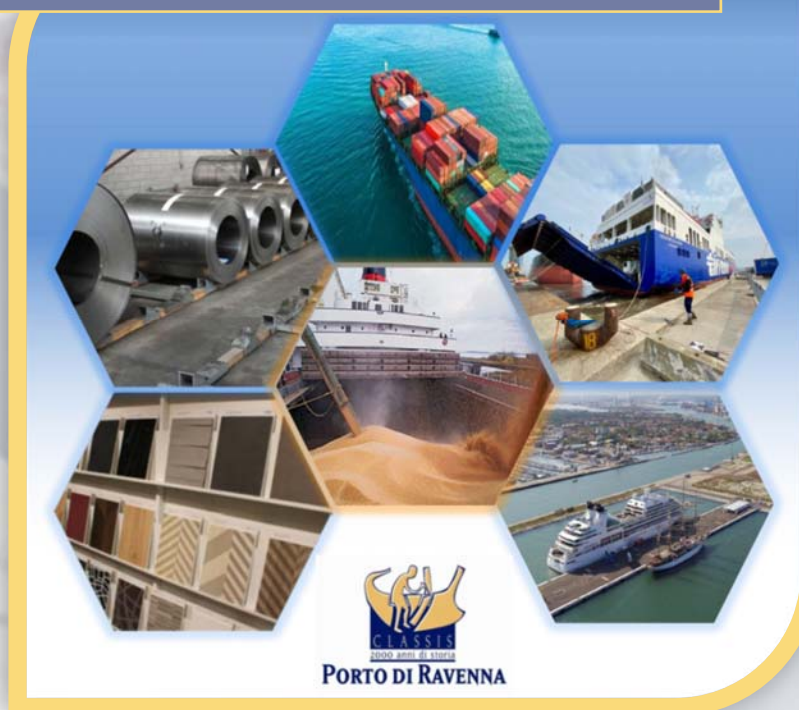


# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



*Aprile 2023*



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico centro settentrionale



a cura dell'AREA PIANIFICAZIONE, SVILUPPO, PROMOZIONE E  
PROGETTAZIONE UNIONE EUROPEA  
*Capo Area Vittoria Sbrighi*

DIREZIONE OPERATIVA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE

*chiuso il 09/06/2023*

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, Aprile 2023.



## SOMMARIO

<b><i>I.</i></b>	<b><i>Movimentazione complessiva ad Aprile 2023</i></b> .....	<b>5</b>
<b><i>II.</i></b>	<b><i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i></b> .....	<b>8</b>
<b>1.</b>	<b>COMPARTO AGROALIMENTARE</b> .....	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>MATERIALI DA COSTRUZIONE</b> .....	<b>15</b>
<b>3.</b>	<b>PRODOTTI METALLURGICI</b> .....	<b>18</b>
<b>4.</b>	<b>ALTRE MERCEOLOGIE</b> .....	<b>22</b>
<b>5.</b>	<b>CROCIERE</b> .....	<b>31</b>
<b>6.</b>	<b>TRAFFICO FERROVIARIO</b> .....	<b>33</b>

## INDICE DELLE FIGURE

<b>FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO</b> .....	<b>5</b>
<b>FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA</b> .....	<b>8</b>
<b>FIGURA 3 –CONFRONTO GENNAIO-APRILE 2023 VS 2022</b> .....	<b>8</b>

## INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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



## I. Movimentazione complessiva ad Aprile 2023

**Gennaio-aprile 2023  
in recupero**

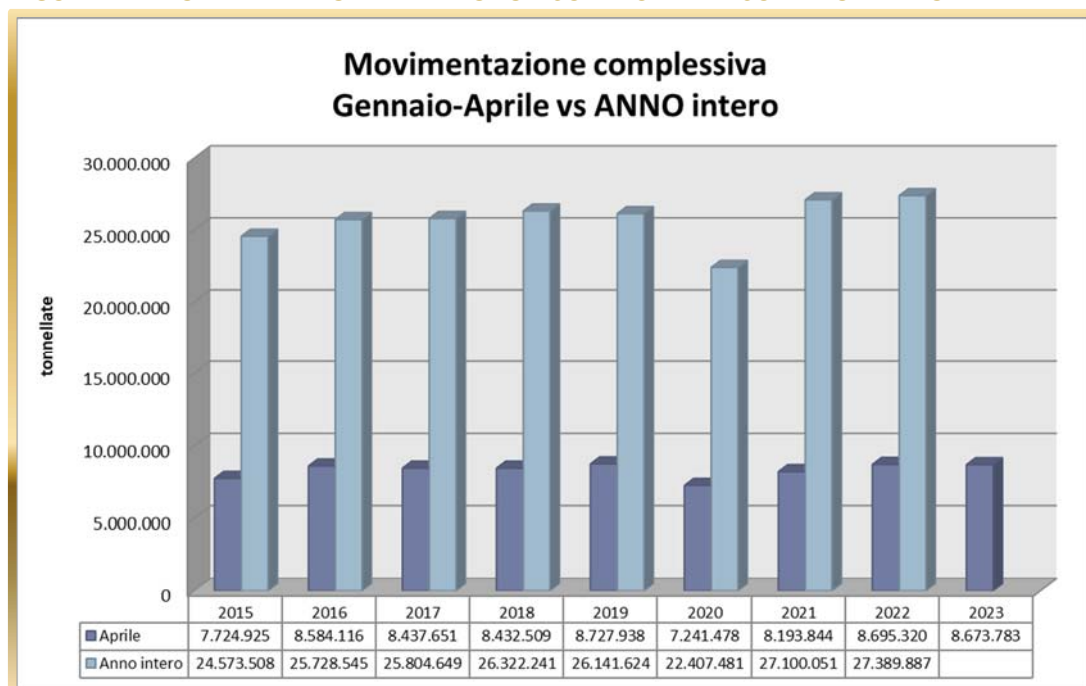
Il **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO QUADRIMESTRE** del **2023** ha movimentato complessivamente **8.673.784 TONNELLATE**, praticamente in linea (-0,2%, vale a dire **22 MILA DI TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **7.545.894 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **1.127.890 TONNELLATE** (rispettivamente, +0,2% e -0,5% in confronto ai **PRIMI 4 MESI** del **2022**).

**Numero di toccate**

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **787**, con **56** toccate in meno (-7,1%) rispetto al **2022**.

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



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

**Aprile 2023** Molto buono l'andamento del mese di **APRILE**, nel quale sono state movimentate **2.153.052 TONNELLATE**, in crescita del **9,5%** (**187 MILA TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.875.520 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **277.532 TONNELLATE** (rispettivamente +14,3% e -2,5% in confronto ad **APRILE 2022**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PRIMO QUADRIMESTRE** del **2023** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **7.070.913 TONNELLATE** - sono diminuite dell'**1,9%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE** del **2022**, mentre per le stesse il mese di **APRILE**, con **1.752.532 TONNELLATE**, risulta in aumento del **10,1%** rispetto a **APRILE 2022**.

### **Merci per condizionamento**

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **835.217 TONNELLATE** di merce) sono diminuite del **2,2%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**. Negativo il contributo del mese di **APRILE**, che ha movimentato **236.057 TONNELLATE** (**-3,1%** rispetto allo stesso mese del **2022**).

### *Merci secche*

Continua il buon andamento, nel **PRIMO QUADRIMESTRE DEL 2023**, per le **MERCI SU ROTABILI** (**618.720 TONNELLATE**), in crescita del **3,6%** rispetto al **2022**, anche se il mese di **APRILE 2023** risulta negativo (**-4,9%**) con **133.895 TONNELLATE** movimentate, contro le **140 MILA TONNELLATE** del mese di **APRILE 2022**.

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **1.602.871 TONNELLATE** nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023**, sono aumentati del **7,7%** rispetto allo stesso periodo del **2022**; positivo il contributo del mese di **APRILE 2023**, con **400.520 TONNELLATE** (**+7,1%** rispetto al mese di **APRILE 2022**).

### *Prodotti liquidi*



**Prime stime per  
maggio 2023**

In base alle comunicazioni preventive sul *PORT COMMUNITY SYSTEM*, per il mese di **MAGGIO 2023** si stima una movimentazione record di quasi **2,5 MILIONI DI TONNELLATE**, secondo volume mensile di traffico degli ultimi 22 anni, subito dopo quello di **MAGGIO 2022**, nel quale erano state raggiunti i **2,8 MILIONI DI TONNELLATE**.

Premesso quanto sopra, il calo dell'**11,3%** di **MAGGIO 2023** rispetto al **2022** può essere in parte ricondotto anche agli effetti dell'alluvione che ha colpito Ravenna dal **16 MAGGIO**, causando interruzioni ai collegamenti stradali e ferroviari di ultimo e penultimo miglio, come pure la parziale interruzione del lavoro portuale per i molti alluvionati e per le esigenze di sicurezza preventiva.

Buono il risultato di **MAGGIO 2023** soprattutto per gli *AGROALIMENTARI SOLIDI*, in crescita di circa il **23%**, e dei *CONCIMI*, in crescita di quasi il **25%**.

In calo, invece, i *MATERIALI DA COSTRUZIONE* (**-39,4%**), gli *AGROALIMENTARI LIQUIDI* (**-45,7%**), i *METALLURGICI* (**-6,7%**), i *PETROLIFERI* (**-10,8%**) e i *CHIMICI* (**-20,6%**). In diminuzione rispetto a **MAGGIO 2022** anche la *MERCE IN CONTAINER* (**-14,7%**) e il numero dei TEUs (**-18,9%**), mentre in aumento la *MERCE SU TRAILER* (**+12,9%**) e il numero di trailer (**+4,7%**).

