

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna




PORTO DI RAVENNA

Luglio 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 5 settembre 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, Luglio 2023.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Luglio 2023</i>	5
<i>II.</i>	<i>Focus Categorie Merceologiche</i>	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	15
3.	PRODOTTI METALLURGICI	17
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	21
5.	CROCIERE	29

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO.....	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	8
FIGURA 3 – CONFRONTO PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023 vs 2022	8

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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

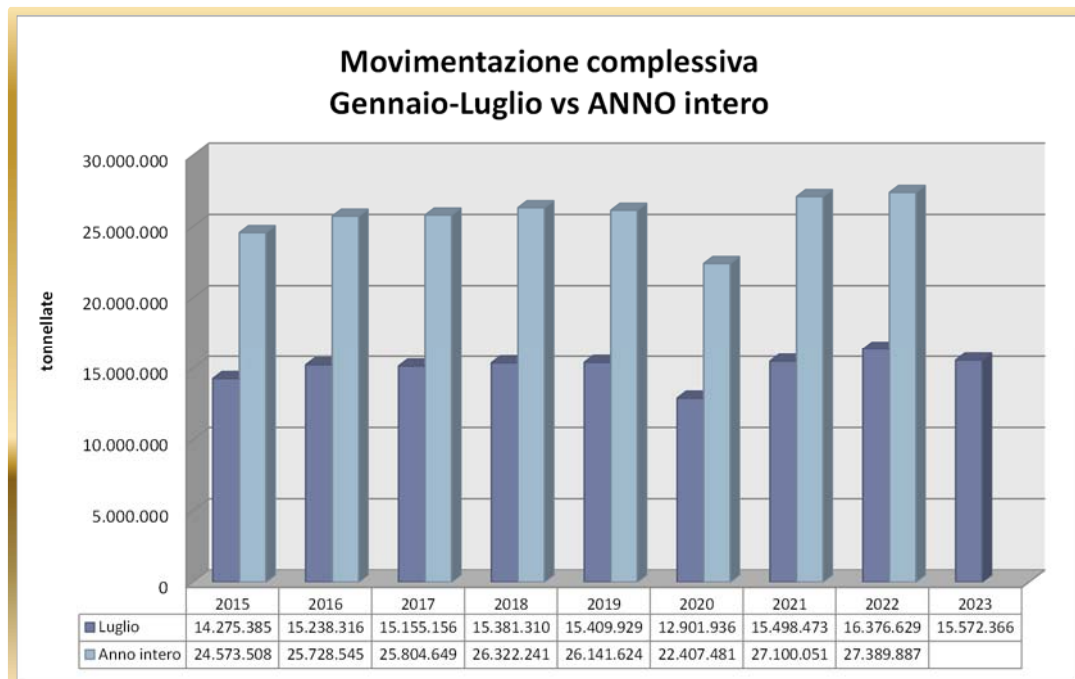
I. *Movimentazione complessiva a tutto Luglio 2023*

Gennaio-Luglio 2023 Il **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI SETTE MESI DEL 2023** ha movimentato complessivamente **15.572.366 TONNELLATE**, in calo del **4,9%** (oltre **800 MILA DI TONNELLATE** in meno) rispetto l'anno precedente.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **13.603.320 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **1.969.046 TONNELLATE** (rispettivamente, **-4,5%** e **-7,8%** in confronto ai **PRIMI 7 MESI del 2022**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** a tutto **LUGLIO** è pari a **1.460**, per **163 toccate** in meno (**-11,2%**) rispetto al **2022**.

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



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

Luglio 2023 Negativo l'andamento del mese di **LUGLIO**, nel quale sono state movimentate **2.181.056 TONNELLATE**, in diminuzione del **13,1%** (quasi **328 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.870.355 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **310.701 TONNELLATE** (rispettivamente **-14,4%** e **-3,9%** in confronto a **LUGLIO 2022**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **12.936.293 TONNELLATE** - sono diminuite del **4,5%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, mentre il mese di **LUGLIO**, con **1.850.400 TONNELLATE**, è in calo del **9,3%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Merci per condizionamento

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.453.116 TONNELLATE**) sono diminuite del **6,5%** rispetto al **2022** a causa soprattutto del contributo negativo del mese di **LUGLIO**, che ha movimentato **185.542 TONNELLATE** (**-22,2%** al **2022**).

Merci secche

Continua invece il buon andamento delle **MERCI SU ROTABILI** che chiudono i **PRIMI SETTE MESI DEL 2023** in crescita del **5,6%** rispetto al **2022**, movimentando **1.113.645 TONNELLATE**.

Positivo, in particolare, il mese di **LUGLIO**, in crescita del **6,5%** (con **173.950 TONNELLATE** movimentate contro le **163 MILA TONNELLATE** del mese di **LUGLIO 2022**).

Nel **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** i **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **2.636.073 TONNELLATE**, sono in calo (**-6,8%**) rispetto allo stesso periodo del **2022**; negativo anche il mese di **LUGLIO 2023**, pari a **330.656 TONNELLATE**, (**-29,3%**).

Prodotti liquidi

In base alle comunicazioni preventive caricate sul **PORT COMMUNITY SYSTEM** alla chiusura degli ordinativi, per il mese di **AGOSTO 2023** si stima una movimentazione complessiva di **2,1 MILIONI DI TONNELLATE**, con un calo di oltre l'**8%** rispetto ad **AGOSTO 2022**.

Prime stime per agosto 2023

Buono il risultato dei **CHIMICI LIQUIDI**, in aumento di oltre il **68%**, dei **METALLURGICI** (**+17%**), dei **PETROLIFERI** (**+6%**) e degli **AGROALIMENTARI SOLIDI**, in crescita nel mese di oltre il **4%**, mentre per le altre merceologie si stimano cali più o meno significativi: gli **AGROALIMENTARI LIQUIDI** dovrebbero calare di quasi il **49%**, i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** di quasi il **55%**, i **CONCIMI** di oltre il **3%**.

In diminuzione rispetto a **AGOSTO 2022** anche la **MERCE IN CONTAINER** sia per **TONNELLATE** (quasi il **-10%** in meno) che per **NUMERO TEUs (-13%)**, mentre si stima in aumento la **MERCE SU TRAILER** sia per **TONNELLATE (+29%)** che per **NUMERO DI TRAILER (+27%)**.

I **PRIMI 8 MESI DEL 2023** dovrebbero chiudersi, in sintesi, con una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di quasi **17,7 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione di oltre il **5%** rispetto al **2022**. Come progressivo, sono in tenuta i **PRODOTTI PETROLIFERI**, con circa **1,7 MILIONI DI TONNELLATE (+1,3%)**, e si stima un buon risultato sia per gli **AGROALIMENTARI SOLIDI**, in crescita di oltre il **6%** (oltre **2,9 MILIONI DI TONNELLATE**) sia per i **CONCIMI**, in crescita di quasi il **16%** (circa **1.120.000 TONNELLATE**).

