE IN CONTAINER** (-26,1%).

In termini di **TEUs**, si è assistito ad un calo del **34,5%** (ovvero **6.451 TEUs** in meno) rispetto allo **STESSO PERIODO DEL 2022** con tutti i servizi intermodali con il segno negativo.

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



**Il Presidente Patuelli:**  
serve il raddoppio della  
Ferrara-Ravenna

A conclusione di un recente incontro con il *CONSIGLIO DELLA CCIAA DI FERRARA E RAVENNA*, ANTONIO PATUELLI, presidente del *GRUPPO LA CASSA DI RAVENNA* e dell'*ABI*, sottolinea l'importanza di "Sfruttare l'asset del porto e collegarlo al meglio, via ferrovia, con **FERRARA** per aprire a **RAVENNA** le porte del **NORD-EST**. Il raddoppio della linea ferroviaria **FERRARA-RAVENNA** è un progetto facile che può essere realizzato rapidamente".

L'**EMILIA-ROMAGNA** è zona trainante per il Paese e, dopo la **LOMBARDIA** e accanto al **VENETO**, ha una importante differenziazione economico-produttiva e risorse potenzialmente vincenti.

«A partire dal **PORTO DI RAVENNA** che ha banchine di circa **23 CHILOMETRI**: dobbiamo fare una grande opera di comunicazione perché le imprese conoscano le potenzialità del nostro porto in alternativa a quelli di altri paesi come **ROTTERDAM**. Soprattutto dobbiamo realizzare un collegamento più forte con **FERRARA** che è la porta per il Nord-Est» ha proseguito PATUELLI.

Cosa possibile, come dimostra il caso delle auto Bmw arrivate al terminal TCR, un segnale di quello che potrà accadere in futuro e, come attesta il successo delle navi da crociera, «gli investimenti sul porto hanno sempre rappresentato un volano formidabile per l'economia» ha concluso PATUELLI.

**I cantieri ferroviari  
rallentano le merci  
su rotaia**

CLEMENTE CARTA, PRESIDENTE DI FERMERCI, durante un intervento alla *XV EDIZIONE DEL FORUM MERCINTRENO*, allerta che "I lavori del **PNRR** che si concluderanno entro il **2026** consentiranno alla ferrovia nazionale di colmare uno storico gap nei confronti della strada e di dare una grande opportunità al settore del trasporto merci su ferro. Tuttavia, nell'immediato, le interruzioni ferroviarie programmate e l'incremento dei cantieri previsto nei prossimi anni stanno danneggiando le imprese ferroviarie del trasporto merci: occorre una visione sullo sviluppo ferroviario del trasporto merci in **ITALIA** e supportare le imprese in questi anni di transizione".

*Il rischio reale – continua CARTA - è che poche imprese ferroviarie del trasporto merci sopravviveranno a questo periodo di interruzioni in cui i ritardi e le cancellazioni comportano penali da pagare e perdita di clienti.*

RETE FERROVIARIA ITALIANA sta gestendo molto bene l'organizzazione dei lavori ma, fino al termine di questi, è necessario tutelare gli operatori del trasporto ferroviario delle merci e l'Associazione chiede la costituzione di un fondo di ristoro per i danni subiti oppure, in alternativa, di intervenire nel prossimo periodo tariffario del pedaggio a favore del comparto ferroviario delle merci".

Da qui un appello al *MINISTERO DEI TRASPORTI E ALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)*: occorre un intervento deciso di politica industriale e dei trasporti a favore di un settore da troppi anni in difficoltà e oggi in crisi profonda.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