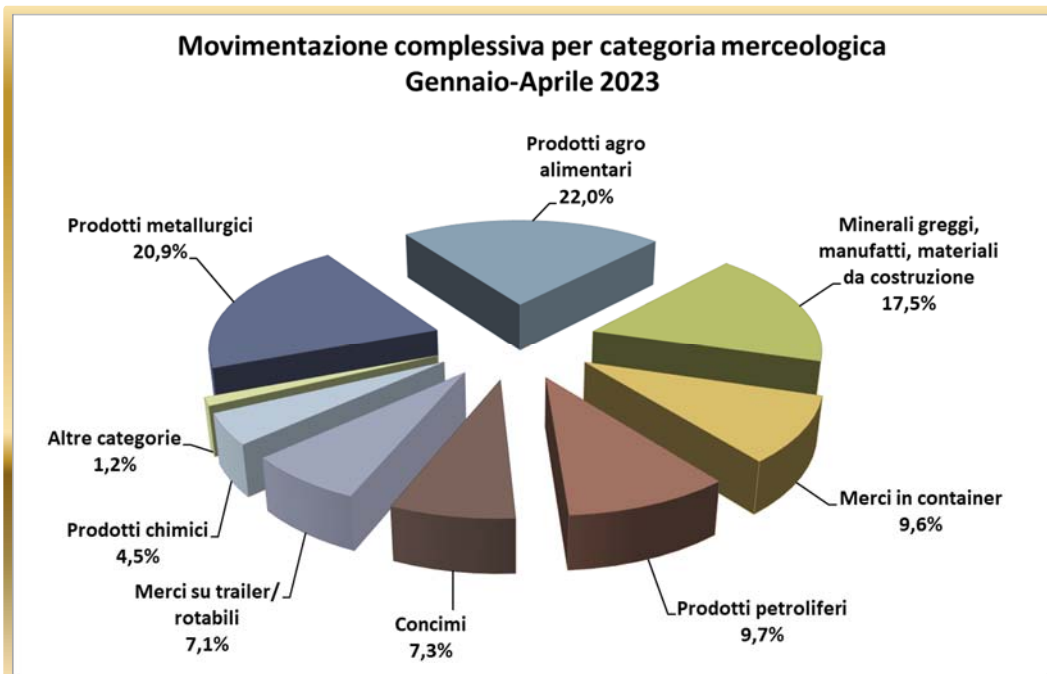
I **PRIMI 5 MESI DEL 2023** dovrebbero chiudersi, in sintesi, con una *MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA* di quasi **11,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione del **2,9%** rispetto al **2022** ma, comunque, il secondo miglior risultato dal **2002** riferito ai **PRIMI 5 MESI DELL'ANNO**.

Stima negativa nei i **PRIMI 5 MESI DEL 2023** per i *CONTAINER*, pari a **96 MILA TEUs**, che calano del **7,2%** rispetto allo stesso periodo del **2022**. Dal punto di vista dei volumi movimentati, la *MERCE IN CONTAINER* è stimata in poco oltre **1 MILIONE DI TONNELLATE**, in diminuzione del **5,0%** rispetto ai **PRIMI 5 MESI DEL 2022**.

Buono, invece, il risultato relativo ai *TRAILER*: i semirimorchi movimentati nei **PRIMI 5 MESI DEL 2023** dovrebbero raggiungere quota **33.852 PEZZI (+1,2%)** e la corrispondente *MERCE SU TRAILER* dovrebbe superare di quasi il **5,5%** quella movimentata fino a **MAGGIO 2022**.

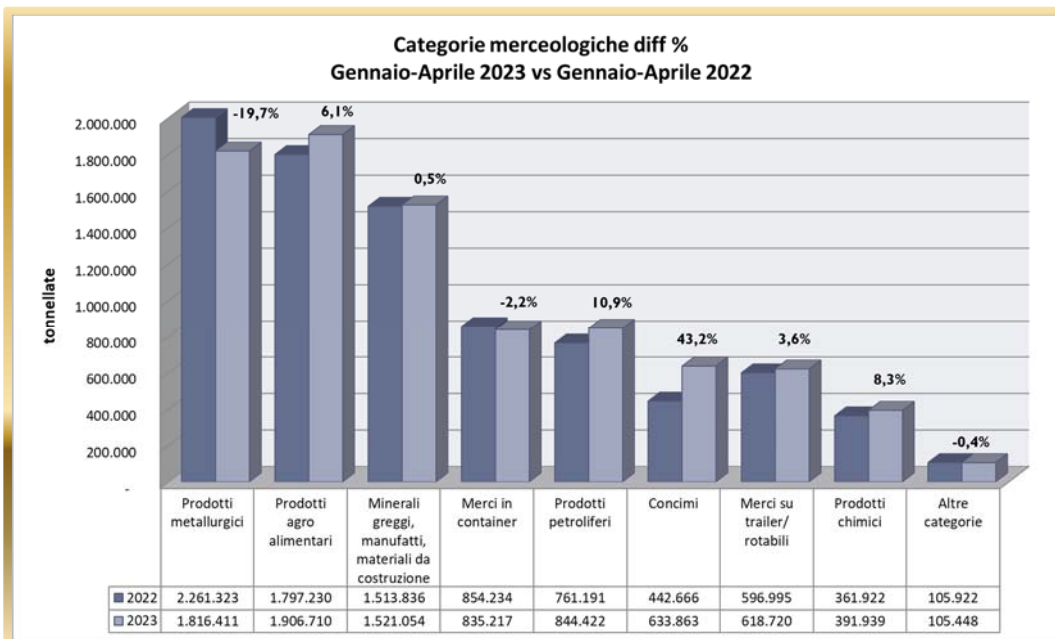
## II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 –CONFRONTO PERIODO GENNAIO-APRILE 2023 vs 2022



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

## 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

**Gennaio-Aprile 2023**

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) continua a crescere, con il **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** che si è chiuso movimentando complessivamente **1.906.710 TONNELLATE** di merce, in crescita del **6,1%** (oltre **100 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Ottimo, in particolare, l'andamento del mese di **APRILE**, con **387.750 TONNELLATE** di merce movimentata, in crescita del **16,5%** rispetto a **APRILE 2022**.

**Cereali**

Analizzando le singole merceologie, nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** è ottimo l'andamento dei **CEREALI**, con **731.134 TONNELLATE** movimentate e in crescita del **31,6%** rispetto al **2022**, grazie anche al contributo significativo del mese di **APRILE**, con ben **130.415 TONNELLATE** di **CEREALI** (**+20,3%** rispetto a **APRILE 2022**).

**Ucraina:**

*Rinnovato per 2 mesi l'accordo sull'export di cereali*

L'accordo sul grano dal **MAR NERO** firmato a **LUGLIO 2022** è stato prorogato di altri due mesi, come annunciato dal *presidente della TURCHIA Erdogan* e confermato dalle autorità di **UCRAINA** e **FEDERAZIONE RUSSA**: grazie a questo Accordo, l'**UCRAINA** ha esportato via mare oltre **30 MILIONI DI TONNELLATE** di prodotti agroalimentari (cereali e semi oleosi).

*«Restano però irrisolte – lamenta di MOSCA - le distorsioni nell'applicazione dell'accordo che dovrebbero essere corrette il più rapidamente possibile»;* anche se i prodotti destinati all'alimentazione e i mezzi tecnici sono esentati dalle sanzioni per l'invasione dell'**UCRAINA**, di fatto le esportazioni russe sono ostacolate dalle misure restrittive a carico di imprese assicurative e istituti di credito.

Secondo gli **STATI UNITI** la realtà è diversa, in quanto *«le esportazioni russe di cereali e fertilizzanti proseguono sugli stessi livelli, se non superiori, a quelli che si registravano prima dell'invasione dell'UCRAINA»*.

In ogni caso, i dati che sono circolati indicano che, dal **LUGLIO 2022**, l'export di grano russo è ammontato a **32 MILIONI DI TONNELLATE**, il **30%** in più rispetto allo stesso periodo della precedente annata.

L'annuncio della proroga dell'accordo sul grano dal **MAR NERO** ha avuto un immediato effetto sul *mercato delle commodity*. A **CHICAGO**, le quotazioni a termine per **GRANO E MAIS** hanno fatto segnare una riduzione di quattro punti percentuali.

A **BRUXELLES**, intanto, proseguono le discussioni sull'autorizzazione concessa dalla **COMMISSIONE** a cinque Stati membri (**POLONIA, UNGHERIA, SLOVACCHIA, BULGARIA E ROMANIA**) per bloccare, in via eccezionale, la commercializzazione interna di **GRANO, MAIS, COLZA E SEMI DI GIRASOLE** in arrivo dall'**UCRAINA**, purché non ne sia impedito il transito verso altre destinazioni dentro e fuori la **UE**.

I ministri dell'Agricoltura di 13 Stati membri hanno espresso «*gravi preoccupazioni per il trattamento differenziato all'interno del mercato unico*» anche alla luce del fatto che, secondo la **COMMISSIONE**, dovrebbero essere assegnate risorse attinte dalla riserva di crisi della **PAC** (circa **100 MILIONI DI EURO**) per compensare gli agricoltori dei cinque paesi dell'Est a fronte del calo dei prezzi determinato dall'aumento delle importazioni dall'**UCRAINA**.

Nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **299.053 TONNELLATE**, risulta in calo del **6,5%** rispetto al **2022**, nonostante una buona performance registrata nel mese di **APRILE** che, con **57.966 TONNELLATE**, è cresciuto del **7,4%** rispetto a **APRILE 2022**.

*Farine*

Calano anche gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI**, che, con **416.673 TONNELLATE** perdono il **10,8%** rispetto al **2022**, con un mese di **APRILE** però positivo, in cui sono state sbarcate **97.664 TONNELLATE (+7,2%** rispetto allo stesso mese del **2022**).

*Semi oleosi*

Finalmente con il segno positivo la movimentazione nei **PRIMI 4 MESI DEL 2023** degli **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **273.380 TONNELLATE (+1,3%)**, rispetto allo stesso periodo del **2022**, grazie al buon andamento del mese di **APRILE 2023** con **78.900 TONNELLATE, (+72,7%**, in più rispetto allo stesso mese del **2022**).

*Oli animali e vegetali*

**L'Alluvione**  
*in Romagna nulla sarà  
più come prima*

In seguito alle piogge e frane che si sono abbattute in **ROMAGNA**, senza sosta, nelle giornate del **2, 3, 4** e poi **16, 17 E 18 MAGGIO**, si sta affrontando il disastro più grave per numero di fiumi esondati e popolazione coinvolta.

La conta dei danni è altissima per la popolazione, per le aziende, per l'agricoltura.

Le principali emergenze individuate fin da subito sono i terreni completamente sradicati e franati, i siti alluvionati, l'asfissia nei vigneti e nei frutteti, le serre distrutte, gli allevamenti allagati quando non sterminati, i danneggiamenti irreversibili alle infrastrutture viarie vicinali e poderali - gravissimi nelle aree collinari con la chiusura di decine di arterie - le rotture degli impianti di irrigazione, i macchinari e le attrezzature perse, i danni idrogeologici e spondali, la mutata morfologia del suolo, completamente stravolta dalle frane

**Il comparto agricolo è ormai in ginocchio in tutte le sue filiere, dall'ortofrutta, alle sementi, al settore vitivinicolo, con impatti che si estendono dalla produzione, alla lavorazione e trasformazione.**

L'alluvione ha devastato quasi **25MILA AZIENDE** agricole, di trasformazione e allevamenti in un territorio a fortissima vocazione agroalimentare, seconda voce di export regionale dopo la meccanica: una ricchezza che rischia di essere in parte compromessa da questa catastrofe.