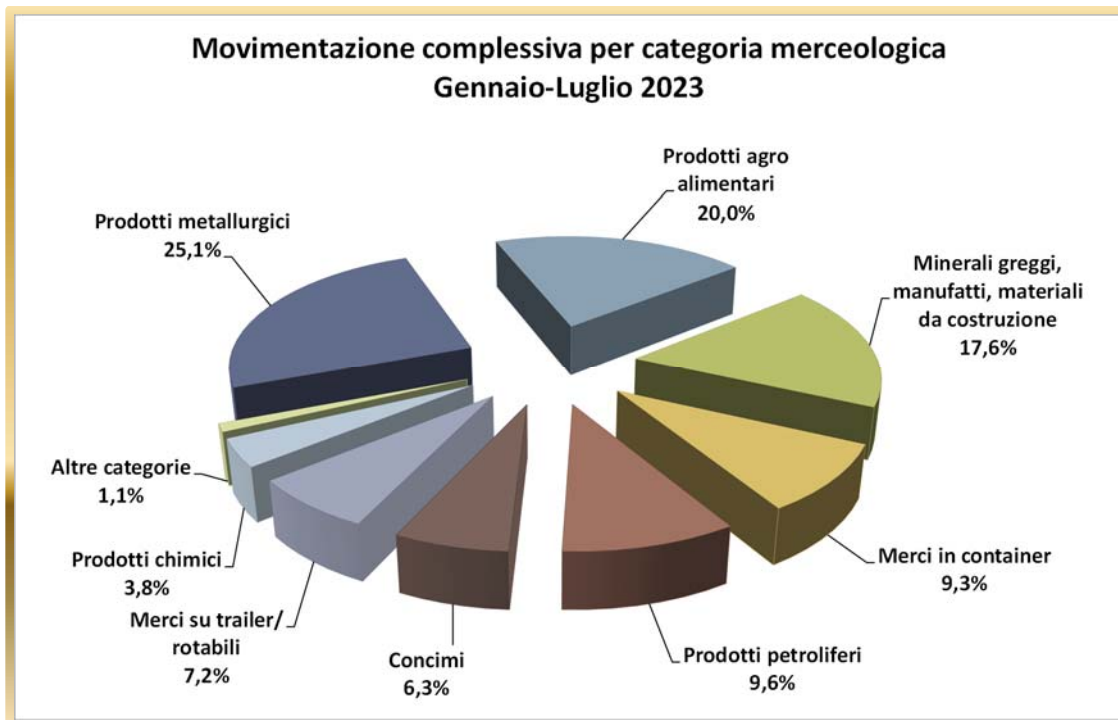
In calo di quasi il **21%**, invece, i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** (**2,9 MILIONI DI TONN. movimentate**), del **5%** i **METALLURGICI** (**4,5 MILIONI DI TONN. movimentate**), del **22%** gli **AGROALIMENTARI LIQUIDI** (**620.000 TONN. movimentate**) e di quasi il **3%** i **PRODOTTI CHIMICI** (**660.000 TONN. movimentate**).

Stima negativa nei **PRIMI 8 MESI DEL 2023** per i **CONTAINER**, con **146 MILA TEUs (-10%** rispetto al **2022**, oltre **16.000 TEUs** in meno); dal punto di vista dei volumi movimentati, la **MERCE IN CONTAINER** è stimata in circa **1,6 MILIONE DI TONNELLATE**, in diminuzione di quasi il **7%** rispetto al **2022**.

Buono, invece, il risultato dei **TRAILER** movimentati che, nei **PRIMI 8 MESI DEL 2023**, dovrebbero raggiungere quasi **54.000 PEZZI (+3,5%)** con la corrispondente **MERCE SU TRAILER**, per **1,25 MILIONI DI TONNELLATE**, che dovrebbe superare di quasi l'**8%** quella movimentata fino a **AGOSTO 2022**.

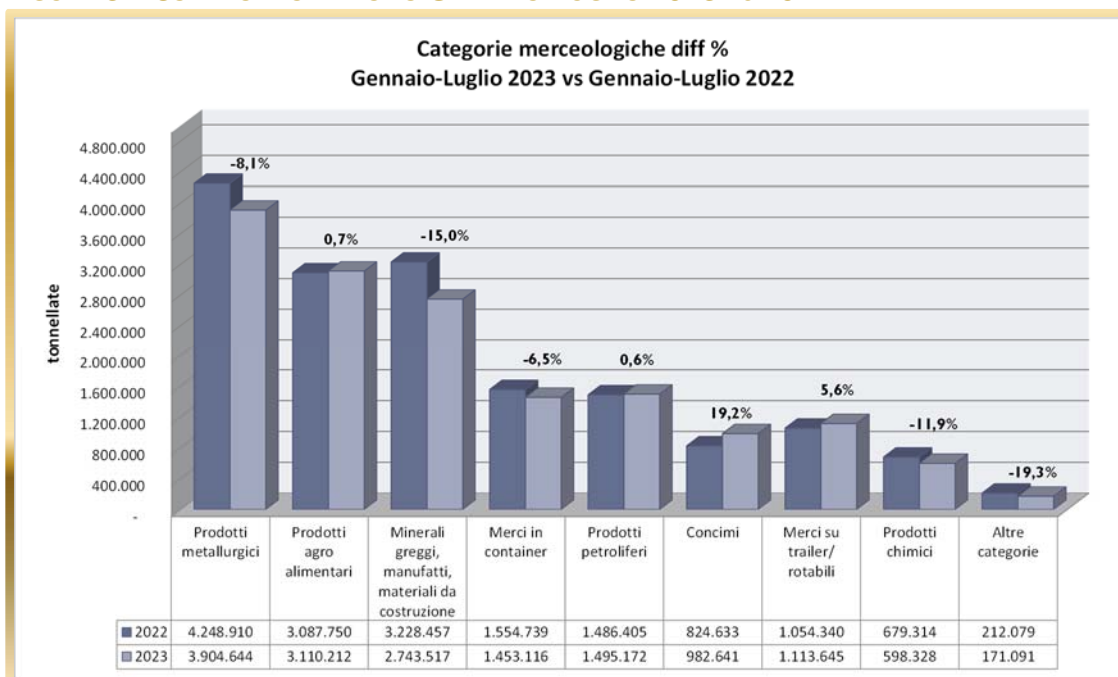
II. Focus Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 – CONFRONTO PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023 vs 2022



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio-Luglio 2023

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) risulta ancora in crescita, nonostante l'andamento negativo del mese di **LUGLIO, CHE** con **393.372 TONNELLATE** di merce movimentata, è in calo del **10,3%** rispetto a **LUGLIO 2022**, con il **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** che si è chiuso invece movimentando complessivamente **3.110.212 TONNELLATE** di merce, in crescita dello **0,7%** (poco più di **22 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Cereali

Analizzando le singole merceologie, nei **PRIMI 7 MESI DEL 2023** è ancora in aumento l'andamento dei **CEREALI**, con **1.060.599 TONNELLATE** movimentate (**+33,3%** rispetto al **2022**), con una buona performance del mese di **LUGLIO** che ha movimentato **82.939 TONNELLATE** di **CEREALI**, in crescita del **13,5%** rispetto a **LUGLIO 2022**.