| PERIODO                                  | settembre-22     |                |                  | settembre-23     |                |                  | Differenza<br>settembre<br>2023 vs 2022 |              |
|--|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|---|--------------|
|  | IN               | OUT            | TOTALE           | IN               | OUT            | TOTALE           | TOTALE                                  | %            |
| Numero toccate                           |                  |                | 211              |                  |                | 223              | 12                                      | 5,7%         |
| <b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b> | <b>1.860.604</b> | <b>250.614</b> | <b>2.111.218</b> | <b>1.731.375</b> | <b>303.142</b> | <b>2.034.517</b> | <b>-76.701</b>                          | <b>-3,6%</b> |
| Prodotti petroliferi                     | 189.204          | 16.600         | 205.804          | 203.455          | 12.550         | 216.005          | 10.201                                  | 5,0%         |
| Rinfuse liquide non petrolifere          | 182.296          | 11.000         | 193.296          | 178.776          | 30.000         | 208.776          | 15.480                                  | 8,0%         |
| Rinfuse solide                           | 979.671          | 34.961         | 1.014.632        | 741.738          | 60.957         | 802.695          | -211.937                                | -20,9%       |
| Merci varie                              | 364.310          | 12.227         | 376.537          | 459.825          | 10.440         | 470.265          | 93.728                                  | 24,9%        |
| Merci in container                       | 81.543           | 77.046         | 158.589          | 87.261           | 105.335        | 192.596          | 34.007                                  | 21,4%        |
| Merci su trailer/rotabili                | 63.580           | 98.780         | 162.360          | 60.320           | 83.860         | 144.180          | -18.180                                 | -11,2%       |
| <b>CONTAINER (TEU)</b>                   | <b>8.208</b>     | <b>7.191</b>   | <b>15.399</b>    | <b>9.275</b>     | <b>9.078</b>   | <b>18.353</b>    | <b>2.954</b>                            | <b>19,2%</b> |
| <b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>  | <b>4.151</b>     | <b>3.743</b>   | <b>7.894</b>     | <b>3.158</b>     | <b>4.198</b>   | <b>7.356</b>     | <b>-538</b>                             | <b>-6,8%</b> |
| Trailer                                  | 3.320            | 3.652          | 6.972            | 2.964            | 3.034          | 5.998            | -974                                    | -14,0%       |
| Automotive                               | 816              | 0              | 816              | 169              | 874            | 1.043            | 227                                     | 27,8%        |
| Auto e altri veicoli                     | 15               | 91             | 106              | 25               | 290            | 315              | 209                                     | 197,2%       |
| <b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>       | <b>16</b>        | <b>25</b>      | <b>27.084</b>    | <b>27</b>        | <b>9</b>       | <b>48.746</b>    | <b>21.662</b>                           | <b>80,0%</b> |
| su traghetti                             | 16               | 25             | 41               | 27               | 9              | 36               | -5                                      | -12,2%       |
| su navi da crociera                      |                  |                | 27.043           |                  |                | 48.710           | 21.667                                  | 80,1%        |
|  | 1.489.104        | 223.014        | 1.712.118        | 1.349.144        | 260.592        | 1.609.736        | -102.382                                | -6,0%        |
|  | 371.500          | 27.600         | 399.100          | 382.231          | 42.550         | 424.781          | 25.681                                  | 6,4%         |

| PERIODO                                  | gennaio-settembre 2022 |                  |                   | gennaio-settembre 2023 |                  |                   | Differenza<br>gen. - set.<br>2023 vs 2022 |              |
|--|------------------------|------------------|-------------------|------------------------|------------------|-------------------|---|--------------|
|  | IN                     | OUT              | TOTALE            | IN                     | OUT              | TOTALE            | TOTALE                                    | %            |
| Numero toccate                           |                        |                  | 2.054             |                        |                  | 1.896             | -158                                      | -8,3%        |
| <b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b> | <b>18.129.837</b>      | <b>2.655.460</b> | <b>20.785.297</b> | <b>17.160.082</b>      | <b>2.522.905</b> | <b>19.682.987</b> | <b>-1.102.310</b>                         | <b>-5,3%</b> |
| Prodotti petroliferi                     | 1.838.897              | 84.630           | 1.923.527         | 1.819.870              | 118.521          | 1.938.391         | 14.864                                    | 0,8%         |
| Rinfuse liquide non petrolifere          | 1.485.152              | 217.885          | 1.703.037         | 1.314.405              | 206.689          | 1.521.094         | -181.943                                  | -10,7%       |
| Rinfuse solide                           | 8.356.182              | 334.869          | 8.691.051         | 7.617.778              | 288.224          | 7.906.002         | -785.049                                  | -9,0%        |
| Merci varie                              | 4.953.651              | 301.455          | 5.255.106         | 4.893.668              | 222.726          | 5.116.394         | -138.712                                  | -2,6%        |
| Merci in container                       | 944.185                | 942.961          | 1.887.146         | 944.101                | 858.390          | 1.802.491         | -84.655                                   | -4,5%        |
| Merci su trailer/rotabili                | 551.770                | 773.660          | 1.325.430         | 570.260                | 828.355          | 1.398.615         | 73.185                                    | 5,5%         |
| <b>CONTAINER (TEU)</b>                   | <b>94.716</b>          | <b>83.950</b>    | <b>178.666</b>    | <b>83.532</b>          | <b>81.538</b>    | <b>165.070</b>    | <b>-13.596</b>                            | <b>-7,6%</b> |
| Numero toccate navi portacontainer       |                        |                  | 378               |                        |                  | 340               | -38                                       | -10,1%       |
| <b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>  | <b>33.813</b>          | <b>32.298</b>    | <b>66.111</b>     | <b>33.568</b>          | <b>34.980</b>    | <b>68.548</b>     | <b>2.437</b>                              | <b>3,7%</b>  |
| Trailer                                  | 28.220                 | 30.786           | 59.006            | 28.902                 | 30.943           | 59.845            | 839                                       | 1,4%         |
| Automotive                               | 5.449                  | 0                | 5.449             | 4.547                  | 2.052            | 6.599             | 1.150                                     | 21,1%        |
| Auto e altri veicoli                     | 144                    | 1.512            | 1.656             | 119                    | 1.985            | 2.104             | 448                                       | 27,1%        |
| <b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>       | <b>125</b>             | <b>144</b>       | <b>150.707</b>    | <b>156</b>             | <b>108</b>       | <b>273.801</b>    | <b>123.094</b>                            | <b>81,7%</b> |
| su traghetti                             | 125                    | 144              | 269               | 156                    | 108              | 264               | -5  | -1,9%        |
| su navi da crociera                      |                        |                  | 150.438           |                        |                  | 273.537           | 123.099                                   | 81,8%        |