Nelle aree colpite sono a rischio nell'intera filiera oltre **65MILA POSTI DI LAVORO** tra agricoltori e lavoratori dipendenti nelle campagne, nelle industrie e nelle cooperative di lavorazione e trasformazione.

## ALLUVIONE

### PRIME STIME DEI DANNI

Il 25 MAGGIO la **REGIONE EMILIA-ROMAGNA** ha diffuso una prima stima dei danni, che collima con la prima analisi divulgata da **Cso ITALY**.

L'**Emilia Romagna** è la seconda regione produttrice di ortofrutta in **Italia** e l'alluvione ha devastato con acqua e fango **80MILA ETTARI** di terreni coltivati, pari al **42%** dell'intera superficie agricola (**SAU**) regionale.

La perdita della sola produzione lorda vendibile della fase agricola nelle province di **Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini** e **Bologna** potrebbe andare oltre gli **1,5 MILIARDI**, a cui vanno aggiunte le perdite di produttività futura per moria delle piante e animali, di superficie agricola per le frane e danni ai mezzi, attrezzature scorte e strutture, più i danni di tutta l'agroindustria.

Il quadro è decisamente preoccupante per quanto riguarda il tessuto socio-economico legato all'agricoltura e all'agroalimentare.

Le **aziende agricole** presenti sul territorio coinvolto sono quasi **21MILA** (il **49%**, dell'intera regione), oltre il 29% è presente nei comuni con allagamenti e il 19% in quelli con frane. Gli **addetti in agricoltura, caccia e pesca** che operano in comuni colpiti da almeno un evento sono oltre **41MILA** (il **55%** degli addetti del settore nell'intera regione) prevalentemente occupati in coltivazioni agricole e produzioni animali, attivi in zone interessate da allagamenti.

Secondo i calcoli, la specie che risulta più colpita in assoluto è la **vite**, con circa **27MILA ETTARI**. Seguono **pesche e nettarine** con **7.500 ETTARI** alluvionati (oltre il **90%** della produzione di tutta la regione, che a sua volta produce il **20%** di tutte le pesche nazionali). Anche **4.500 ETTARI** di **albicocche** sono stati sommersi (il **90%** della produzione regionale e al **30%** di quella nazionale).

Per quanto riguarda l'**agroindustria**, complessivamente le unità locali delle **aziende alimentari e delle bevande** presenti nelle aree coinvolte sono oltre **2.800** e sfiorano il **40%** del totale regionale, con prevalenza nei comuni con allagamenti, ma con una significativa presenza anche in quelli interessati da frane.

Gli **addetti** che operano in tali aziende sono più di **23MILA**, quasi il **39%** del totale regionale del comparto.

## DAL GOVERNO SUBITO 175 MILIONI PER L'AGRICOLTURA

Per i danni dal maltempo che ha colpito l'**Emilia - Romagna**, **CENTO MILIONI DI EURO** per le imprese agricole e **75 MILIONI** destinati alle aziende di quei territori: sono questi i principali interventi del **MINISTERO DELL'AGRICOLTURA** decisi dal **CONSIGLIO DEI MINISTRI** con il decreto contenente le prime misure di sostegno alle aree alluvionate che stanziava complessivamente oltre **2 MILIARDI**.

Lo stanziamento da **CENTO MILIONI** per le **IMPRESE AGRICOLE** è stato individuato sul **Fondo di solidarietà nazionale**, mentre gli ulteriori **75 MILIONI** a valere sul **Fondo per l'innovazione in agricoltura**, istituito dalla legge di Bilancio, saranno destinati agli investimenti e ai progetti di innovazione da parte delle aziende dei settori dell'agricoltura, della zootecnia, della pesca e dell'acquacoltura (**10 MILIONI** per il **2023**, **30 MILIONI** per il **2024** e **35 MILIONI** per il **2025**).

Il Decreto prevede, inoltre, la sospensione dei termini relativi agli adempimenti e ai versamenti tributari e contributivi fino al **31 AGOSTO**, con ripresa dei pagamenti fino al **20 NOVEMBRE**, unitamente al differimento delle rate dei mutui e alla sospensione delle bollette per i Comuni colpiti dalla drammatica alluvione che si è abbattuta sull'**Emilia Romagna**.

*«In questo modo forniremo un aiuto immediato alle imprese agricole gravemente danneggiate dagli eventi alluvionali che hanno interessato l'**Emilia Romagna** negli ultimi giorni»*, dichiara il **MINISTRO FRANCESCO LOLLOBRIGIDA**.

Le aziende che hanno riportato danni alle strutture e alle produzioni agricole potranno ottenere un ristoro, anche se non assicurate, con il **FONDO AGRICAT** attraverso il quale potranno beneficiare di contributi in conto capitale fino all'**80%**, di prestiti con ammortamento quinquennale, della proroga delle operazioni di credito agrario e di agevolazioni previdenziali, come l'esonero parziale dai contributi previdenziali e assistenziali propri e per i lavoratori dipendenti.

Introdotta anche la possibilità di raccolta di legname depositato naturalmente nell'alveo dei fiumi, dei torrenti, sulle sponde di laghi e sulla battigia del mare, non più soltanto a seguito del verificarsi di determinati eventi atmosferici, ampliando una specifica fattispecie già prevista dalla Legge di Bilancio.

*«Mantenere gli alvei di fiumi, torrenti e laghi e la battigia del mare sempre puliti, potrà evitare in futuro il verificarsi di decorsi d'acqua ostruiti, che provocano gli allagamenti a cui stiamo tristemente assistendo in questi giorni»*, sottolinea **LOLLOBRIGIDA**.

Infine, il **COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA SICCIÀ** verificherà lo stato di efficienza delle opere di bonifica che consentono il drenaggio delle acque meteoriche.

## IL SETTORE CHIEDE MISURE AGGIUNTIVE

Continuano i commenti positivi del settore agricolo per il decreto maltempo che ha stanziato **175 MILIONI PER L'AGRICOLTURA**, anche se tutti gli stakeholder concordano sulla necessità di **nuove risorse**, una volta che sarà conclusa la quantificazione dei danni.

Per la ripresa della Romagna alluvionata è fondamentale l'attivazione del **Fondo di solidarietà dell'Unione europea** che ha già mobilitato oltre **8,2 MILIARDI** per interventi mirati a fronteggiare calamità in 24 Stati membri negli ultimi venti anni, secondo quanto emerge da una analisi della **COLDIRETTI** in occasione della visita della **PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE UE, URSULA VON DER LEYEN**, sui territori devastati dal maltempo.

*“Occorre tagliare la burocrazia ed i tempi per fare arrivare il più in fretta possibile gli aiuti alle famiglie e alle imprese e sostenere la voglia di ricominciare di una popolazione che sta stupendo il mondo per la sua grande forza – afferma il **PRESIDENTE DELLA COLDIRETTI ETTORE PRANDINI** – Si tratta di salvare un territorio di circa 300mila ettari di superficie agricola dei quali oltre 25mila ettari di frutteti con nell'ordine pesche e nettarine, kiwi, albicocche, susine, pere, ciliegi e castagni mentre in altri sono 25mila ettari sono piantati vigneti ma ci sono anche migliaia di ettari coltivati ad orticole come patate, pomodoro, cipolla e altro anche per la produzione di sementi. Oltre 60mila ettari sono coltivati a grano duro per la pasta, grano tenero per il pane, orzo, sorgo e mais. Su altri 7mila ettari si estendono le coltivazioni di girasole, colza e soia mentre oltre 40mila ettari sono coltivati ad erba medica per l'alimentazione animale.*

*E' infatti preoccupante la situazione anche degli allevamenti con 250mila fra bovini, maiali, pecore, capre, polli, galline da uova e tacchini e migliaia di animali morti e affogati”.*

E anche la **REGIONE EMILIA-ROMAGNA** chiede al Governo risorse adeguate a risarcire le imprese agricole e agroalimentari per i danni produttivi, e contributi a fondo perduto per ricostruire le strutture, i mezzi, gli impianti frutticoli in campo, con un'intensità di aiuto che possa arrivare al 100% attraverso procedure rapide e snelle che diano velocemente liquidità alle imprese.

Bisogna inoltre prevedere un adeguamento del quadro degli adempimenti amministrativi per consentire deroghe e proroghe aderenti all'emergenza, anche verso gli obblighi sulla Politica Agricola Comune.



## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

**I QUADRIMESTRE 2023** I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato complessivamente, nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023**, **1.521.054 TONNELLATE**, in leggero aumento (+0,5%) rispetto al **2022**.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **1.386.208 TONNELLATE**, è cresciuta del **3,4%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**.

**Aprile 2023** Negativo il mese di **APRILE**, con una movimentazione di **319.947 TONNELLATE** (-8,8% rispetto a **APRILE 2022**) a cui concorre in gran parte l'andamento delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **279.383 TONNELLATE**, sono diminuite del **13,2%** rispetto a **APRILE 2022**.

**Nuovo ponte sul Secchia**  
firmato l'Accordo  
per lo studio

Se ne parla da anni, ma ora la soluzione per risolvere una delle principali criticità della viabilità a cavallo tra le province di **REGGIO EMILIA** e **MODENA** – quella che ogni giorno, principalmente a causa della strozzatura di **SASSUOLO**, provoca intenso traffico (più di **30.000 VEICOLI AL GIORNO**) nel **DISTRETTO CERAMICO** nei momenti di punta – pare essere più vicina.

È stato infatti recentemente firmato l'**ACCORDO DI COLLABORAZIONE** tra le **PROVINCE DI REGGIO EMILIA E MODENA**, I **COMUNI DI BAISO, CASALGRANDE, CASTELLARANO, SCANDIANO, FIORANO MODENESE, FORMIGINE E SASSUOLO**, **CONFINDUSTRIA CERAMICA E REGIONE EMILIA-ROMAGNA** per realizzare uno studio finalizzato a individuare la migliore localizzazione di un **NUOVO PONTE SUL SECCHIA**, unitamente al potenziamento ulteriore della viabilità già oggi esistente, a partire dal **RADDOPPIO DELLE CORSIE DELLA PEDEMONTANA** nel versante modenese, che genera ogni giorno rallentamenti, code e disagi in terra reggiana.

Un investimento, quest'ultimo, per altro già richiesto dalla **PROVINCIA DI MODENA** come opera di adduzione alla **CAMPOGALLIANO-SASSUOLO** nel piano finanziario di **AUTOBRENNERO**.