Croazia, Lituania e Lettonia aprono i porti per garantire l'export di cereali ucraini

Nonostante gli appelli fatti alla **FEDERAZIONE RUSSA** affinché «sia ripristinata l'iniziativa del **MAR NERO** e il grano possa essere trasportato in sicurezza», nessuna risposta, almeno per ora, è arrivata da **MOSCA**. Intanto, si susseguono i contatti per dare un'alternativa alle esportazioni via mare di prodotti agroalimentari dell'**UCRAINA**.

*«Abbiamo concordato la possibilità di utilizzare i porti croati sul **DANUBIO** e sul **MARE ADRIATICO** per il trasporto del grano ucraino», ha dichiarato il ministro degli Esteri di Kiev Kuleba, a conclusione di un incontro con l'omologo croato, Grlic-Radman. «Ora — ha proseguito — lavoreremo per stabilire le rotte più efficienti e sfruttare al meglio questa nuova opportunità».*

Il governo ucraino ha anche reso noto che i bombardamenti russi sulle infrastrutture dislocate nei porti coinvolti nell'iniziativa sulle partenze dal **MAR NERO** hanno provocato la distruzione di **60MILA TONNELLATE** di grano e sarà necessario almeno un anno per riparare i danni. Oltre alla **CROAZIA**, con una lettera indirizzata di recente alla Commissione europea, anche i governi di **LITUANIA** e **LETTONIA** si sono detti pronti a mettere a disposizione i propri porti sul **MAR BALTICO**, per far partire i prodotti agroalimentari dell'**UCRAINA** verso le

destinazioni finali. Nella lettera sono stati evidenziati, in particolare, due problemi da risolvere, considerato che i prodotti dovrebbero viaggiare attraverso la **POLONIA**. In primo luogo, la diversa larghezza dei binari ferroviari tra **LITUANIA** e **POLONIA** e l'eccessiva lunghezza dei controlli che vengono svolti al confine tra **POLONIA** e **UCRAINA**. Nella lettera è stata espressa l'esigenza di prevedere un sostegno finanziario a favore delle compagnie ferroviarie che accetteranno di trasportare i prodotti ucraini. All'ipotesi di un supporto a carico del bilancio della **UE** ha fatto anche riferimento il *commissario Wojciechowski*, ai margini della sessione di luglio del Consiglio Agricoltura.

Intanto, subito dopo la pausa estiva, dovrà essere affrontata la questione posta dalla scadenza, il **15 SETTEMBRE**, della sospensione delle importazioni dall'**UCRAINA** di grano, mais, colza e semi di girasole accordata in via eccezionale a **POLONIA, BULGARIA, ROMANIA, UNGHERIA E SLOVACCHIA**. I cinque Stati membri hanno ufficialmente chiesto di prolungare la sospensione fino a **DICEMBRE**, a causa delle persistenti situazioni di crisi sui mercati interni. La richiesta è stata giudicata inaccettabile da numerose delegazioni. Le reazioni più negative sono state espresse dai ministri di **FRANCIA** e **GERMANIA**.

Nei **PRIMI 7 MESI DEL 2023** la movimentazione delle **FARINE**, *Farine* pari a **583.061 TONNELLATE**, è diminuita del **12,2%** rispetto al **2022**, anche a causa del dato negativo registrato nel mese di **LUGLIO** che, con **112.739 TONNELLATE**, è calato del **21,6%** rispetto a **LUGLIO 2022**.

Stabili gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** che, con **763.537 TONNELLATE**, *Semi oleosi* segnano un **+0,1%** rispetto al **2022** con un'ottima mese di **LUGLIO** in cui sono state sbarcate **128.261 TONNELLATE (+49,4%** rispetto allo stesso mese del **2022**).

Segno negativo nel **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** per la movimentazione di **OLI ANIMALI E VEGETALI**, *Oli animali e vegetali* pari a **381.417 TONNELLATE (-26,7%** rispetto al **2022**), con un'altra forte flessione, dopo quella registrata negli scorsi mesi di **MAGGIO** e **GIUGNO**, della movimentazione nel mese di **LUGLIO 2023**

con **42.953 TONNELLATE**, (-49,0% rispetto allo stesso mese del **2022**).

**Rimbalzo dei prezzi
agricoli globali spinti
dallo stop sul Mar
Nero e dai nuovi dazi**

I prezzi globali delle commodity agricole sono aumentati a **LUGLIO**, influenzati dalla cessazione dell'Iniziativa per i cereali del **MAR NERO** e dalle nuove restrizioni commerciali sul riso. Lo indica il bollettino mensile della *FAO* che monitora le variazioni dei prezzi internazionali delle materie prime agricole più scambiate a livello globale, con l'indice *FAO* che ha registrato una media di **123,9 PUNTI** a **LUGLIO**, in crescita dell'**1,3%** rispetto al mese precedente, ma ancora inferiore dell'**11,8%** rispetto al livello di **LUGLIO 2022**.

L'aumento è stato guidato dal forte rialzo dei prezzi degli *oli vegetali*, che è aumentato del **12,1%** da **GIUGNO** dopo sette mesi di cali consecutivi. I prezzi internazionali dell'olio di girasole sono rimbalzati di oltre il **15%** nel mese, principalmente a causa delle rinnovate incertezze che circondano le forniture esportabili dopo la decisione della **FEDERAZIONE RUSSA** di porre fine all'attuazione dell'Iniziativa del grano del **MAR NERO**. I prezzi mondiali degli oli di palma, soia e colza sono aumentati a causa delle preoccupazioni sulle prospettive di produzione nei principali paesi produttori.

L'indice *FAO* dei prezzi dei *cereali* è diminuito dello **0,5%** rispetto a **GIUGNO**, trascinato da un calo del **4,8%** delle quotazioni internazionali dei cereali secondari a causa dell'aumento delle forniture stagionali di mais, dai raccolti in corso in **ARGENTINA E BRASILE** e della produzione potenzialmente superiore al previsto negli **USA**. Tuttavia, i prezzi internazionali del grano sono aumentati dell'**1,6%**, il loro primo aumento mensile in nove mesi, a causa dell'incertezza sulle esportazioni dall'**UCRAINA** e delle condizioni di siccità in **NORD AMERICA**.

I prezzi del *riso* sono aumentati del **2,8%** sul mese e del **19,7%** sull'anno per raggiungere il livello nominale più alto dal **SETTEMBRE 2011**, poiché —spiega il rapporto— il divieto dell'**INDIA** del **20 LUGLIO** di esportare Indica non parboiled ha favorito le aspettative di maggiori vendite in altre origini, amplificando la pressione al rialzo già esercitata sui prezzi dalle forniture stagionalmente più limitate e dagli acquisti

asiatici. Questa pressione al rialzo dei prezzi del riso, «*solleva notevoli preoccupazioni per la sicurezza alimentare per una vasta fascia della popolazione mondiale, specialmente quelli che sono più poveri e che dedicano una quota maggiore del loro reddito all'acquisto di cibo*», sottolinea la *FAO*, aggiungendo che le restrizioni alle esportazioni possono avere conseguenze negative sulla produzione, sul consumo e sui prezzi che durano oltre la durata della loro attuazione e rischiano di esacerbare l'elevata inflazione interna alimentare in molti paesi.