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

| PERIODO  | settembre-22     |                |                  | settembre-23     |                |                  | Differenza<br>settembre<br>2023 vs 2022 |              |
|--|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|---|--------------|
|  | IN               | OUT            | TOTALE           | IN               | OUT            | TOTALE           | TOTALE                                  | %            |
| <b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>             | <b>1.860.604</b> | <b>250.614</b> | <b>2.111.218</b> | <b>1.731.375</b> | <b>303.142</b> | <b>2.034.517</b> | <b>-76.701</b>                          | <b>-3,6%</b> |
| <b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>          | <b>371.500</b>   | <b>27.600</b>  | <b>399.100</b>   | <b>382.231</b>   | <b>42.550</b>  | <b>424.781</b>   | <b>25.681</b>                           | <b>6,4%</b>  |
| Prodotti petroliferi                                 | 189.204          | 16.600         | 205.804          | 203.455          | 12.550         | 216.005          | 10.201                                  | 5,0%         |
| Prodotti chimici                                     | 65.738           | 4.000          | 69.738           | 57.979           | 23.000         | 80.979           | 11.241                                  | 16,1%        |
| Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi                | 111.335          | 7.000          | 118.335          | 120.797          | 7.000          | 127.797          | 9.462                                   | 8,0%         |
| Concimi  | 5.223            | 0              | 5.223            | 0                | 0              | 0                | -5.223                                  | -100,0%      |
| <b>MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:</b>             | <b>1.489.104</b> | <b>223.014</b> | <b>1.712.118</b> | <b>1.349.144</b> | <b>260.592</b> | <b>1.609.736</b> | <b>-102.382</b>                         | <b>-6,0%</b> |
| Prodotti agricoli e animali                          | 222.690          | 0              | 222.690          | 187.516          | 0              | 187.516          | -35.174                                 | -15,8%       |
| Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi                | 143.974          | 10.740         | 154.714          | 131.093          | 10.788         | 141.881          | -12.833                                 | -8,3%        |
| Combustibili minerali                                | 0                | 0              | 0                | 0                | 0              | 0                | 0                                       | n.d.         |
| Minerali e cascami per la metallurgia                | 0                | 0              | 0                | 8.600            | 0              | 8.600            | 8.600                                   | n.d.         |
| Prodotti metallurgici                                | 360.453          | 4.655          | 365.108          | 457.733          | 5.283          | 463.016          | 97.908                                  | 26,8%        |
| Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione | 524.926          | 0              | 524.926          | 320.724          | 0              | 320.724          | -204.202                                | -38,9%       |
| Concimi  | 82.229           | 26.120         | 108.349          | 91.286           | 54.569         | 145.855          | 37.506                                  | 34,6%        |
| Prodotti chimici                                     | 9.709            | 3.000          | 12.709           | 4.611            | 0              | 4.611            | -8.098                                  | -63,7%       |
| Prodotti Diversi                                     | 0                | 2.673          | 2.673            | 0                | 757            | 757              | -1.916                                  | -71,7%       |
| Merci in container                                   | 81.543           | 77.046         | 158.589          | 87.261           | 105.335        | 192.596          | 34.007                                  | 21,4%        |
| Merci su trailer/rotabili                            | 63.580           | 98.780         | 162.360          | 60.320           | 83.860         | 144.180          | -18.180                                 | -11,2%       |
|  | 477.999          | 17.740         | 495.739          | 439.406          | 17.788         | 457.194          | -38545                                  | -7,8%        |