Dopo l'intenso lavoro promosso negli ultimi mesi, l'accordo sottoscritto avvia *“la predisposizione degli studi preliminari e propedeutici volti all'individuazione della più efficace collocazione sul territorio di un nuovo ponte sul fiume secchia e dei relativi raccordi con la viabilità esistente, per potenziare i collegamenti tra le due province a servizio del comprensorio delle ceramiche”*. *“Lo studio sarà finanziato da Confindustria Ceramica, che ringraziamo per il concreto apporto a sostegno di questo percorso, e consisterà nell'acquisizione di tutti i dati necessari a fornire una valutazione complessiva dei flussi di traffico interprovinciali e a simulare ipotesi alternative di collegamento, tra nuove infrastrutture e potenziamento di quelle esistenti, con una prima stima dei costi”*, concludono **GIORGIO ZANNI** e **FABIO BRAGLIA**, rispettivamente *PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA* e *PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MODENA*, **FABIO BRAGLIA**.

## LA CERAMICA RIPARTE, TUTTO ESAURITO AL CERSAIE 2023

(SINTESI DA IL SOLE 24 ORE DEL 24 MAGGIO 2023)

Le immagini di **4MILA MQ** di magazzino invaso d'acqua alla **CERAMICA SENIO** di **Bagnacavallo** hanno aperto la conferenza stampa di presentazione della 40<sup>a</sup> edizione di **Cersaie 2023**, il *Salone internazionale della ceramica* in programma a **BolognaFiere** dal **25 AL 29 SETTEMBRE** prossimi.

E le parole del presidente di **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, il faentino **GIOVANNI SAVORANI**, spiegano perché, nonostante il dramma dell'alluvione, si sia scelto di non disdire o rinviare l'appuntamento: «*Vogliamo dare un segnale di ripartenza e Cersaie sarà il momento per consacrare questa ripartenza, dopo la catastrofe in Romagna e dopo un inizio d'anno difficile sul mercato per tutti i produttori di piastrelle, perché l'euforia del 2021 e della prima metà del 2022 ha lasciato spazio a un -20% di vendite, in volume, nei primi mesi del 2023 e ora che i magazzini sono pieni anche la produzione si sta fermando*».

I dati della congiuntura passano in secondo piano di fronte al racconto commosso del presidente sulla situazione che sta vivendo lo storico comprensorio ceramico faentino: «*Faenza ha 60MILA abitanti, 12MILA sono sfollati e sono ospitati dai 48MILA che ancora hanno la casa agibile; molti di quelli rincasati non hanno l'acqua corrente e vengono in azienda a lavarsi; e tutti arrivano con la schiena spezzata per i giorni passati a spalare fango. Le industrie sono ferme, anche se non sono direttamente danneggiate, anche noi abbiamo spento il forno, perché su cinque fuochisti quattro sono isolati e non riescono a muoversi da casa. Stamattina il forno l'abbiamo riacceso, ci vogliono 40 ore per portarlo a temperatura: contiamo di riavviare l'attività da qui a due giorni. Agenti e clienti ci stanno chiamando da tutto il mondo per chiederci che possono fare per noi e io rispondo un'unica cosa: fate ordini! Vogliamo ripartire*».

Il tutto esaurito di **Cersaie** è un ottimo viatico per rinsaldare la fiducia: «*I 145MILA MQ dei 15 PADIGLIONI di BolognaFiere sono già tutti prenotati, siamo in overbooking e supereremo di un paio di punti percentuali i 624 ESPOSITORI dello scorso anno. E il 40% delle aziende presenti sono estere, a conferma dell'internazionalità di Cersaie e della leadership del Made in Italy*», afferma **EMILIO MUSSINI**, vicepresidente di **CONFINDUSTRIA Ceramica** con delega alle Attività Promozionali.

«*Nei momenti di difficoltà, le fiere sono un'occasione di ripartenza per tutto il tessuto economico locale - rimarca il presidente di BolognaFiere, GIANPIERO CALZOLARI - e ancor più lo è un salone come Cersaie, espressione di un'eccellenza manifatturiera del nostro territorio che è leader nel mondo*».

### 3. PRODOTTI METALLURGICI

Per i **PRODOTTI METALLURGICI** nel **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO QUADRIMESTRE DEL 2023** sono state movimentate **1.816.411 TONNELLATE**, in calo del **19,7%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Va segnalato tuttavia che, dopo un primo trimestre negativo, finalmente si nota un'inversione di tendenza nel mese di **APRILE**, grazie ad una movimentazione di **579.295 TONNELLATE**, in aumento del **10,7%** rispetto ad **APRILE 2022**.

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nei **PRIMI 4 MESI DEL 2023**, pari a **219.342 TONNELLATE**, sono in aumento del **25,9%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

La ripartenza, più volte annunciata da **ACCIAIERIE D'ITALIA**, era nell'aria da tempo, anche se nell'ultimo incontro avuto con i sindacati non si erano specificate date, ma solo affermato che si era al lavoro per riavviarlo al più presto.

L'attività dell'*altoforno 2* riporta dunque a **TRE** gli altiforni in marcia a **TARANTO** (oltre al 2, gli altiforni 1 e 4) e questo dovrebbe anche ridurre ulteriormente i numeri della cassa integrazione straordinaria che l'azienda ha recentemente quantificato in circa **1.850** (contro i **2.500** previsti come tetto massimo). Resta ora da vedere in che misura la rimessa in marcia di quest'impianto contribuirà a innalzare la produzione di **TARANTO**, che **ACCIAIERIE D'ITALIA** ha quantificato per il **2023** in **4 MILIONI DI TONNELLATE**.

**ACCIAIERIE D'ITALIA**, nel frattempo, ha inoltrato al **MINISTERO DEL LAVORO E AL MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY** la richiesta per attivare la **cassa integrazione in deroga** dal **20.06.2023** al **19.06.2024** o in subordine sino a tutto il **31.12.2023**, per un numero massimo di **2.500 DIPENDENTI**.

L'intesa ha la durata di un anno per tutti i siti dell'ex Ilva, escluso però quello di **TARANTO**, per il quale sono esaurite le disponibilità dell'ammortizzatore sociale e servirà trovare una nuova copertura per evitare il rischio concreto di esuberi strutturali.

#### I QUADRIMESTRE 2023

Aprile 2023

Positivi gli sbarchi da Taranto

Acciaierie d'Italia:  
dopo 10 mesi riparte  
l'altoforno 2....

... e si richiedono  
nuovi ammortizzatori  
sociali

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (-35,3% rispetto al **2022**), i principali Paesi di riferimento del Porto di Ravenna sono stati la **FRANCIA** con oltre **118MILA TONNELLATE** (-23,8%), la **GERMANIA** con oltre **109MILA TONNELLATE** (-50,0%) e il **BELGIO** che, con oltre **94MILA TONNELLATE**, segna un **+100,8%**.

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **1.189.218 TONNELLATE** (il **65%** del totale), è in calo del **19,1%** rispetto al **2022**.

#### Cala l'import da Paesi Extra UE

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono l'**INDIA** con quasi **223MILA TONNELLATE** (+233,5%), il **VIETNAM**, con quasi **216MILA TONNELLATE** (+90,3%), la **COREA DEL SUD** con quasi **208MILA TONNELLATE** (+2,3%) la **CINA** con oltre **149MILA TONNELLATE** (-42,8%), e il **GIAPPONE** con oltre **87MILA TONNELLATE** (-48,7%).

#### I costi energetici per le acciaierie

Come emerge dall'analisi dell'**UFFICIO STUDI DI SIDERWEB**, ad **APRILE** è proseguita la discesa del *prezzo del gas*, che al mercato *TTF (Title Transfer Facility)* di Amsterdam è sceso sotto i **40 EURO AL MEGAWATTORA**, una quotazione comunque più alta di quella precedente la crisi energetica, iniziata prima dell'invasione russa dell'**UCRAINA**, ma dell'**84%** inferiore al picco toccato all'inizio del mese di **AGOSTO 2022**, un cambio di rotta che ha fatto sentire i suoi effetti anche sul prezzo dell'energia elettrica.

Il peggio sembra quindi passato, ma restano comunque le implicazioni strategiche e geopolitiche degli squilibri dei mercati delle fonti fossili, mentre la produzione di energia elettrica ha il duplice ruolo di attività a rischio, esposta ai rincari del gas naturale e di potenziale risoltrice della crisi attraverso le fonti rinnovabili.

Per effetto delle dinamiche sopraccitate, nel mese di **APRILE 2023** il *costo di produzione di una tonnellata di acciaio grezzo prodotta con forno elettrico* è diminuito del **25,7%** rispetto ad **APRILE 2022**, mentre il *costo di produzione di una tonnellata di acciaio prodotta con ciclo integrale* è invece diminuito del **33,2%**.

La differenza fra i due processi si spiega con il fatto che mentre i prezzi della materia prima (*minerale di ferro*) e dell'energia (*carbon coke*), utilizzate nel ciclo integrale, sono calati, il prezzo della materia prima (*rottame di ferro*), impiegata nella produzione di acciaio con forno elettrico, è aumentato compensando il calo dei prezzi delle fonti energetiche (gas ed energia elettrica).

Pertanto, nel periodo considerato, il differenziale del costo di produzione dell'acciaio con altoforno rispetto a quello con forno elettrico è passato da **21,48 EURO** la tonnellata a **MARZO** a **56,41 EURO** ad **APRILE 2023**, contro i **10,44 EURO** di **APRILE 2022**.

Stop temporaneo della produzione negli stabilimenti romagnoli di **MARCEGAGLIA**, ma solo come preventiva e precauzionale (anche per la sicurezza dei lavoratori) e non per danni strutturali agli impianti produttivi per gli stabilimenti di **RAVENNA** e **FORLÌ**.

Una soluzione temporanea, dal momento che giovedì **18 MAGGIO** lo stabilimento forlivese era in produzione e sabato **20 MAGGIO** anche gli impianti di **RAVENNA** sono ripartiti come previsto e ad ora la produzione è tornata ai ritmi consueti.

«Come distributori restiamo convinti che, così come è stato pensato, il provvedimento vada sospeso» ha recentemente dichiarato **RICCARDO BENSO**, presidente di **ASSOFERMET** a proposito della **SALVAGUARDIA**, chiedendo apertamente «alla **COMMISSIONE UE** la sospensione/revoca delle misure» entro il prossimo **30 GIUGNO**.

**BRUXELLES** entro fine giugno dovrà concludere il riesame (avviato a dicembre) del regolamento che norma l'import di acciaio in **UE**, per determinare se esso vada sospeso in anticipo rispetto alla sua naturale scadenza del **30 GIUGNO 2024**.

Il responso andrà, poi, sottoposto al voto dei Paesi membri.