L'indice dei prezzi dello **zucchero** è diminuito del **3,9%**, condizionato dal buon andamento della raccolta della canna da zucchero in **BRASILE** e dall'arrivo piogge nella maggior parte delle aree di coltivazione in **INDIA** che hanno pesato sulle quotazioni mondiali, così come la domanda contenuta da **INDONESIA** e **CINA**, i maggiori importatori di zucchero del mondo. Le persistenti preoccupazioni per il potenziale impatto del fenomeno El Niño sulle colture di canna da zucchero, insieme all'aumento dei prezzi internazionali del greggio — afferma ancora il rapporto —, hanno mitigato il declino delle quotazioni.

I prezzi dei **prodotti lattiero-caseari** sono diminuiti dello **0,4%** a luglio, attestandosi del **20,6%** al di sotto del valore di **LUGLIO 2022**. I prezzi mondiali del formaggio hanno recuperato leggermente dopo i recenti forti cali dovuti al caldo che ha influenzato il calo stagionale delle forniture di latte in **EUROPA**. In frazionale calo anche i prezzi della **carne** (-**0,3%**). Le quotazioni delle carni bovine, ovine e avicole sono diminuite a causa delle solide disponibilità di approvvigionamento e, in alcuni casi, della minore domanda da parte dei principali importatori. I prezzi della carne suina, al contrario, sono aumentati, riflettendo l'elevata domanda stagionale unita alla continua scarsità di forniture dall'**EUROPA OCCIDENTALE** e dagli **STATI UNITI D'AMERICA**.

CONSUMI, AUMENTA LA SPESA PER GLI ACQUISTI ALIMENTARI MA CALANO LE QUANTITÀ

(ESTRATTO DA AGRISOLE DEL 3 AGOSTO 2023)

Il caro prezzi taglia del **4,5%** le quantità di prodotti alimentari acquistate dagli italiani nel **2023** che sono però costretti però a spendere comunque il **7,3%** in più a causa dei rincari determinati dall'inflazione. I dati **ISTAT** relativi al commercio al dettaglio nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2023** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, rielaborati dalla **COLDIRETTI**, certificano l'impatto dell'inflazione sugli acquisti di generi alimentari.

*«La situazione di difficoltà è resa evidente dal fatto che – sottolinea la **COLDIRETTI** – volano gli acquisti di cibo low cost con i discount alimentari che fanno segnare un balzo del **+9,4%** nel semestre nelle vendite in valore, il più elevato tra gli scaffali del dettaglio. Il risultato dei discount evidenzia la difficoltà in cui si trovano le famiglie italiane che, spinte dai rincari, orientano le proprie spese su canali a basso prezzo rinunciando anche alla qualità».*

*«Le famiglie – sottolinea ancora la **COLDIRETTI** – tagliano gli acquisti e vanno a caccia dei prezzi più bassi anche facendo lo slalom nel punto vendita, cambiando negozio, supermercato o discount alla ricerca di promozioni per i diversi prodotti. La situazione di difficoltà si estende – continua l'organizzazione – alle imprese agricole colpite dal maltempo che ha decimato i raccolti e dai bassi prezzi che non molti casi non coprono neanche i costi di produzione con il rischio dell'abbandono di interi territori».*

Ma a pesare sono anche i costi della logistica, spinti dal caro benzina, che nel caso dell'ortofrutta arrivano ad incidere attorno a un terzo del totale. *«Occorre lavorare – conclude la **COLDIRETTI** – per accordi di filiera tra imprese agricole ed industriali con precisi obiettivi qualitativi e quantitativi e prezzi equi che non scendano mai sotto i costi di produzione come prevede la nuova legge di contrasto alle pratiche sleali e alle speculazioni».*

L'ALLARME DI FILIERA ITALIA: CON I VALICHI BLOCCATI A RISCHIO L'EXPORT ALIMENTARE MADE IN ITALY
(ESTRATTO DA AGRISOLE DEL 30 AGOSTO 2023)

Sono molte le difficoltà che il sistema dei trasporti sta riscontrando ai valichi alpini: le già note limitazioni nel tunnel del **GOTTARDO**, l'interruzione della linea ferroviaria del **FREJUS**, le interruzioni già programmate per lavori sulla linea del **BRENNERO** adesso vengono aggravate dalla frana che si è abbattuta sull'autostrada A43 nella **SAVOIA FRANCESE** (comportando l'interruzione parziale del traffico stradale verso sud e la sospensione del flusso ferroviario tra **FRANCIA** e **ITALIA**). Tutto questo riaccende l'attenzione su un tema strettamente connesso: a partire dal prossimo **3 SETTEMBRE** il tunnel del **MONTE BIANCO**, da cui passano circa **4.600 CAMION** al giorno, resterà chiuso per **15 SETTIMANE** consecutive.

È l'allarme lanciato da **FILIERA ITALIA** sulla situazione dei trasporti in **ITALIA** che mette a rischio l'export dei prodotti made in Italy e in primo luogo di quelli alimentari e deperibili. Un comparto chiave del made in Italy che lo scorso anno ha raggiunto un fatturato estero di oltre **60 MILIARDI DI EURO** e che nei **PRIMI CINQUE MESI** dell'anno ha messo a segno un ulteriore progresso dell'**8%**.

«La chiusura di questi collegamenti fondamentali con i nostri principali mercati di esportazione - ha commentato l'**AD DI FILIERA ITALIA, LUIGI SCORDAMAGLIA** - rischia di tagliare il nostro export e di avvantaggiare altri paesi come la **SPAGNA**». Da est a ovest, ogni anno, passano per l'arco alpino italiano oltre **170 MILIONI DI TONNELLATE** di merci, il **60%** di quanto il Paese importa ed esporta, da e verso il resto del mondo. «Quasi i due terzi (**63%**) delle esportazioni agroalimentari italiane - hanno aggiunto a **FILIERA ITALIA** - interessano i Paesi dell'**UNIONE EUROPEA**, e vengono raggiunti principalmente attraverso i valichi alpini. L'**88%** delle merci in **ITALIA** viaggia infatti su gomma».

«Non si può continuare a puntare su un asset così fondamentale per l'economia del paese senza investire adeguatamente in infrastrutture logistiche - ha aggiunto **SCORDAMAGLIA** -. Occorre cambiare un paradigma che ha portato negli anni a far viaggiare l'**85%** delle nostre merci su gomma». «Bene in questo senso gli investimenti del **PNRR** destinati alla logistica - ha concluso - e mirati a ridurre il costo ad oggi più alto in **EUROPA**, quello del trasporto pesante pari a **1,12 EURO A KM**. Essenziale anche che questi investimenti vengano esclusi dal conteggio del debito pubblico nel prossimo patto di stabilità **UE**».

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio-Luglio 2023 I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato complessivamente, nel **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023**, **2.743.517 TONNELLATE**, in calo (-15,0%) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **2.496.308 TONNELLATE**, è anch'essa in diminuzione dell'**15,1%** rispetto ai **PRIMI 7 MESI DEL 2022**.