| PERIODO  | gennaio-settembre 2022 |                  |                   | gennaio-settembre 2023 |                  |                   | Differenza<br>gen. - set.<br>2023 vs 2022 |              |
|--|------------------------|------------------|-------------------|------------------------|------------------|-------------------|---|--------------|
|  | IN                     | OUT              | TOTALE            | IN                     | OUT              | TOTALE            | TOTALE                                    | %            |
| <b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>             | <b>18.129.837</b>      | <b>2.655.460</b> | <b>20.785.297</b> | <b>17.160.082</b>      | <b>2.522.905</b> | <b>19.682.987</b> | <b>-1.102.310</b>                         | <b>-5,3%</b> |
| <b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>          | <b>3.324.049</b>       | <b>302.515</b>   | <b>3.626.564</b>  | <b>3.134.275</b>       | <b>325.210</b>   | <b>3.459.485</b>  | <b>-167.079</b>                           | <b>-4,6%</b> |
| Prodotti petroliferi                                 | 1.838.897              | 84.630           | 1.923.527         | 1.819.870              | 118.521          | 1.938.391         | 14.864                                    | 0,8%         |
| Prodotti chimici                                     | 594.232                | 157.520          | 751.752           | 588.393                | 163.989          | 752.382           | 630                                       | 0,1%         |
| Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi                | 859.118                | 60.365           | 919.483           | 707.425                | 42.700           | 750.125           | -169.358                                  | -18,4%       |
| Concimi  | 31.802                 | 0                | 31.802            | 18.587                 | 0                | 18.587            | -13.215                                   | -41,6%       |
| <b>MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:</b>             | <b>14.805.788</b>      | <b>2.352.945</b> | <b>17.158.733</b> | <b>14.025.807</b>      | <b>2.197.695</b> | <b>16.223.502</b> | <b>-935.231</b>                           | <b>-5,5%</b> |
| Prodotti agricoli e animali                          | 1.179.988              | 40.492           | 1.220.480         | 1.458.225              | 0                | 1.458.225         | 237.745                                   | 19,5%        |
| Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi                | 1.807.247              | 105.297          | 1.912.544         | 1.698.028              | 49.183           | 1.747.211         | -165.333                                  | -8,6%        |
| 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            | 33.137                 | 0                | 33.137            | -10.089                                   | -23,3%       |
| Prodotti metallurgici                                | 4.882.845              | 258.174          | 5.141.019         | 4.846.456              | 177.907          | 5.024.363         | -116.656                                  | -2,3%        |
| Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione | 4.287.869              | 15.930           | 4.303.799         | 3.320.544              | 8.056            | 3.328.600         | -975.199                                  | -22,7%       |
| Concimi  | 861.648                | 190.151          | 1.051.799         | 969.420                | 254.998          | 1.224.418         | 172.619                                   | 16,4%        |
| Prodotti chimici                                     | 66.325                 | 16.628           | 82.953            | 45.151                 | 12.811           | 57.962            | -24.991                                   | -30,1%       |
| Prodotti Diversi                                     | 4.252                  | 9.652            | 13.904            | 1.807                  | 7.995            | 9.802             | -4.102                                    | -29,5%       |
| Merci in container                                   | 944.185                | 942.961          | 1.887.146         | 944.101                | 858.390          | 1.802.491         | -84.655                                   | -4,5%        |
| Merci su trailer/rotabili                            | 551.770                | 773.660          | 1.325.430         | 570.260                | 828.355          | 1.398.615         | 73.185                                    | 5,5%         |



**TABELLA 3**  
**FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)**

| PERIODO  | settembre-22 |        |         | settembre-23 |        |         | Differenza<br>settembre<br>2023 vs 2022 |        |
|--|--------------|--------|---------|--------------|--------|---------|---|--------|
|  | IN           | OUT    | TOTALE  | IN           | OUT    | TOTALE  | TOTALE                                  | %      |
| Prodotti agricoli e animali di cui:                          | 222.690      | 0      | 222.690 | 187.516      | 0      | 187.516 | -35.174                                 | -15,8% |
| Cereali  | 197.677      | 0      | 197.677 | 162.898      | 0      | 162.898 | -34.779                                 | -17,6% |
| Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:                | 255.309      | 17.740 | 273.049 | 251.890      | 17.788 | 269.678 | -3.371                                  | -1,2%  |
| Farine di semi e frutti oleosi                               | 90.042       | 0      | 90.042  | 29.468       | 0      | 29.468  | -60.574                                 | -67,3% |
| Semi e frutti oleosi   | 49.240       | 0      | 49.240  | 95.148       | 0      | 95.148  | 45.908                                  | 93,2%  |
| Oli e grassi animali e vegetali                              | 87.027       | 7.000  | 94.027  | 71.623       | 7.000  | 78.623  | -15.404                                 | -16,4% |
| Prodotti metallurgici di cui:                                | 360.453      | 4.655  | 365.108 | 457.733      | 5.283  | 463.016 | 97.908                                  | 26,8%  |
| Coils  | 328.140      | 4.655  | 332.795 | 407.325      | 5.283  | 412.608 | 79.813                                  | 24,0%  |
| Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui: | 524.926      | 0      | 524.926 | 320.724      | 0      | 320.724 | -204.202                                | -38,9% |
| Materie prime per l'industria ceramica                       | 495.648      | 0      | 495.648 | 293.988      | 0      | 293.988 | -201.660                                | -40,7% |
| Clinker  | 0            | 0      | 0       | 0            | 0      | 0       | 0                                       | n.d.   |