**Marcegaglia e l'alluvione:**  
*Stop solo temporaneo della  
produzione a Ravenna*

**Assofermet:**  
*Salvaguardia da revocare  
entro il 30 giugno*

Da un lato, sottolinea **ASSOFERMET**, la **SALVAGUARDIA**, «in combinato disposto con i numerosi dazi antidumping e antisovvenzione esistenti, ha contribuito, nel corso di questi anni, all'innalzamento del costo dell'acciaio, facendo perdere competitività alle imprese comunitarie minacciandone seriamente l'export di prodotti finiti». Dall'altro, aggiunge, l'**UNIONE EUROPEA** «si sta apprestando a introdurre da **OTTOBRE** il **CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM**, ossia un vero e proprio dazio ambientale all'importazione di acciaio e alluminio. Le prospettive per un libero commercio, sostanzialmente scevro da barriere e vincoli burocratici, si allontanano sempre di più dal territorio dell'Unione».

Tutto in un contesto che ha visto, negli ultimi anni, calare il consumo nazionale ed europeo di acciaio, anche a causa, secondo **ASSOFERMET**, dell'«afflusso contingentato o daziato dei prodotti di acciaio, l'inflazione galoppante, l'aumento del costo delle materie prime, la insufficiente disponibilità di prodotti nella **UE** e il caro energia».

**ASSOFERMET** si unisce così all'appello indirizzato alla Commissione nei giorni scorsi da una coalizione di associazioni di utilizzatori di acciaio (**ACEA, APPLIA, CECE, CECIMO, CLEPA, ORGALIM, WIND EUROPE**), che – come i distributori nazionali di acciaio e materie prime – hanno chiesto che la **SALVAGUARDIA** venga revocata entro **GIUGNO**.

## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **PRIMO QUADRIMESTRE DEL 2023**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, nel **PORTO DI RAVENNA** sono state movimentate **844.422 TONNELLATE**, in aumento rispetto allo stesso periodo del **2022 (+10,9%)** nonostante un mese di **APRILE 2023** leggermente negativo (**-1,2%**) rispetto ad **APRILE 2022**.

Bene anche i **PRODOTTI CHIMICI (+8,9%)**, con **391.939 TONNELLATE**; il mese di **APRILE**, con **79.590 TONNELLATE** movimentate, è cresciuto del **5,9%** rispetto lo stesso mese del **2022**.

Domanda mondiale in aumento di **2,2 MILIONI DI BARILI** giornalieri trainata dalla **CINA**, prezzi in calo in questi mesi, tenuta delle esportazioni russe. Sono le principali tendenze per il mercato petrolifero registrate dall'**AGENZIA INTERNAZIONALE DELL'ENERGIA (IEA)** nel suo **Oil Marker Report** di **MAGGIO 2023**.

Per quanto riguarda la domanda, si legge in una nota di sintesi dei dati, la **IEA** si aspetta una media di **102 MILIONI DI BARILI** giornalieri per il **2023**, circa **1,3 MILIONI DI BARILI** quotidiani in più rispetto al **2019**, in quanto la **CINA** – il secondo consumatore mondiale di petrolio dopo gli **STATI UNITI** – avrà una ripresa della domanda più forte del previsto, tanto da rappresentare il **60%** circa dell'intero aumento dei consumi petroliferi su scala internazionale nel **2023**. La domanda record in **CINA, INDIA E MEDIO ORIENTE** all'inizio del **2023**, spiega la **IEA**, ha più che compensato i minori consumi di greggio nell'area Ocse.

Guardando ai prezzi, evidenzia l'Agenzia, c'è stata una discesa ad **APRILE** e all'inizio di **MAGGIO** a causa delle preoccupazioni sulla crescita economica globale, della debole attività industriale e dai tassi di interesse più elevati, che hanno fatto temere possibili scenari recessivi con una riduzione complessiva dei consumi petroliferi. Tuttavia, osserva la **IEA**, *"l'attuale pessimismo del mercato è in netto contrasto con gli equilibri più rigidi che prevediamo nella seconda metà dell'anno, quando si prevede che la domanda eclisserà l'offerta di quasi 2 MILIONI DI BARILI giornalieri"*.

### PETROLIFERI E CHIMICI

**Petrolio: aumento della domanda nel 2023**



Sul lato dell'offerta, le pesanti perdite dalla regione curda settentrionale dell'**IRAQ**, dopo la chiusura dell'oleodotto di esportazione **IRAQ-TURCHIA** alla fine di **MARZO**, le interruzioni dovute agli incendi in **CANADA** e alle proteste dei lavoratori in **NIGERIA**, non hanno provocato un aumento dei prezzi né innescato un calo visibile delle scorte. Allo stesso tempo, si sottolinea, l'offerta di petrolio russo ha continuato a dimostrarsi resiliente.

Ad **APRILE** le esportazioni da **MOSCA** hanno raggiunto il loro massimo dall'invasione dell'**UCRAINA**, pari a **8,3 MILIONI DI BARILI** giornalieri anche perché, secondo le stime, **MOSCA** non ha mantenuto completamente il suo annunciato taglio di **500MILA BARILI/GIORNO**. La **RUSSIA**, afferma la **IEA**, "*sembra avere pochi problemi a trovare acquirenti disponibili per i suoi prodotti greggi e petroliferi, spesso a scapito degli altri membri dell'OPEC*".

**CONCIMI** Positivi nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** i volumi movimentati per i **CONCIMI**, pari a **633.863 TONNELLATE (+43,2%** rispetto al **2022**).

Particolarmente positivo il contributo del mese di **APRILE 2023**, con una movimentazione che è stata pari a **186.952 TONNELLATE**, in crescita del **177,1%** rispetto ad **APRILE 2022**.

#### Le 10 piaghe del mercato concimi

Le politiche commerciali e le decisioni degli attori del mercato concimi, dal produttore/importatore fino all'utilizzatore finale, passando per il canale distributivo, sono condizionate da molti fattori, almeno 10 con i quali convivere in futuro.

#### Siccità

Buona parte del **CENTRO-NORD ITALIA** (cfr. sito dell'**ISPRA**) è in uno scenario di severità idrica media: lo stato di criticità si intensifica in quanto le portate in alveo risultano inferiori alla media, la temperatura elevata determina un fabbisogno idrico superiore alla norma, i volumi accumulati negli invasi e nei serbatoi non sono tali da garantire utilizzi idropotabili, irrigui, industriali e ambientali con tassi di erogazione standard. Sono probabili danni economici e impatti reversibili sull'ambiente. Molto probabilmente le semine primaverili saranno condizionate e, di conseguenza, anche le operazioni di fertilizzazione.

La chiusura forzata di alcuni importanti siti produttivi ha appesantito il lavoro dei magazzini portuali con **RAVENNA** che, da sola, sopporta oltre il **70%** dei movimenti. In poche settimane dovranno essere caricati oltre **12MILA** autotreni, con problemi non solo di disponibilità di mezzi ma anche con turni di manodopera da gestire nelle **24 ORE**. Col passare del tempo aumentano le difficoltà per le preparazioni dei concimi ottenuti per miscelazione così come il carico con imballaggi misti (bancali/sacconi), la domanda di servizi just-in-time si scontra con un'offerta sempre più in difficoltà.

*Logistica*

Se fino a due anni fa con **100MILA EURO** si acquistavano tranquillamente più di **10 CAMION** di concime, oggi bastano appena per **5-6 CAMION**. L'esposizione finanziaria aumenta a fronte di un'assicurazione sul credito che è su livelli passati. Un fornitore, quindi, riesce a vendere meno tonnellate di concime per raggiungere il plafond massimo stabilito per quel cliente. Anche le capacità di acquisto sono limitate, in considerazione dell'aumento del costo del denaro. Non pochi operatori avranno, paradossalmente, merce da vendere ma non ci saranno clienti con liquidità sufficiente a comprarla, né va sottovalutato il fatto che gli utilizzatori finali sono abituati a pagare al massimo due volte all'anno, ma oggi il credito di fornitura non pare più sostenibile.

*Crisi di liquidità*

Le quotazioni della maggior parte dei concimi di largo consumo continuano a calare, anche se in alcuni comparti meno di altri ma, in tutti i casi, questo comporta una difficile gestione dell'inizio della stagione dei consumi. Da un lato si sta per raggiungere l'equilibrio tra quotazioni internazionali e valori locali (e, di conseguenza, i prezzi tenderanno a stabilizzarsi) ma, dall'altro, non ci si può far condizionare negli acquisti esclusivamente dal fattore prezzo.

*Prezzi*

Proprio in questi giorni è stato diffuso il testo della risoluzione del Parlamento Ue sulla garanzia delle disponibilità dei concimi, che nasce da riflessioni dell'autunno **2022**, collegate al conflitto in **UCRAINA**, oggi prive di riscontri concreti in quanto già a fine **2021** l'urea era aumentata da **400** ad oltre **900 EURO/TONNELLATA**. Parlare di acquisti centralizzati priverebbe l'**EUROPA** di un libero mercato (in realtà c'è già rimasto ben poco).

*Politica*

*Normativa* Per i fertilizzanti, in **ITALIA**, hanno convissuto tre diverse normative: quella nazionale, quella Comunitaria e la vecchia norma Ce che proprio il regolamento Ue aveva abrogato. In non pochi casi si sono creati cortocircuiti difficili da districare, oltre ai numerosi errori collegabili alla scarsa conoscenza di una materia tecnica e complessa. Inoltre, l'impianto legislativo dei fertilizzanti è trasversalmente interessato da una serie di altre norme sia nazionali sia comunitarie che ne complicano ulteriormente l'applicazione (vedi: biologico).

*Informazione* Ci sono pochissime indicazioni pratiche su aspetti diversi da quello della nutrizione, scarseggiano le informazioni di tipo commerciale e buona parte degli operatori ritiene superfluo investire nella formazione. In realtà sono pochi anche quelli che investono sull'informazione, ed anche grandi aziende dedicano scarse risorse alla conoscenza, persino nel comparto regolatorio. La logica conseguenza di una più o meno diffusa informazione sono sbagli ed errori che possono causare danni anche strutturali per rimediare ai quali si spende molto di più di quello che sarebbe stato un utile investimento formativo.

*Programmazione* Purtroppo l'assenza di programmazione è comune a quasi tutti i livelli della catena distributiva e, inevitabilmente, gli errori dei primi si ripercuotono man mano che si scende. Sarebbe auspicabile un maggiore senso imprenditoriale che occorre però ancora costruire.

*Concorrenza* Nel settore concimi i margini sono risicati e, in momenti come quello attuale, non pochi produttori e importatori accumulano perdite e non guadagni. Anche se di massima una sana concorrenza è sintomo di mercati in salute, con beneficio dei consumatori, i rischi derivano dalla pratica di concorrenza sleale. Ritardare gli acquisti all'ultimo minuto favorisce, ad esempio, truffe e raggiri: c'è pochissimo tempo per accorgersi di un acquisto sbagliato così come è difficile gestire un reclamo per merce non conforme. Un motivo in più per non sottovalutare alcuni degli aspetti sopra elencati, in particolare quelli logistici e di programmazione.