Luglio 2023 Per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** continua il trend negativo anche nel mese di **LUGLIO**, con una movimentazione di **357.503 TONNELLATE** (-16,3% rispetto a **LUGLIO 2022**), da ricondurre soprattutto all'andamento particolarmente negativo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **323.904 TONNELLATE**, in calo del **20,7%** rispetto a **LUGLIO 2022**.

Ceramiche, agevolare la svolta green

Aggiornare gli impegni e gli strumenti a sostegno del settore dalla ceramica con il coinvolgimento delle associazioni di categoria, tenendo conto delle mutate condizioni del quadro geopolitico ed economico. Lo ha chiesto, con una risoluzione discussa recentemente in commissione Territorio, ambiente e mobilità il consigliere regionale **GIULIA PIGONI (ITALIA VIVA)**. *"Il contesto è pesantemente segnato dal conflitto in Ucraina e dalle difficoltà di reperire approvvigionamenti energetici e materie prime. In questa prospettiva è importante continuare a sostenere la presenza sui mercati mondiali delle imprese"*, ha detto **PIGONI**, ottenendo il via libera dalla commissione. La richiesta all'esecutivo regionale è di assicurare la necessaria omogeneità sul territorio delle procedure di autorizzazione introducendo opportuni elementi di semplificazione delle procedure valutative, e di rimuovere oneri non utili liberando invece risorse per i nuovi investimenti necessari. *"Non vogliamo cancellare le regole, ma renderle più semplici"* spiega **PIGONI**.

Soddisfazione da **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, che con il presidente **GIOVANNI SAVORANI** sottolinea: *"Il recente*

monitoraggio sulle emissioni del distretto ceramico ha evidenziato miglioramenti della qualità dell'aria e la riduzione del contributo ceramico all'inquinamento. Risultati raggiunti con rilevanti investimenti in impianti innovativi, e che sono per noi uno stimolo a fare sempre meglio. Siamo davanti alla sfida di forti trasformazioni che non devono però portare all'impoverimento del territorio. Assieme alla Regione possiamo semplificare le procedure per agevolare queste trasformazioni mantenendo l'occupazione di qualità sul territorio e gli standard ambientali e di sicurezza rispetto ai quali nessuno vuole arretrare".

3. PRODOTTI METALLURGICI

Gennaio-Luglio 2023	Per i PRODOTTI METALLURGICI nel PORTO DI RAVENNA , nel PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023 , sono state movimentate 3.904.644 TONNELLATE , in calo dell' 8,1% rispetto allo stesso periodo del 2022 .
Luglio 2023	La buona performance del mese di GIUGNO sembrava prospettare un'inversione di tendenza, ma il mese di LUGLIO 2023 , con una movimentazione di 666.167 TONNELLATE , ha ripreso il trend in calo dei primi mesi dell'anno (-3,9% rispetto a LUGLIO 2022).
Positivi gli sbarchi da Taranto	Gli sbarchi provenienti da TARANTO (<i>ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA</i>) nei PRIMI 7 MESI DEL 2023 , pari a 397.161 TONNELLATE , sono in aumento dell' 1,5% rispetto al 2022 .
Acciaio, produzione italiana in aumento anche a luglio	Dopo aver messo a segno un incremento a GIUGNO , la produzione italiana di acciaio grezzo ha mostrato un nuovo segnale di ripresa a LUGLIO , crescendo del 9,2% su base annua. Lo ha reso noto <i>FEDERACCIAI</i> . I volumi prodotti a LUGLIO sono ammontati a 1,753 MILIONI DI TONNELLATE . Ciononostante, il dato cumulato dei PRIMI SETTE MESI DEL 2023 ha fatto registrare un calo del 4,8% rispetto allo stesso periodo del 2022 , fermandosi a 13,198 MILIONI DI TONNELLATE .
	Prendendo in considerazione le due macrocategorie di prodotti, la produzione di acciai lunghi a LUGLIO è ammontata a 960MILA TONNELLATE , il 6,3% in più rispetto a LUGLIO 2022 , mentre quella di piani si è attestata a 846MILA TONNELLATE , il 7,4% in più. Nel periodo GENNAIO-LUGLIO di quest'anno, l'output di lunghi è ammontato a 7,361 MILIONI DI TONNELLATE , il 4,3% in meno su base annua, mentre quello di piani è calato del 6,4% , a 5,837 MILIONI DI TONNELLATE .
Cresce l'import da Paesi Extra UE	Per quanto riguarda gli scambi con i PAESI COMUNITARI (-29,2% rispetto al 2022), i principali Paesi di riferimento del Porto di Ravenna sono stati la GERMANIA con oltre 217MILA TONNELLATE (-43,2%), la FRANCIA con oltre 157MILA TONNELLATE (-49,90%) e il BELGIO , con oltre 145MILA TONNELLATE (+42,8%). Per quanto riguarda i PAESI EXTRA-UE , l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a 2.782.828

TONNELLATE (quasi il **71%** del totale), è in crescita del **3,9%** rispetto al **2022**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM** con oltre **627MILA TONNELLATE (+116,0%)**, l'**INDIA**, con oltre **213MILA TONNELLATE (+76,4%)**, la **COREA DEL SUD** con oltre **390MILA TONNELLATE (+10,8%)**, il **GIAPPONE** con **265MILA TONNELLATE (+0,3%)**, e la **CINA** con quasi **239MILA TONNELLATE (-44,8%)**.

Nel **2024** un problema che si pensava ormai archiviato potrebbe tornare a penalizzare l'acciaio europeo. Scadrà infatti a fine **OTTOBRE** l'intesa siglata da **USA** e **UE** nel **2021** per superare i dazi imposti dalla Section 232 e le relative contromisure compensative introdotte dall'**UE**. Nell'**OTTOBRE DEL 2021** le due potenze commerciali, con il "**GLOBAL ARRANGEMENT ON SUSTAINABLE STEEL AND ALUMINIUM**", concordarono:

**Accordo Usa-Ue
sull'acciaio verso la
scadenza**

- che si potevano importare dall'**UE** **3,3 MILIONI DI TONNELLATE** annue di prodotti in acciaio, suddivisi in **54 CATEGORIE**. Questi volumi sono stati calcolati sulla media delle importazioni del **TRIENNIO 2015-2017**;
- che le importazioni di articoli derivati di acciaio (come per esempio chiodi, viti, bulloni...) sarebbero state esenti da dazi;
- che i prodotti in acciaio, per non essere soggetti a dazi, dovevano essere stati fusi in **UE** e che gli importatori dovevano presentare la documentazione richiesta dalle autorità americane;
- che i prodotti sottoposti a regime di esclusione nel **2021**, ovvero quelli di cui era già consentito l'import in quanto prodotti negli **USA** in misura insufficiente a soddisfare la domanda, potevano beneficiare del medesimo regime fino al **31 DICEMBRE 2023**;
- che le importazioni di acciaio dall'**UE** al di sopra delle quote indicate erano soggette a un dazio del **25%**;
- che i volumi di importazione sarebbero stati calcolati ogni anno e amministrati su base trimestrale. Se ci fossero state delle quote non consumate, fino a un massimo del **4%** della quota, potevano essere utilizzate dopo due trimestri;

- che era previsto un meccanismo di aggiustamento annuo delle quote che si basava sul consumo apparente americano. Se la domanda statunitense fosse cresciuta (o calata) del **6%** rispetto al livello del **2021**, le quote di import dall'**UE** sarebbero aumentate (o calate) del **3%** rispetto al livello fissato l'anno precedente. Se la domanda apparente fosse variata in misura inferiore al **6%**, le quote rimanevano invariate;
- che a partire dal **1° APRILE 2022**, gli **USA** valutavano l'utilizzo dei contingenti trimestrali e, su richiesta dell'**UE**, potevano iniziare delle consultazioni per impiegare eventuali sostanziali quote non utilizzate.
- Dal canto proprio, l'**UE** sospese i dazi su prodotti in acciaio per un controvalore di **5,5 MILIARDI DI EURO ANNUI**, consentendo di ritornare sui volumi commerciali storici.