| PERIODO  | gennaio-settembre 2022 |         |           | gennaio-settembre 2023 |         |           | Differenza<br>gen. - set.<br>2023 vs 2022 |        |
|--|------------------------|---------|-----------|------------------------|---------|-----------|---|--------|
|  | IN                     | OUT     | TOTALE    | IN                     | OUT     | TOTALE    | TOTALE                                    | %      |
| Prodotti agricoli e animali di cui:                          | 1.179.988              | 40.492  | 1.220.480 | 1.458.225              | 0       | 1.458.225 | 237.745                                   | 19,5%  |
| Cereali  | 1.086.273              | 40.492  | 1.126.765 | 1.337.527              | 0       | 1.337.527 | 210.762                                   | 18,7%  |
| Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:                | 2.666.365              | 165.662 | 2.832.027 | 2.405.453              | 91.883  | 2.497.336 | -334.691                                  | -11,8% |
| Farine di semi e frutti oleosi                               | 814.591                | 0       | 814.591   | 716.194                | 0       | 716.194   | -98.397                                   | -12,1% |
| Semi e frutti oleosi   | 944.922                | 0       | 944.922   | 937.420                | 0       | 937.420   | -7.502                                    | -0,8%  |
| Oli e grassi animali e vegetali                              | 620.919                | 60.365  | 681.284   | 457.819                | 42.700  | 500.519   | -180.765                                  | -26,5% |
| Prodotti metallurgici di cui:                                | 4.882.845              | 258.174 | 5.141.019 | 4.846.456              | 177.907 | 5.024.363 | -116.656                                  | -2,3%  |
| Coils  | 4.591.856              | 139.525 | 4.731.381 | 4.530.144              | 109.323 | 4.639.467 | -91.914                                   | -1,9%  |
| Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui: | 4.287.869              | 15.930  | 4.303.799 | 3.320.544              | 8.056   | 3.328.600 | -975.199                                  | -22,7% |
| Materie prime per l'industria ceramica                       | 3.942.983              | 10.130  | 3.953.113 | 2.997.746              | 7.516   | 3.005.262 | -947.851                                  | -24,0% |
| Clinker  | 0                      | 5.800   | 5.800     | 0                      | 540     | 540       | -5.260                                    | -90,7% |



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

| PERIODO                         | settembre-22  | settembre-23  | Differenza<br>settembre<br>2023 vs 2022 |              |
|---------------------------------|---------------|---------------|---|--------------|
|                                 | (TEU)         | (TEU)         | (TEU)                                   | %            |
| CONTAINER SBARCATI di cui:      | 8.208         | 9.275         | 1.067                                   | 13,0%        |
| pieni                           | 5.789         | 5.085         | -704                                    | -12,2%       |
| vuoti                           | 2.419         | 4.190         | 1.771                                   | 73,2%        |
| CONTAINER IMBARCATI di cui:     | 7.191         | 9.078         | 1.887                                   | 26,2%        |
| pieni                           | 5.792         | 8.169         | 2.377                                   | 41,0%        |
| vuoti                           | 1.399         | 909           | -490                                    | -35,0%       |
| <b>CONTAINER TOTALI di cui:</b> | <b>15.399</b> | <b>18.353</b> | <b>2.954</b>                            | <b>19,2%</b> |
| pieni                           | 11.581        | 13.254        | 1.673                                   | 14,4%        |
| vuoti                           | 3.818         | 5.099         | 1.281                                   | 33,6%        |

| PERIODO                         | gennaio-settembre<br>2022 | gennaio-settembre<br>2023 | Differenza<br>gen. - set.<br>2023 vs 2022 |              |
|---------------------------------|---------------------------|---------------------------|---|--------------|
|                                 | (TEU)                     | (TEU)                     | (TEU)                                     | %            |
| CONTAINER SBARCATI di cui:      | 94.716                    | 83.532                    | -11.184                                   | -11,8%       |
| pieni                           | 66.304                    | 61.019                    | -5.285                                    | -8,0%        |
| vuoti                           | 28.412                    | 22.513                    | -5.899                                    | -20,8%       |
| CONTAINER IMBARCATI di cui:     | 83.950                    | 81.538                    | -2.412                                    | -2,9%        |
| pieni                           | 71.939                    | 64.955                    | -6.984                                    | -9,7%        |
| vuoti                           | 12.011                    | 16.583                    | 4.572                                     | 38,1%        |
| <b>CONTAINER TOTALI di cui:</b> | <b>178.666</b>            | <b>165.070</b>            | <b>-13.596</b>                            | <b>-7,6%</b> |
| pieni                           | 138.243                   | 125.974                   | -12.269                                   | -8,9%        |
| vuoti                           | 40.423                    | 39.096                    | -1.327                                    | -3,3%        |



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

| PERIODO                                | settembre-22<br>(PEZZI) | settembre-23<br>(PEZZI) | Differenza<br>settembre<br>2023 vs 2022 |              |
|--|-------------------------|-------------------------|---|--------------|
|  |                         |                         | (PEZZI)                                 | %            |
| TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:      | 4.151                   | 3.158                   | -993                                    | -23,9%       |
| Trailer                                | 3.320                   | 2.964                   | -356                                    | -10,7%       |
| Automotive                             | 816                     | 169                     | -647                                    | -79,3%       |
| Auto e altri veicoli                   | 15                      | 25                      | 10                                      | 66,7%        |
| TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:     | 3.743                   | 4.198                   | 455                                     | 12,2%        |
| Trailer                                | 3.652                   | 3.034                   | -618                                    | -16,9%       |
| Automotive                             | 0                       | 874                     | 874                                     | n.d.         |
| Auto e altri veicoli                   | 91                      | 290                     | 199                                     | 218,7%       |
| <b>TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:</b> | <b>7.894</b>            | <b>7.356</b>            | <b>-538</b>                             | <b>-6,8%</b> |
| Trailer                                | 6.972                   | 5.998                   | -974                                    | -14,0%       |
| Automotive                             | 816                     | 1.043                   | 227                                     | 27,8%        |
| Auto e altri veicoli                   | 106                     | 315                     | 209                                     | 197,2%       |