*Biologico* La criticità legata all'agricoltura biologica si lega essenzialmente alla gestione del comparto dei mezzi tecnici consentiti sulle coltivazioni bio.

Oltre all'inesistenza di una banca dati ufficiale dei corroboranti, il Registro delle Ditte e dei Prodotti fertilizzanti (SIAN) è obsoleto e dovrebbe essere sostituito da database più moderni, versatili e facilmente fruibili da parte di tutti. Sono troppi i soggetti coinvolti: almeno 3 diversi uffici del Masaf, Organismi di Controllo, Associazioni di categoria e, ovviamente, i produttori di fertilizzanti; di conseguenza le diverse interpretazioni non fanno altro che scoraggiare gli utenti finali a passare al biologico.

Nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** i **CONTENITORI**, con **75.825 TEUs**, sono diminuiti del **3,5%** rispetto al **2022**, un calo che continua a riguardare i **TEUs PIENI**, pari a **58.378** (quasi il **77%** del totale dei **TEUs**), con un segno meno del **6,5%** rispetto al **2022**, mentre sono aumentati i **TEUs VUOTI**, pari a **17.447**, in crescita del **8,2%** rispetto al **2022**.

## CONTENITORI

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **835.217 TONNELLATE**, è calata del **2,2%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **151**, è invece cresciuto rispetto alle **142** del **2022** (**9 TOCCATE** in più).

Nel mese di **APRILE** sono stati movimentati **21.219 TEUs**, di cui **16.816** pieni (**-8,3%** sul **2022**) e **4.403** vuoti (**+8,0%** sul **2022**), per **236.057 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-3,1%** rispetto a **APRILE 2022**).

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

Nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2023** la produzione globale di container è crollata del **71%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, toccando il livello di **306MILA TEU**. Lo afferma la società di ricerca *DREWRY*, prevedendo che, se si consoliderà questa tendenza, nel **2023** a causa dell'andamento stagnante dell'economia globale e dell'eccesso di contenitori vuoti nei terminal mondiali, la produzione di container toccherà il livello più basso degli ultimi quattordici anni, senza superare **1,8 MILIONI DI TEU**.

## Crolla la produzione mondiale di container

Oltre la contingenza economica, pesa nella produzione anche la chiusura o il rallentamento delle fabbriche cinesi, mentre quella in due nuovi stabilimenti vietnamiti inizierà nel **TERZO TRIMESTRE**, con una produzione annua di **600MILA TEU**.

In questa fase di eccesso di offerta, i proprietari di container stanno rinnovando le flotte, eliminando quelli più vecchi o danneggiati, che vennero lasciati operativi quando, durante la pandemia e poco dopo, ci fu viceversa una carenza di contenitori vuoti. Secondo *DREWRY*, nel **2023** saranno rottamati **2,8 MILIONI DI TEU**, contraendo la flotta mondiale del **2%** a **49,9 MILIONI DI TEU**.

#### TRAILER E ROTABILI

Negativo il risultato complessivo del **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** per **TRAILER e ROTABILI**, in diminuzione del **3,2%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI** (**28.714 PEZZI**, **960** in meno rispetto al **2022**) seppure in aumento del **3,6%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA** (**618.720 TONNELLATE**).

Nel mese di **APRILE 2023** si sono registrati **7.213 PEZZI MOVIMENTATI**, una crescita di **805 PEZZI (+12,6%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, mentre la merce movimentata (**133.895 TONNELLATE**) è diminuita del **4,9%**.

#### Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA

Nonostante un mese di **APRILE** in calo, rimane positivo l'andamento a tutto il **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** per la linea **TRAILER RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, con i pezzi movimentati, pari a **26.758**, in crescita dello **0,3%** rispetto al **2022** (**69** pezzi in più).

Nel mese di **APRILE** però, i pezzi sono stati **5.832** (contro i **6.225 PEZZI**) con **393 PEZZI** in meno rispetto ad **APRILE 2022**.

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

#### Presente e futuro delle AdM

Nell'ultimo decennio, il trasporto combinato strada-mare, soprattutto non accompagnato, ha vissuto una costante crescita in **ITALIA**, sia nei traffici nazionali, sia in quelli tra Paesi mediterranei. Sono aumentate non solo rotte e frequenze, ma anche il numero di navi, migliorate anche dal punto di vista delle prestazioni e dell'impatto ambientale.

Secondo le rilevazioni di **RAM**, nell'inverno **2023** hanno operato in **ITALIA 407** servizi settimanali **RO-RO** e **RO-PAX**, con **1,24 MILIONI** di capacità lineare, di cui il **54,4%** su tratte nazionali e il **46,6%** su quelle internazionali, una crescita è causata dalla coincidenza di diversi fenomeni.

In primo luogo **l'aumento dei costi del puro autotrasporto** sulle lunghe distanze, soprattutto gasolio e autostrade, che ha ridotto la differenza di prezzo fra il tuttostrada e i combinato strada-mare. Nello stesso tempo **l'irrigidimento dei controlli su strada** relativi ai tempi di guida e di riposo degli autisti spinge gli autotrasportatori a rispettarli in modo rigoroso, aumentando così i tempi di viaggio e riducendo, anche in questo caso, la differenza col mare.

Un altro elemento fondamentale è l'incentivo economico fornito per alcuni anni dallo Stato, il cosiddetto **MAREBONUS**, che riduce ulteriormente la differenza di costo fra il tuttostrada e il combinato, un beneficio provvisorio, che negli ultimi anni è mancato e che invece andrebbe reso strutturale, per spingere gli autotrasportatori a investire in organizzazione ed equipaggiamento intermodale.

Sul versante marittimo, l'introduzione di **navi ro-ro e ro-pax più grandi e moderne** favorisce l'imbarco dei veicoli industriali.

Inoltre, alcune compagnie hanno cominciato a offrire un **servizio completo**, che oltre al trasporto marittimo comprende anche la trazione stradale dei semirimorchi nel primo e ultimo chilometro, importante soprattutto per le piccole e medie imprese di autotrasporto, che non hanno le risorse e l'organizzazione per portare o prendere in modo autonomo i semirimorchi per e dai porti.

**AUTOMOTIVE** Il risultato nei **PRIMI 4 MESI DEL 2023** per le **AUTOMOTIVE** è ancora negativo, con **1.480 PEZZI** movimentati, pari a **726 PEZZI** in meno (**-32,9%**) rispetto ai **2.206 PEZZI** del **2022**.

Il mese di **APRILE 2023**, tuttavia, è in crescita con **1.158 PEZZI** in più, tutti da imputare al nuovo traffico acquisito recentemente dal *GRUPPO SAPIR*, diventato hub logistico per le *VEETURE BMW*, in arrivo via treno con destinazioni ai mercati dell'**ASIA ORIENTALE**; la prima partenza è stata quella della nave "*Liberty Passion*" verso la **COREA DEL SUD**. Va, inoltre, considerato il fatto che nell'**APRILE 2022** non erano stati movimentati pezzi.

**Mercato auto in forte recupero ad aprile**

Nell'**APRILE 2023** si è registrata una forte accelerazione delle immatricolazioni di auto, con **125.805** nuove registrazioni (**+29,2%**) rispetto al **2022**. Oltre all'effetto statistico, ha contribuito il progressivo sblocco degli ordini rimasti inevasi a causa dei rallentamenti nella catena di fornitura, per via della crisi dei microchip e delle materie prime. Lo afferma *ANFIA* in un comunicato stampa, aggiungendo che nei primi quattro mesi dell'anno i volumi complessivi si sono attestati a **552.850 UNITÀ**, crescendo del **26,9%** rispetto a **GENNAIO-APRILE 2022**.

Riguardo ai prossimi mesi, *ANFIA* chiede - per evitare "effetti attesa" come quelli del **2022** - che si acceleri sulla «rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni» nonché sulla «riallocazione degli oltre **250 MILIONI DI EURO** avanzati dall'*ecobonus 2022* per l'incentivazione delle fasce 0-20, per supportare la ripresa e la crescita del mercato delle auto elettriche (BEV), anche aumentandone l'incentivo unitario, e 61-135 g/km di CO<sup>2</sup>».

Tra le alimentazioni, le auto ad alimentazione alternativa ad **APRILE 2023** hanno rappresentato oltre la metà del mercato (**51%**) con volumi in crescita del **26,8%** rispetto al **2022**, mentre il motore a benzina ha visto le vendite aumentare del **39,4%**, con una quota di mercato al **29,4%**, e le diesel in crescita del **21%** su base annua, con una quota del **19,5%**.

## IL MARE TRASCINA I COSTI LOGISTICI DELL'AUTOMOTIVE

[SINTESI DA WWW.SUPPLYCHAINITALY.IT, 25 MAGGIO]

**ECG** – l'associazione di categoria europea delle imprese che forniscono servizi logistici all'industria automotive- ha resp noto che **“l'indice dei costi della logistica dei veicoli finiti in EUROPA (Indice dei costi FVL) per il QUARTO TRIMESTRE 2022 è stato pari a 158,3, il che indica un aumento dei costi del 58,3% da GENNAIO 2019 a DICEMBRE 2022”**, con un ulteriore aumento dei costi del **4,4%** in tutti i segmenti e paesi **nel QUARTO TRIMESTRE 2022** rispetto al **TERZO TRIMESTRE**.

Quattro i segmenti analizzati da **ECG**.

Nella logistica stradale l'indice dei costi stradali è pari a **128,7**, il che indica un aumento complessivo dei costi del **28,7%** tra **GENNAIO 2019** e **DICEMBRE 2022**. L'indice nel **QUARTO TRIMESTRE 2022** è diminuito del **4,1%** rispetto al **TERZO TRIMESTRE 2022**, Dopo aver raggiunto livelli record nei trimestri precedenti, principalmente a causa del calo dei costi del gasolio.

Quanto al trasporto marittimo l'indice dei costi è pari a **236,4** e mostra un aumento complessivo dei costi del **136,4%** tra **GENNAIO 2019** e **DICEMBRE 2022**. L'indice nel **QUARTO TRIMESTRE 2022** è aumentato di **22,7 PUNTI** rispetto al trimestre precedente, un notevole aumento dei costi legato principalmente alla situazione di mercato di domanda e offerta di navi **“pure car and truck carrier”** (Pctc) che continua a influenzare le tariffe di noleggio a tempo di queste navi.

Per quel che concerne il segmento logistico ferroviario, l'indice dei costi ferroviari è pari a **121,7**, che indica un aumento complessivo dei costi del **21,7%** tra **GENNAIO 2019** e **DICEMBRE 2022**. L'indice nel **QUARTO TRIMESTRE 2022** è diminuito del **2,5%** rispetto al trimestre precedente. Tra gli altri fattori, il calo dei costi del carburante è il fattore principale che ha causato la diminuzione dei costi complessivi.