Il testo prodotto, però, presupponeva che altri Paesi potessero aderire al Patto **USA-UE**, per dar vita a un vero e proprio fronte ambientale anti-importazioni. Una vocazione a cui l'**UE** ha tenuto fede con lo studio e implementazione del CBAM, cosa invece trascurata dagli **USA**. CBAM che però da diversi Paesi esteri viene visto come protezionismo mascherato da ambientalismo. Il confronto al momento sarebbe ancora aperto per capire quali potranno essere le conseguenze per un ripristino dell'antico muro commerciale. Quel che è certo è che, in un momento economico così complicato, qualsiasi passo indietro potrebbe risultare fatale non solo per il mercato dell'**UE**, ma anche per quello mondiale.

Ghisa: oltre il 50% dell'export russo raggiunge l'Italia

L'**ITALIA** è stata la prima destinazione di ghisa russa nei **PRIMI SETTE MESI DEL 2023**, con circa **3,81 MILIONI DI TONNELLATE** ricevute. Si è trattato di volumi superiori alla metà delle esportazioni totali dalla **RUSSIA** nello stesso periodo: quasi **7,52 MILIONI DI TONNELLATE**. I dati sono stati resi noti recentemente da **STEELRADAR**.

Le altre principali destinazioni dell'export di ghisa russa sono state la **TURCHIA** con **1,2 MILIONI DI TONNELLATE**, il **GIAPPONE** con **518MILA TONNELLATE**, la **CINA** con **468MILA TONNELLATE**, **TAIWAN** con **419MILA TONNELLATE**, la **LETTONIA** con **298MILA TONNELLATE**, la **COREA DEL NORD** con **251MILA TONNELLATE** e la **POLONIA** con **219MILA TONNELLATE**. Il principale esportatore russo è stato **URAL STEEL** con **3,44 MILIONI DI TONNELLATE** spedite.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

CHIMICI e PETROLIFERI

Nel **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** nel **PORTO DI RAVENNA**, per quanto riguarda i **PRODOTTI CHIMICI**, sono state movimentate **598.328 TONNELLATE** (-11,9% rispetto allo stesso periodo del **2022**), con un mese di **LUGLIO** particolarmente negativo e in diminuzione del **55,2%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Per quanto riguarda, invece, i **PRODOTTI PETROLIFERI**, nel **PRIMI 7 MESI DEL 2023** sono state movimentate **1.495.172 TONNELLATE**, in aumento rispetto allo stesso periodo del **2022 (+0,6%)** nonostante un mese di **LUGLIO 2023** negativo (-12,2%).

Turchia ed Egitto fanno il pieno di petrolio russo: così cambia il mercato globale

*“I volumi delle esportazioni di petrolio greggio trasportato via mare dalla **RUSSIA** sono rimasti forti e sono cresciuti del **13%** nel **2022** nonostante l’invasione dell’**UCRAINA**. Tuttavia, dopo un calo mensile del **4%** a **GIUGNO**, i volumi sono scesi di un altro **16%** a **LUGLIO** e l’amministrazione russa ha annunciato tagli alle esportazioni per **AGOSTO**”:* lo sostiene **NIELS RASMUSSEN**, **CAPO ANALISTA BIMCO**. Un fattore ancora più importante per il mercato delle petroliere è il modo in cui le normative dell’**UNIONE EUROPEA** hanno rimodellato questo commercio. **CINA, INDIA E TURCHIA** hanno sostituito i paesi dell’**UE** come principali acquirenti di greggio russo, con un aumento delle distanze medie di trasporto marittimo dell’**80-90%** e un aumento significativo delle tonnellate/miglio e della domanda di navi cisterna per il greggio. Il calo dei volumi a **LUGLIO** ha nuovamente portato cambiamenti: l’**INDIA** ha recentemente raggiunto quota **32-38%** dei volumi di esportazione della **RUSSIA**, ma a **LUGLIO** è scesa al **12,5%**. Sono stati **TURCHIA** ed **EGITTO** a incrementare il commercio con **MOSCA**. *“La diversa suddivisione della destinazione del greggio significa che la distanza media di navigazione per i volumi delle esportazioni russe è diminuita del **38%** mensile a **LUGLIO** ed è stata inferiore del **30%** rispetto a **LUGLIO 2022**”* afferma **RASMUSSEN**.

L'amministrazione russa ha annunciato che le esportazioni ad **AGOSTO** saranno ridotte per aumentare il prezzo del petrolio (si parla di circa **2,1 MILIONI DI TONNELLATE**). I volumi delle esportazioni via mare sono già diminuiti di **3,3 MILIONI DI TONNELLATE** a **LUGLIO** e resta da vedere se le riduzioni annunciate si aggiungeranno alla riduzione di **LUGLIO**. Se le esportazioni diminuissero ulteriormente, i volumi di **AGOSTO** finirebbero per avvicinarsi a **15 MILIONI DI TONNELLATE**, un livello visto l'ultima volta nel **SETTEMBRE 2021**. Nonostante il calo dei volumi delle esportazioni russe, un aumento delle esportazioni in particolare irachene e brasiliane ha fatto sì che i volumi globali delle esportazioni di greggio siano aumentati complessivamente del **3%** a **LUGLIO**. Ma i cambiamenti nei modelli di origine e destinazione hanno avuto un effetto significativo sulle distanze medie di navigazione: *BIMCO* stima che le tonnellate/miglia siano diminuite del **15%**. *“Sembra che la riduzione dei volumi di esportazione di greggio russo durerà per un po', e potrebbe anche volerci tempo prima che le distanze medie di spedizione si riprendano. Le raffinerie indiane sono in manutenzione e i monsoni hanno causato un calo della domanda. Data la minore domanda e il fatto che il prezzo del greggio Ural ha recentemente superato il prezzo massimo del G7, è possibile che alcuni armatori abbandonino l'attività russa nonostante le tariffe di nolo premium favorevoli”*, afferma *RASMUSSEN*.

Si mantiene positivo il risultato del **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** per i **CONCIMI E FERTILIZZANTI**, con una movimentazione pari a **982.641 TONNELLATE (+19,2%** rispetto al **2022**), nonostante l'andamento negativo del mese di **LUGLIO**, con **83.457 TONNELLATE (-10,4%** rispetto al **2022**).