| PERIODO                                | gennaio-settembre<br>2022<br>(PEZZI) | gennaio-settembre<br>2023<br>(PEZZI) | Differenza<br>gen. - set.<br>2023 vs 2022 |             |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|---|-------------|
|  |                                      |                                      | (PEZZI)                                   | %           |
| TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:      | 33.813                               | 33.568                               | -245                                      | -0,7%       |
| Trailer                                | 28.220                               | 28.902                               | 682                                       | 2,4%        |
| Automotive                             | 5.449                                | 4.547                                | -902                                      | -16,6%      |
| Auto e altri veicoli                   | 144                                  | 119                                  | -25                                       | -17,4%      |
| TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:     | 32.298                               | 34.980                               | 2.682                                     | 8,3%        |
| Trailer                                | 30.786                               | 30.943                               | 157                                       | 0,5%        |
| Automotive                             | 0                                    | 2.052                                | 2.052                                     | n.d.        |
| Auto e altri veicoli                   | 1.512                                | 1.985                                | 473                                       | 31,3%       |
| <b>TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:</b> | <b>66.111</b>                        | <b>68.548</b>                        | <b>2.437</b>                              | <b>3,7%</b> |
| Trailer                                | 59.006                               | 59.845                               | 839                                       | 1,4%        |
| Automotive                             | 5.449                                | 6.599                                | 1.150                                     | 21,1%       |
| Auto e altri veicoli                   | 1.656                                | 2.104                                | 448                                       | 27,1%       |



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

| PERIODO                         | settembre-22<br>(NUMERO) | settembre-23<br>(NUMERO) | Differenza<br>settembre<br>2023 vs 2022 |              |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--------------|
|                                 |                          |                          | (NUMERO)                                | %            |
| su TRAGHETTI di cui:            | 41                       | 36                       | -5                                      | -12,2%       |
| in sbarco                       | 16                       | 27                       | 11                                      | 68,8%        |
| in imbarco                      | 25                       | 9                        | -16                                     | -64,0%       |
| su NAVI DA CROCIERA di cui:     | 27.043                   | 48.710                   | 21.667                                  | 80,1%        |
| in transito                     | 4.814                    | 10.947                   | 6.133                                   | 127,4%       |
| in sbarco/imbarco               | 5                        | 26                       | 21                                      | 420,0%       |
| homeport                        | 22.224                   | 37.737                   | 15.513                                  | 69,8%        |
| Numero toccate navi da crociera | 13                       | 14                       | 1                                       | 7,7%         |
| <b>TOTALE PASSEGGERI</b>        | <b>27.084</b>            | <b>48.746</b>            | <b>21.662</b>                           | <b>80,0%</b> |

| PERIODO                         | gennaio-settembre<br>2022<br>(NUMERO) | gennaio-settembre<br>2023<br>(NUMERO) | Differenza<br>gen. - set.<br>2023 vs 2022 |              |
|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|--------------|
|                                 |                                       |                                       | (NUMERO)                                  | %            |
| su TRAGHETTI di cui:            | 269                                   | 264                                   | -5  | -1,9%        |
| in sbarco                       | 125                                   | 156                                   | 31  | 24,8%        |
| in imbarco                      | 144                                   | 108                                   | -36                                       | -25,0%       |
| su NAVI DA CROCIERA di cui:     | 150.438                               | 273.537                               | 123.099                                   | 81,8%        |
| in transito                     | 26.461                                | 37.920                                | 11.459                                    | 43,3%        |
| in sbarco/imbarco               | 93                                    | 138                                   | 45  | 48,4%        |
| homeport                        | 123.884                               | 235.479                               | 111.595                                   | 90,1%        |
| Numero toccate navi da crociera | 86                                    | 76                                    | -10                                       | -11,6%       |
| <b>TOTALE PASSEGGERI</b>        | <b>150.707</b>                        | <b>273.801</b>                        | <b>123.094</b>                            | <b>81,7%</b> |





## TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

| MOVIMENTAZIONE PERIODO<br>gennaio-settembre | TRENI<br>(numero) | CARRI<br>(numero) | MERCE<br>(tonnellate) | CONTAINER<br>(unità)* | CONTAINER<br>(TEU)* | CASSE x<br>INERTI<br>(unità) | AUTOMOTIVE<br>(unità) |
|---|-------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------|-----------------------|
| 2023  | 5.318             | 49.181            | 2.541.279             | 8.150                 | 12.271              | 6.866                        | 1.158                 |
| 2022  | 6.418             | 53.484            | 2.904.057             | 12.279                | 18.722              | 12.392                       |                       |
| differenza con 2022 (tonn.)                 | -1.100            | -4.303            | -362.778              | -4.129                | -6.451              | -5.526                       | 1.158                 |
| differenza con 2022 (+-%)                   | -17,1%            | -8,0%             | -12,5%                | -33,6%                | -34,5%              | -44,6%                       | n.d.                  |