Quanto infine al segmento logistico piazzali l'indice dei costi per piazzali è pari a **118,3**, che indica un aumento complessivo dei costi del **18,3%** tra **GENNAIO 2019** e **DICEMBRE 2022**. L'indice nel **QUARTO TRIMESTRE 2022** è diminuito del **3,1%** rispetto al trimestre precedente, principalmente a causa della riduzione dei costi delle utenze, ovvero elettricità, acqua e gas, che rappresentano una parte considerevole dei costi generali in questo segmento.



## 5. CROCIERE

Partita a marzo la stagione crocieristica **2023** nel porto di Ravenna, nel mese di **APRILE** si sono registrati **2 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **2.519 PASSEGGERI (+6,7%)**, di cui **2.453 “in transito”**.

Sino a tutto **APRILE 2023** si sono registrati a **RAVENNA 4 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (stesso numero di scali del **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**), per un totale di **2.610 PASSEGGERI (+9,4%)**, di cui **2.544 “in transito”**.

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

**Le crociere crescono ovunque tranne che in Adriatico**

Le crociere sono in ripresa ovunque, tranne che nei porti italiani dell'**ADRIATICO**. A lanciare l'allarme è **FEDERAGENTI**, che – citando i dati recentemente elaborati e diffusi da **CEMAR AGENCY NETWORK** – sottolinea come nel **2023** sia prevista una crescita del numero di passeggeri movimentati nei porti italiani del **4%** rispetto al dato del **2019**, con un target di **12,9 MILIONI**, ma al contempo sia attesa per gli scali adriatici una contrazione del **29%**.

*“Come era ampiamente prevedibile – ha dichiarato **ALESSANDRO SANTI, PRESIDENTE DI FEDERAGENTI** – il blocco totale delle crociere nel bacino di San Marco e la conseguente esclusione, in totale assenza di soluzioni transitorie che potessero consentire alle navi passeggeri di trovare comunque accosti in laguna, ha generato un effetto domino su tutto il bacino **ADRIATICO**, privato della destinazione che rappresentava il maggiore motivo di attrazione”*.

L'**ADRIATICO** italiano nel suo complesso registra una diminuzione di circa **800.000 PASSEGGERI** rispetto alle statistiche pre-Covid, con un tracollo di oltre **UN MILIONE DI PASSEGGERI** su **VENEZIA** mitigato solo per una piccola parte dagli altri porti adriatici. Peraltro l'uscita di scena di **VENEZIA**, per decenni la base obbligata del traffico crocieristico, si è tradotta in un dirottamento verso l'estero di molti servizi, come ad esempio le provviste di bordo e alcuni servizi tecnici manutentivi (espletati ora in particolare nei porti greci) e di utilizzo degli aeroporti e strutture ricettive nazionali.

*“Il caso delle crociere a **VENEZIA** – conclude **SANTI** – rischia di risultare paradigmatico di una incapacità (nel caso manifestata dal governo Draghi) di assumere decisioni coerenti con la necessità di salvaguardare l’ambiente, ma anche il tessuto economico di interi territori”* rimarcando come, per altro, *“la fuga dei crocieristi abbia innescato un fenomeno di sostituzione attraverso una crescita, fuori controllo, di turismo low cost che, proprio nel caso di **VENEZIA**, sta evidenziando in modo drammatico, la fragilità di una città il cui modello oggi sembra adattarsi maggiormente al concetto di ‘riserva’ proposto da molte istituzioni internazionali a difesa del sito che alle reali necessità dei cittadini”*.

## 6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel **COMPENSORIO PORTUALE DI RAVENNA** il traffico ferroviario nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** ha registrato **2.490 TRENI**, **690 TRENI** in meno (-21,7%) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Sono state trasportate via treno **1.149.525 TONNELLATE** di merce, in calo del **12,7%** rispetto al **2022**, mentre il **NUMERO DI CARRI**, pari a **22.699**, è diminuito dello **6,1%** rispetto ai **PRIMI 4 MESI DEL 2022**.

Negativo anche il traffico container, con una diminuzione del **30,8%** (ovvero **2.662 TEUs** in meno) rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**.

**Ravenna  
scommette  
sull'automotive**

Conclusione positiva della prima fase di avvio del nuovo polo automotive nel **PORTO DI RAVENNA**, con la costituzione della nuova società **ASIA** tra il **GRUPPO SAPIR** e il colosso tedesco della logistica **ARS ALTMANN**.

Da **MONACO DI BAVIERA** al **PORTO DI RAVENNA** in treno, al **TERMINAL CONTAINER RAVENNA (TCR)**, e poi in nave fino in **COREA DEL SUD**.

I treni di **INRAIL**, **LOKOMOTION** e **RAIL TRACTION COMPANY (RTC)**, le tre società ferroviarie del gruppo **AUTOSTRADA DEL BRENNERO** (società che gestisce l'autostrada A22 Modena-Brennero), hanno trasferito infatti dalla **GERMANIA** al porto ravennate autovetture fabbricate dal **gruppo Bmw**.

Si tratta di un nuovo tassello del piano di sviluppo dell'intermodalità che **AUTOSTRADA DEL BRENNERO** porta avanti da anni, aprendo orizzonti inediti con un obiettivo ambizioso: costruire una concreta alternativa a sud delle Alpi per tutti i flussi di merce con origine o destinazione nei mercati dell'**EUROPA CENTRALE**, rispetto ai porti del nord (**ROTTERDAM, AMBURGO, ANVERSA-BRUGES**) per le rotte verso i **PAESI DEL MEDITERRANEO, LA PENISOLA ARABICA, L'INDIA E IL FAR EAST**.

Inoltre, con questo nuovo servizio, **AUTOSTRADA DEL BRENNERO** fornisce un fattivo contributo al trasferimento (shift) modale, cioè allo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia.

**RAVENNA** si accredita così come snodo logistico strategico per intercettare flussi di automobili attraverso un sistema intermodale treno–nave ed attrarre così nuovi traffici - non solo di import ma anche di export - per tutte le rotte con origine o destinazione in **EUROPA CONTINENTALE** e nel **FAR EST**, precedente appannaggio dei grandi porti nordeuropei.

I vertici di **BMW EUROPE** hanno espresso piena soddisfazione per la sperimentazione del primo traffico che ha visto arrivare via treno, nel mese di **APRILE**, **8 TRENI** per un totale di **1.158 AUTO**, stoccate nei piazzali attrezzati di **TCR** e di **SAPIR**, e imbarcate e trasportate via nave in **COREA DEL SUD**.

Si tratta sicuramente di un progetto innovativo per il **PORTO DI RAVENNA**, che offre un servizio altamente competitivo ai clienti automotive tramite un’offerta logistica unica integrata terra-ferro-mare dalla fabbrica fino al sito di destinazione finale in un’ottica ecosostenibile.

L’avvio di questo traffico porterà sicuramente positive ricadute sull’incremento dei traffici portuali e riflessi positivi per tutti gli operatori della filiera che verranno impegnati nelle operazioni logistico –portuali.



**TABELLA 1**

**RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE**

PERIODO	aprile-22			aprile-23			Differenza aprile 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			198			204	6	3,0%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.641.287</b>	<b>324.289</b>	<b>1.965.576</b>	<b>1.875.520</b>	<b>277.532</b>	<b>2.153.052</b>	<b>187.476</b>	<b>9,5%</b>
Prodotti petroliferi	210.063	20.291	230.354	212.175	15.497	227.672	-2.682	-1,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	111.548	31.984	143.532	139.848	33.000	172.848	29.316	20,4%
Rinfuse solide	654.428	19.818	674.246	781.498	18.500	799.998	125.752	18,7%
Merci varie	489.770	43.366	533.136	554.683	27.899	582.582	49.446	9,3%
Merci in container	115.948	127.560	243.508	133.316	102.741	236.057	-7.451	-3,1%
Merci su trailer/rotabili	59.530	81.270	140.800	54.000	79.895	133.895	-6.905	-4,9%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>11.271</b>	<b>11.152</b>	<b>22.423</b>	<b>10.902</b>	<b>10.317</b>	<b>21.219</b>	<b>-1.204</b>	<b>-5,4%</b>
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>2.951</b>	<b>3.457</b>	<b>6.408</b>	<b>2.806</b>	<b>4.407</b>	<b>7.213</b>	<b>805</b>	<b>12,6%</b>
Trailer	2.946	3.279	6.225	2.804	3.028	5.832	-393	-6,3%
Automotive	0	0	0	0	1.158	1.158	1.158	#DIV/0!
Auto e altri veicoli	5	178	183	2	221	223	40	21,9%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>2.395</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>2.540</b>	<b>145</b>	<b>6,1%</b>
su traghetti	18	17	35	9	12	21	-14	-40,0%
su navi da crociera			2.360			2.519	159	6,7%
	1.319.676	272.014	1.591.690	1.523.497	229.035	1.752.532	160.842	10,1%
	321.611	52.275	373.886	352.023	48.497	400.520	26.634	7,1%

PERIODO	gennaio-aprile 2022			gennaio-aprile 2023			Differenza gen. - apr. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			843			787	-56	-7,1%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>7.632.494</b>	<b>1.168.167</b>	<b>8.800.661</b>	<b>7.545.894</b>	<b>1.127.890</b>	<b>8.673.784</b>	<b>-126.877</b>	<b>-1,4%</b>
Prodotti petroliferi	734.914	26.277	761.191	788.881	55.541	844.422	83.231	10,9%
Rinfuse liquide non petrolifere	734.914	96.984	831.898	653.960	104.489	758.449	-73.449	-8,8%
Rinfuse solide	3.340.881	110.096	3.450.977	3.622.924	120.984	3.743.908	292.931	8,5%
Merci varie	2.154.779	150.587	2.305.366	1.760.161	112.907	1.873.068	-432.298	-18,8%
Merci in container	415.191	439.043	854.234	454.723	380.494	835.217	-19.017	-2,2%
Merci su trailer/rotabili	251.815	345.180	596.995	265.245	353.475	618.720	21.725	3,6%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>41.635</b>	<b>36.919</b>	<b>78.554</b>	<b>39.588</b>	<b>36.237</b>	<b>75.825</b>	<b>-2.729</b>	<b>-3,5%</b>
Numero toccate navi portacontainer			142			151	9	6,3%
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>14.964</b>	<b>14.710</b>	<b>29.674</b>	<b>13.360</b>	<b>15.354</b>	<b>28.714</b>	<b>-960</b>	<b>-3,2%</b>
Trailer	12.670	14.019	26.689	12.998	13.760	26.758	69	0,3%
Automotive	2.206	0	2.206	302	1.178	1.480	-726	-32,9%
Auto e altri veicoli	88	691	779	60	416	476	-303	-38,9%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>51</b>	<b>69</b>	<b>2.505</b>	<b>36</b>	<b>41</b>	<b>2.687</b>	<b>182</b>	<b>7,3%</b>
su traghetti	51	69	120	36	41	77	-43	-35,8%
su navi da crociera			2.385			2.610	225	9,4%