Il ruolo vitale dei fertilizzanti minerali nella produzione alimentare ha fatto scattare l'allarme sulla sicurezza degli approvvigionamenti. La potassa e la roccia fosfatica sono aumentate di prezzo dopo l'invasione russa in **UCRAINA**. Come evidenziato dal *FINANCIAL TIMES*, a **GIUGNO** i legislatori statunitensi hanno persino proposto di aggiungerli all'elenco dei minerali critici del paese nella nuova legislazione del

CONCIMI e FERTILIZZANTI

**Fertilizzanti minerali:
L'aumento dei prezzi e
la sicurezza alimentare**

Congresso. La *DEPUTATA DEMOCRATICA ELISSA SLOTKIN*, una delle promotrici del disegno di legge, ha dichiarato: *“La nostra sicurezza alimentare è la nostra sicurezza nazionale, quindi quando dipendiamo dai minerali russi e cinesi per il fertilizzante che fa crescere i nostri raccolti, ci stiamo mettendo a rischio”*. Molte delle più grandi compagnie minerarie occidentali hanno già iniziato ad espandersi nella produzione di fertilizzanti, prevedendo che la popolazione mondiale in espansione genererà una crescita continua della domanda. Il potassio e il fosfato sono nutrienti fondamentali per le colture: la potassa è una fonte di potassio che aiuta colture come mais e soia ad aumentare la loro resa; la roccia fosfatica fornisce alle piante fosforo. Questi due composti, insieme all’azoto, sono alla base dei fertilizzanti moderni.

BHP BILLITON, la più grande compagnia mineraria del mondo, ha iniziato la costruzione di una miniera di cloruro di potassio da **5,7 MILIARDI DI DOLLARI** in **CANADA**, il più grande nuovo progetto della società approvato nell’ultimo decennio in termini di spese in conto capitale. Un altro colosso in costruzione è la miniera da **6,1 MILIARDI DI DOLLARI** di *ANGLO AMERICAN* nel nord dell’**INGHILTERRA**, che produrrà un nuovo tipo di fertilizzante ricco di potassio, la polialite, a partire dal **2027**. *“C’è davvero una buona logica per le compagnie minerarie che entrano nei fertilizzanti”*, le parole di *TOM McCULLEY*, *RESPONSABILE DEI NUTRIENTI PER LE COLTURE PRESSO ANGLO AMERICAN*, società mineraria quotata a **LONDRA** che produce anche rame, platino e diamanti.

CONTENITORI Nei **PRIMI 7 MESI DEL 2023** i **CONTENITORI**, con **132.803 TEUs**, sono diminuiti del **9,7%** rispetto al **2022**, un calo che continua a riguardare sia i **TEUs PIENI**, pari a **101.465** (il **76%** del totale dei **TEUs**), in calo del **10,7%** rispetto al **2022**, sia i **TEUs VUOTI**, pari a **31.338**, in diminuzione del **6,4%** rispetto al **2022**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.453.116 TONNELLATE**, è calata del **6,5%** rispetto ai **PRIMI 7 MESI DEL 2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle navi portacontainer, pari a **269**, è diminuito rispetto alle **291** del **2022** (**22 TOCCATE** in meno).

Nel mese di **LUGLIO** sono stati movimentati **17.243 TEUs**, di cui **13.296** pieni (**-24,8%** sul **2022**) e **3.947** vuoti (**-37,2%** sul **2022**), per **185.542 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-22,2%** rispetto a **LUGLIO 2022**).

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

Per la sesta settimana consecutiva, il mercato delle navi portacontainer sta reagendo al crollo registrato negli ultimi mesi: l'**INDICE WCI DI DREWRY** è salito del **2,3%** nella settimana conclusasi il **17 AGOSTO** a **1.832,48 DOLLARI/FEU**, il livello più alto da **MARZO** scorso. L'indice è attualmente inferiore del **70,6%** su base annua, del **32%** rispetto alla media mobile degli ultimi dieci anni, ma del **29%** rispetto alla media pre-pandemia del **2019**.

Sesta settimana di rialzi per i noli

In termini di rotte fronthaul, l'interesse si sta chiaramente rivolgendo alle rotte che hanno origine in **CINA** e sono destinate ai porti occidentali. L'aumento maggiore è stato registrato, non a caso, sulla rotta **SHANGHAI-ROTTERDAM**, con un incremento del **6%**, seguita dalla rotta **SHANGHAI-NEW YORK**, con un incremento del **5%**. Vale la pena notare che le tariffe su questa rotta sono superiori a **3.500 DOLLARI**, mentre sulle altre rotte fronthaul sono inferiori a **2.500 DOLLARI**.

Infine, **DREWRY** prevede che i noli del mercato spot sulle rotte est-ovest rimarranno stabili nelle prossime settimane.

MSC continua ad essere la compagnia di navigazione numero uno al mondo per capacità di TEU secondo gli ultimi dati (**23 AGOSTO**) elaborati **ALPHALINER**. Ma ci sono novità nella speciale classifica con la compagnia marittima taiwanese **EVERGREEN** che ha perso il sesto posto nella graduatoria mondiale delle navi di linea a favore di **OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE)** con sede a **SINGAPORE**. Non si prevede però che si tratti di un cambiamento duraturo visto che il portafoglio ordini delle nuove costruzioni di **EVERGREEN** è significativamente più grande di quello di **ONE**. La compagnia di **TAIPEI**, anzi, in prospettiva alla luce del possibile aumento della sua flotta potrebbe guadagnare ulteriori posizioni

Capacità di trasporto container: MSC resta al comando della classifica

andando a superare anche i tedeschi di *HAPAG-LLOYD*. Dunque, per quanto riguarda il “podio” della classifica *ALPHALINER*, *MSC* resta al vertice ampliando il divario rispetto ai concorrenti danesi e francesi, mentre *CMA CGM* è sulla buona strada per superare *MAERSK* e diventare la seconda linea portacontainer al mondo.

Portacontainer, crollano gli utili delle compagnie nel secondo trimestre dell'anno

Nel **SECONDO TRIMESTRE DEL 2023** calo significativo degli utili delle compagnie nel servizio delle portacontainer, un crollo del **90%** come riporta nella sua analisi *SEA-INTELLIGENCE*. Dopo due anni molto redditizi per le compagnie di navigazione, il mercato dunque si sta spostando verso una normalità post-pandemica. Già il **QUARTO TRIMESTRE DEL 2022** aveva dato un primo assaggio di quelle che potevano essere le conseguenze nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2023** dove i profitti dei vettori avevano ricevuto un duro colpo. Un trend che si confermato anche nel periodo **APRILE-MAGGIO-GIUGNO** di quest'anno con gli utili combinati al lordo di interessi e tasse (EBIT) hanno fatto segnare un calo del **90%** su base annua attestandosi a poco più di **3 MILIARDI DI DOLLARI**.

Canale di Panama, per colpa della siccità oltre 200 navi in attesa del passaggio

Il **Canale di Panama** va in tilt a causa della siccità e sono **264** le navi attualmente in attesa di poter transitare. Il problema si è materializzato recentemente dopo una stagione delle piogge che è stata caratterizzata dalla mancanza di precipitazioni costringendo dunque a scelte dolorose per una struttura da cui passa il **4%** del traffico mondiale dei container che diventa il **40%** se prendiamo in esame solo quelli per gli **STATI UNITI**. E dunque sono oltre **200** le navi in attesa con l'*AUTHORITY DEL CANALE* che ha imposto un limite di profondità di **44 PIEDI** alle navi più grandi, limitando nello stesso tempo anche la quantità di carico che possono trasportare.