| CATEGORIE<br>MERCEOLOGICHE<br>(tonnellate) | Gen. - Set.<br>2023 | Gen. - Set.<br>2022 | Differenza<br>III TRIM 2023 vs III TRIM 2022 |               |
|--|---------------------|---------------------|--|---------------|
|  |                     |                     | Tonn.  | %             |
| Metallurgici                               | 1.566.493           | 1.818.158           | -251.665                                     | -13,8%        |
| Merce in container                         | 132.457             | 179.224             | -46.767                                      | -26,1%        |
| Tara container vuoti                       | 791                 | 960                 | -169   | -17,6%        |
| Chimici liquidi                            | 280.032             | 242.067             | 37.965                                       | 15,7%         |
| Derrate liquide                            | 11.548              | 2.877               | 8.671  | 301,4%        |
| Cereali e sfarinati                        | 334.198             | 273.593             | 60.606                                       | 22,2%         |
| Inerti                                     | 203.123             | 368.173             | -165.050                                     | -44,8%        |
| Fertilizzanti                              | 9.536               | 19.005              | -9.469                                       | -49,8%        |
| Automotive                                 | 3.100               | -                   | 3.100  | n.d.          |
| <b>Tot. TRAFFICO FERROVIARIO</b>           | <b>2.541.279</b>    | <b>2.904.057</b>    | <b>-362.778</b>                              | <b>-12,5%</b> |

| TRAFFICO CONTAINER<br>(TEU)       | Gen. - Set.<br>2023 * | Gen. - Set.<br>2022 * | Differenza<br>III TRIM 2023 vs III TRIM 2022 |               |
|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------|--|---------------|
|                                   |                       |                       | Tonn.  | %             |
| Marzaglia                         | 4.455                 | 6.297                 | -1.842                                       | -29,3%        |
| Melzo                             | 2.253                 | 2.957                 | -704   | -23,8%        |
| Dinazzano                         |                       |                       | 0  | n.d.          |
| Segrate                           | 5.294                 | 8.496                 | -3.202                                       | -37,7%        |
| Rubiera                           | 269                   | 288                   | -19  | -6,6%         |
| Bologna                           |                       | 192                   | -192   | -100,0%       |
| Rivalta Scrivia                   |                       | 492                   | -492   | -100,0%       |
| <b>Tot. FERROVIARIO CONTAINER</b> | <b>12.271</b>         | <b>18.722</b>         | <b>-6.451</b>                                | <b>-34,5%</b> |