## TABELLA 2

### MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	aprile-22			aprile-23			Differenza aprile 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.641.287</b>	<b>324.289</b>	<b>1.965.576</b>	<b>1.875.520</b>	<b>277.532</b>	<b>2.153.052</b>	<b>187.476</b>	<b>9,5%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>321.611</b>	<b>52.275</b>	<b>373.886</b>	<b>352.023</b>	<b>48.497</b>	<b>400.520</b>	<b>26.634</b>	<b>7,1%</b>
Prodotti petroliferi	210.063	20.291	230.354	212.175	15.497	227.672	-2.682	-1,2%
Prodotti chimici	47.395	20.984	68.379	58.101	18.300	76.401	8.022	11,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	64.153	11.000	75.153	77.031	14.700	91.731	16.578	22,1%
Concimi	0	0	0	4.716	0	4.716	4.716	n.d.
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.319.676</b>	<b>272.014</b>	<b>1.591.690</b>	<b>1.523.497</b>	<b>229.035</b>	<b>1.752.532</b>	<b>160.842</b>	<b>10,1%</b>
Prodotti agricoli e animali	108.374	0	108.374	140.389	0	140.389	32.015	29,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	145.062	4.368	149.430	155.630	0	155.630	6.200	4,1%
Combustibili minerali	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Minerali e cascami per la metallurgia	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Prodotti metallurgici	482.362	41.039	523.401	556.479	22.816	579.295	55.894	10,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	350.830	0	350.830	319.947	0	319.947	-30.883	-8,8%
Concimi	49.709	17.760	67.469	163.736	18.500	182.236	114.767	170,1%
Prodotti chimici	6.768	0	6.768	0	3.189	3.189	-3.579	-52,9%
Prodotti Diversi	1.093	17	1.110	0	1.894	1.894	784	70,6%
Merci in container	115.948	127.560	243.508	133.316	102.741	236.057	-7.451	-3,1%
Merci su trailer/rotabili	59.530	81.270	140.800	54.000	79.895	133.895	-6.905	-4,9%
	317.589	15.368	332.957	373.050	14.700	387.750	54793	16,5%

PERIODO	gennaio-aprile 2022			gennaio-aprile 2023			Differenza gen. - apr. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>7.527.152</b>	<b>1.168.167</b>	<b>8.695.319</b>	<b>7.545.894</b>	<b>1.127.890</b>	<b>8.673.784</b>	<b>-21.535</b>	<b>-0,2%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.364.486</b>	<b>123.261</b>	<b>1.487.747</b>	<b>1.442.841</b>	<b>160.030</b>	<b>1.602.871</b>	<b>115.124</b>	<b>7,7%</b>
Prodotti petroliferi	734.914	26.277	761.191	788.881	55.541	844.422	83.231	10,9%
Prodotti chimici	249.989	81.484	331.473	274.292	89.789	364.081	32.608	9,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	368.903	15.500	384.403	366.849	14.700	381.549	-2.854	-0,7%
Concimi	10.680	0	10.680	12.819	0	12.819	2.139	20,0%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>6.162.666</b>	<b>1.044.906</b>	<b>7.207.572</b>	<b>6.103.053</b>	<b>967.860</b>	<b>7.070.913</b>	<b>-136.659</b>	<b>-1,9%</b>
Prodotti agricoli e animali	568.588	9.692	578.280	782.476	0	782.476	204.196	35,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	814.988	19.559	834.547	727.923	14.762	742.685	-91.862	-11,0%
Combustibili minerali	84.525	0	84.525	90.872	0	90.872	6.347	7,5%
Minerali e cascami per la metallurgia	17.927	0	17.927	8.731	0	8.731	-9.196	-51,3%
Prodotti metallurgici	2.124.627	136.696	2.261.323	1.727.968	88.443	1.816.411	-444.912	-19,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	1.497.906	15.930	1.513.836	1.520.214	840	1.521.054	7.218	0,5%
Concimi	360.262	71.724	431.986	502.065	118.979	621.044	189.058	43,8%
Prodotti chimici	24.649	5.800	30.449	21.444	6.414	27.858	-2.591	-8,5%
Prodotti Diversi	2.188	1.282	3.470	1.392	4.453	5.845	2.375	68,4%
Merci in container	415.191	439.043	854.234	454.723	380.494	835.217	-19.017	-2,2%
Merci su trailer/rotabili	251.815	345.180	596.995	265.245	353.475	618.720	21.725	3,6%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	aprile-22			aprile-23			Differenza aprile 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	108.374	0	108.374	140.389	0	140.389	32.015	29,5%
Cereali	108.374	0	108.374	130.415	0	130.415	22.041	20,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	209.215	15.368	224.583	232.661	14.700	247.361	22.778	10,1%
Farine di semi e frutti oleosi	53.972	0	53.972	57.966	0	57.966	3.994	7,4%
Semi e frutti oleosi	91.090	0	91.090	97.664	0	97.664	6.574	7,2%
Oli e grassi animali e vegetali	34.686	11.000	45.686	64.200	14.700	78.900	33.214	72,7%
Prodotti metallurgici di cui:	482.362	41.039	523.401	556.479	22.816	579.295	55.894	10,7%
Coils	468.661	24.792	493.453	541.964	22.816	564.780	71.327	14,5%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	350.830	0	350.830	319.947	0	319.947	-30.883	-8,8%
Materie prime per l'industria ceramica	321.788	0	321.788	279.383	0	279.383	-42.405	-13,2%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-aprile 2022			gennaio-aprile 2023			Differenza gen. - apr. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	568.588	9.692	578.280	782.476	0	782.476	204.196	35,3%
Cereali	545.898	9.692	555.590	731.134	0	731.134	175.544	31,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.183.891	35.059	1.218.950	1.094.772	29.462	1.124.234	-94.716	-7,8%
Farine di semi e frutti oleosi	319.956	0	319.956	299.053	0	299.053	-20.903	-6,5%
Semi e frutti oleosi	467.316	0	467.316	416.673	0	416.673	-50.643	-10,8%
Oli e grassi animali e vegetali	254.341	15.500	269.841	258.680	14.700	273.380	3.539	1,3%
Prodotti metallurgici di cui:	2.124.627	136.969	2.261.596	1.727.968	88.443	1.816.411	-445.185	-19,7%
Coils	2.036.532	75.363	2.111.895	1.601.965	48.493	1.650.458	-461.437	-21,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	1.497.906	15.930	1.513.836	1.520.214	840	1.521.054	7.218	0,5%
Materie prime per l'industria ceramica	1.331.036	10.130	1.341.166	1.385.908	300	1.386.208	45.042	3,4%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	aprile-22	aprile-23	Differenza aprile 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	11.271	10.902	-369	-3,3%
pieni	8.713	8.895	182	2,1%
vuoti	2.558	2.007	-551	-21,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	11.152	10.317	-835	-7,5%
pieni	9.633	7.921	-1.712	-17,8%
vuoti	1.519	2.396	877	57,7%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>22.423</b>	<b>21.219</b>	<b>-1.204</b>	<b>-5,4%</b>
pieni	18.346	16.816	-1.530	-8,3%
vuoti	4.077	4.403	326	8,0%

PERIODO	gennaio-aprile 2022	gennaio-aprile 2023	Differenza gen. - apr. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	41.635	39.588	-2.047	-4,9%
pieni	29.072	29.732	660	2,3%
vuoti	12.563	9.856	-2.707	-21,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	36.919	36.237	-682	-1,8%
pieni	33.361	28.646	-4.715	-14,1%
vuoti	3.558	7.591	4.033	113,4%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>78.554</b>	<b>75.825</b>	<b>-2.729</b>	<b>-3,5%</b>
pieni	62.433	58.378	-4.055	-6,5%
vuoti	16.121	17.447	1.326	8,2%





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

PERIODO	aprile-22 (PEZZI)	aprile-23 (PEZZI)	Differenza aprile 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	2.951	2.806	-145	-4,9%
Trailer	2.946	2.804	-142	-4,8%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	5	2	-3	-60,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.457	4.407	950	27,5%
Trailer	3.279	3.028	-251	-7,7%
Automotive	0	1.158	1.158	n.d.
Auto e altri veicoli	178	221	43	24,2%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	6.408	7.213	805	12,6%
Trailer	6.225	5.832	-393	-6,3%
Automotive	0	1.158	1.158	n.d.
Auto e altri veicoli	183	223	40	21,9%

PERIODO	gennaio-aprile 2022 (PEZZI)	gennaio-aprile 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - apr. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	14.964	13.360	-1.604	-10,7%
Trailer	12.670	12.998	328	2,6%
Automotive	2.206	302	-1.904	-86,3%
Auto e altri veicoli	88	60	-28	-31,8%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	14.710	15.354	644	4,4%
Trailer	14.019	13.760	-259	-1,8%
Automotive	0	1.178	1.178	n.d.
Auto e altri veicoli	691	416	-275	-39,8%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	29.674	28.714	-960	-3,2%
Trailer	26.689	26.758	69	0,3%
Automotive	2.206	1.480	-726	-32,9%
Auto e altri veicoli	779	476	-303	-38,9%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO	aprile-22 (NUMERO)	aprile-23 (NUMERO)	Differenza aprile 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	35	21	-14	-40,0%
in sbarco	18	9	-9	-50,0%
in imbarco	17	12	-5	-29,4%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	2.360	2.519	159	6,7%
in transito	406	2.453	2.047	504,2%
in sbarco/imbarco	0	66	66	n.d.
homeport	1.954	0	-1.954	-100,0%
Numero toccate navi da crociera	3	2	-1	-33,3%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>2.395</b>	<b>2.540</b>	<b>145</b>	<b>6,1%</b>

PERIODO	gennaio-aprile 2022 (NUMERO)	gennaio-aprile 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - apr. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	120	77	-43	-35,8%
in sbarco	51	36	-15	-29,4%
in imbarco	69	41	-28	-40,6%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	2.385	2.610	225	9,4%
in transito	430	2.544	2.114	491,6%
in sbarco/imbarco	0	66	66	n.d.
homeport	1.955	0	-1.955	-100,0%
Numero toccate navi da crociera	4	4	0	0,0%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>2.505</b>	<b>2.687</b>	<b>182</b>	<b>7,3%</b>