\* DI CUI N. 234 CONTAINER VUOTI PARI A 269 TEUs NEL 2023

\* DI CUI N. 379 CONTAINER VUOTI PARI A 480 TEUs NEL 2022



TABELLA ESPO

| Porto: RAVENNA |   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
|----------------|---|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| ANNO           | PERIODO DA/A  | 2022              |                  |                   | 2023              |                  |                   | Differenza        |              |
|                |   | GENNAIO-SETTEMBRE |                  |                   | GENNAIO-SETTEMBRE |                  |                   | TOTALE            | %            |
|                |   | IN                | OUT              | TOTALE            | IN                | OUT              | TOTALE            |                   |              |
| A1             | <b>TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)</b>   | <b>18.129.837</b> | <b>2.655.460</b> | <b>20.785.297</b> | <b>17.160.081</b> | <b>2.522.905</b> | <b>19.682.986</b> | <b>-1.102.311</b> | <b>-5,3%</b> |
|                | Indicare l'unità di misura utilizzata:<br>Tonnellate o migliaia di tonnellate |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| A2             | <b>RINFUSE LIQUIDE</b>  | <b>3.324.049</b>  | <b>302.515</b>   | <b>3.626.564</b>  | <b>3.134.275</b>  | <b>325.210</b>   | <b>3.459.485</b>  | <b>-167.079</b>   | <b>-4,6%</b> |
|                | di cui:   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| A21            | Petrolio greggio  | 90.000            | 0                | 90.000            | 71.450            | 0                | 71.450            | -18.550           | -20,6%       |
| A22            | Prodotti (petroliferi) raffinati  | 1.405.948         | 82.230           | 1.488.178         | 1.361.543         | 111.621          | 1.473.164         | -15.014           | -1,0%        |
| A23            | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale           | 342.949           | 2.400            | 345.349           | 386.877           | 6.900            | 393.777           | 48.428            | 14,0%        |
| A24            | Prodotti chimici  | 594.232           | 157.520          | 751.752           | 588.393           | 163.989          | 752.382           | 630               | 0,1%         |
| A25            | Altre rinfuse liquide   | 890.920           | 60.365           | 951.285           | 726.012           | 42.700           | 768.712           | -182.573          | -19,2%       |
| A3             | <b>RINFUSE SOLIDE</b>   | <b>8.356.182</b>  | <b>334.869</b>   | <b>8.691.051</b>  | <b>7.617.778</b>  | <b>288.224</b>   | <b>7.906.002</b>  | <b>-785.049</b>   | <b>-9,0%</b> |
|                | di cui:   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| A31            | Cereali   | 1.067.651         | 40.492           | 1.108.143         | 1.337.527         | 0                | 1.337.527         | 229.384           | 20,7%        |
| A32            | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi   | 1.806.241         | 105.297          | 1.911.538         | 1.689.771         | 49.183           | 1.738.954         | -172.584          | -9,0%        |
| A33            | Carboni fossili e ligniti   | 176.433           | 0                | 176.433           | 138.678           | 0                | 138.678           | -37.755           | -21,4%       |
| A34            | Minerali/cementi/calci  | 4.250.632         | 15.930           | 4.266.562         | 3.270.333         | 7.540            | 3.277.873         | -988.689          | -23,2%       |
| A35            | Prodotti metallurgici   | 46.909            | 0                | 46.909            | 46.200            | 0                | 46.200            | -709              | -1,5%        |
| A36            | Prodotti chimici  | 56.164            | 0                | 56.164            | 45.151            | 0                | 45.151            | -11.013           | -19,6%       |
| A37            | Altre rinfuse solide  | 952.152           | 173.150          | 1.125.302         | 1.090.118         | 231.501          | 1.321.619         | 196.317           | 17,4%        |
| A4             | <b>MERCI VARIE IN COLLI</b>   | <b>6.449.606</b>  | <b>2.018.076</b> | <b>8.467.682</b>  | <b>6.408.028</b>  | <b>1.909.471</b> | <b>8.317.499</b>  | <b>-150.183</b>   | <b>-1,8%</b> |
|                | di cui  |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| A41            | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)                                   | 944.185           | 942.961          | 1.887.146         | 944.100           | 858.390          | 1.802.490         | -84.656           | -4,5%        |
| A42            | Ro-Ro (contenitori esclusi)   | 551.770           | 773.660          | 1.325.430         | 570.260           | 828.355          | 1.398.615         | 73.185            | 5,5%         |
| A43            | Altre merci varie   | 4.953.651         | 301.455          | 5.255.106         | 4.893.668         | 222.726          | 5.116.394         | -138.712          | -2,6%        |
|                | <b>ALTRE INFORMAZIONI</b>   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
|                | (numero)  |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| B1             | Numero toccate  |                   |                  | 2.054             |                   |                  | 1.896             | -158              | -7,7%        |
| B12            | Stazza lorda  |                   |                  | 37.200.590        |                   |                  | 36.925.229        | -275.361          | -0,7%        |
| B2             | <b>Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B2)</b>                       | <b>125</b>        | <b>144</b>       | <b>269</b>        | <b>156</b>        | <b>108</b>       | <b>264</b>        | <b>-5</b>         | <b>-1,9%</b> |
|                | di cui:   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| B21            | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)  | 0                 | 0                | 0                 | 0                 | 0                | 0                 | 0                 | n.d.         |
| B22            | Passeggeri traghetti  | 125               | 144              | 269               | 156               | 108              | 264               | -5                | -1,9%        |
| B3             | <b>Numero di passeggeri crociere</b>  | <b>62.252</b>     | <b>61.725</b>    | <b>150.438</b>    | <b>118.100</b>    | <b>117.517</b>   | <b>273.537</b>    | <b>123.099</b>    | <b>81,8%</b> |
| B31            | "Home Port"   | 62.252            | 61.725           | 123.977           | 118.100           | 117.517          | 235.617           | 111.640           | 90,0%        |
| B32            | "Transiti" (da contarsi una sola volta)                                       |                   |                  | 26.461            |                   |                  | 37.920            | 11.459            | 43,3%        |
| B4             | <b>Numero di container in TEU (B41+B42)</b>                                   | <b>94.716</b>     | <b>83.950</b>    | <b>178.666</b>    | <b>83.532</b>     | <b>81.538</b>    | <b>165.070</b>    | <b>-13.596</b>    | <b>-7,6%</b> |
| B41            | <b>"Hinterland" (B411+B412)</b>   | <b>94.716</b>     | <b>83.950</b>    | <b>178.666</b>    | <b>83.532</b>     | <b>81.538</b>    | <b>165.070</b>    | <b>-13.596</b>    | <b>-7,6%</b> |
|                | di cui:   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| B411           | Vuoti   | 28.412            | 12.011           | 40.423            | 22.513            | 16.583           | 39.096            | -1.327            | -3,3%        |
| B412           | Pieni   | 66.304            | 71.939           | 138.243           | 61.019            | 64.955           | 125.974           | -12.269           | -8,9%        |
| B42            | <b>"Transshipped" (B421+B422)</b>   | <b>0</b>          | <b>0</b>         | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>         | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>n.d.</b>  |
|                | di cui:   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| B421           | Vuoti   |                   |                  | 0                 |                   |                  | 0                 | 0                 | n.d.         |
| B422           | Pieni   |                   |                  | 0                 |                   |                  | 0                 | 0                 | n.d.         |
| B5             |   |                   |                  |                   |                   |                  |                   |                   |              |
| B51            | Numero unità Ro-Ro  | 28.220            | 30.786           | 59.006            | 28.902            | 30.943           | 59.845            | 839               | 1,4%         |
| B52            | Numero veicoli privati  | 144               | 1.512            | 1.656             | 119               | 1.985            | 2.104             | 448               | 27,1%        |
| B53            | Numero veicoli commerciali  | 5.449             | 0                | 5.449             | 4.547             | 2.052            | 6.599             | 1.150             | 21,1%        |