TRAILER E ROTABILI

Positivo nel **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** il risultato complessivo del **PORTO DI RAVENNA** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento dell'**1,3%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (53.816 PEZZI, 697 in più rispetto al 2022)** e del **5,6%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (1.113.645 TONNELLATE)**.

Ottimo l'andamento del mese di **LUGLIO 2023**, nel quale si sono registrati **9.531 PEZZI MOVIMENTATI**, una crescita di ben **1.955 PEZZI (+25,8%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, mentre la merce movimentata (**173.950 TONNELLATE**) è aumentata del **6,5%**.

Positivi i numeri relativi alla linea **RO-RO RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, con i pezzi movimentati, pari a **47.860**, in crescita dell'**1,1%** rispetto ai **PRIMI 7 MESI DEL 2022 (544 pezzi in più)**; mentre per il mese di **LUGLIO** i pezzi sono stati **7.325 (contro i 7.234 PEZZI DEL 2022)** con **91 PEZZI** in più e un incremento dell'**1,3%**.

**Linea RAVENNA –
BRINDISI – CATANIA**

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

Ancora negativo, ma in recupero, il risultato per le **AUTOMOTIVE** nei **PRIMI 7 MESI DEL 2023**, con **4.383 PEZZI** movimentati, per soli **21 PEZZI** in meno (**-0,5%**) rispetto ai **4.404 PEZZI** del **2022**.

AUTOMOTIVE

Mese di **LUGLIO** molto positivo; sono stati movimentati **1.721 PEZZI**, pari a **1.593 PEZZI** in più (**+1.244,5%**) rispetto allo stesso mese del **2022**. Quest'ottimo risultato è da imputare all'arrivo della nave car carrier "*Seine Higway*" di **K LINE**, arrivata a **RAVENNA** dal porto tedesco di **BREMERHAVEN**, che ha sbarcato, presso le banchine di **TCR**, **1.299 AUTO** che sono state stoccate per poi essere imbarcate con destinazione estremo oriente. "*Continua il traffico del settore automotive nel momento in cui si delinea un'evoluzione nel panorama della distribuzione logistica per l'automotive che vede Ravenna diventata uno snodo strategico centrale*" osserva **TCR**, la società terminalistica che fa parte del **GRUPPO SAPIR** e che è partecipata in minoranza da **CONTSHIP ITALIA**. "*Oggi le case automobilistiche richiedono risposte veloci e flessibili per programmare la distribuzione dei loro veicoli sui mercati mondiali. E il porto di Ravenna è pronto ad offrire proprio questo: una soluzione affidabile e tempestiva per soddisfare le esigenze di un settore dinamico e in continua evoluzione*" - conclude la nota - "*A fine agosto ci prepariamo ad accogliere la nave madre, che imbarcherà ben 3.000 VETTURE, destinate al Far East*".

**Auto: luglio
dodicesimo
mese in rialzo**

Il mercato italiano dell'auto ha registrato un nuovo rialzo a **LUGLIO**, il dodicesimo consecutivo. Tuttavia, è ormai confermato il progressivo rallentamento del ritmo di crescita. Secondo i dati del ministero dei Trasporti, nel settimo mese dell'anno le immatricolazioni di nuove autovetture sono ammontate a **119.207**, crescendo dell'**8,8%** su base annua. **GIUGNO** aveva fatto segnare un **+9,2%**, **MAGGIO** un **+23,1%**, **APRILE** un **+29,2%**, **MARZO** un **+40,8%**. Nel periodo **GENNAIO-LUGLIO** di quest'anno, il totale delle immatricolazioni è stato di **960.765 UNITÀ**, il **21%** in più nel confronto con lo stesso periodo del **2022**. Rispetto al periodo pre-pandemico, tuttavia, continua a mancare quasi un quarto dei volumi.

«A **LUGLIO 2023** – ha commentato *ROBERTO VAVASSORI, PRESIDENTE DI ANFIA* – il mercato auto italiano risulta nuovamente in rialzo, ma prosegue il rallentamento della crescita già riscontrato nel mese precedente, e si confronta con un **LUGLIO 2022** in lieve calo (**-0,8%**). Il divario da colmare rispetto ai volumi di **LUGLIO 2019**, in periodo pre-pandemico, è del **22,3%**». *VAVASSORI* ha aggiunto che «*l'estate porterà con sé un fisiologico calo delle vendite*», mentre «*si attende la più volte invocata rimodulazione degli incentivi all'acquisto delle vetture green, per dare un più efficace impulso alla diffusione delle auto a bassissime e a zero emissioni e orientare le scelte dei consumatori verso gli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità del Green Deal europeo*».

Nel frattempo, *MICHELE CRISCI, PRESIDENTE DELL'UNRAE*, ha espresso apprezzamento per l'interesse del *MINISTRO ADOLFO URSO* nei confronti del settore automotive; «*per questo – ha detto CRISCI – ci rivolgiamo a lui affinché intervenga perché si possano recuperare i ritardi accumulati sul fronte della transizione energetica e accelerare il processo di decarbonizzazione. È urgente una rapida convocazione dell'atteso Tavolo Automotive, che garantisca un confronto autentico, e non a posteriori, con tutti gli attori della filiera*». Oltre a ciò, il presidente dell'*UNRAE* ha sollecitato «*interventi per correggere le "storture" introdotte nello schema 2022-24 per gli incentivi all'acquisto di vetture a basse emissioni, con*

*innalzamento dei tetti di prezzo ed inclusione di tutte le persone giuridiche con bonus a importo pieno». Tornando alle immatricolazioni, secondo le stime dell'UNRAE il **2023** dovrebbe chiudere a quota **1,5 MILIONI DI UNITÀ**, «anche in virtù del recupero degli ordini dello scorso anno rimasti inevasi: una crescita del **13,9%** sul **2022**, ma ancora un gap del **21,7%** rispetto al **2019**»*

5. CROCIERE

Nel mese di **LUGLIO** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA** **17 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **75.234 PASSEGGERI (+95,7%)**, di cui **69.099** in "home port".

Nel **PERIODO GENNAIO-LUGLIO 2023** si sono registrati **46 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (contro i **59 SCALI** dello stesso periodo del **2022**), per un totale di **165.652 PASSEGGERI (+85,0%)**, di cui **148.082** in "home port".

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

**A Porto Corsini
lavori da cento
milioni**

Royal Caribbean International e *Trenitalia* hanno siglato una partnership per un'offerta esclusiva, attiva fino a **GENNAIO 2024**, dedicata ai crocieristi di *Royal Caribbean* che salperanno da **RAVENNA** e da **CIVITAVECCHIA**.

Per partenze e rientri dalla vacanza, i viaggiatori avranno la possibilità di prenotare un trasferimento in treno sulle *Frecce*, *Intercity* e *Intercity Notte* a tariffe speciali con sconti fino all'**80%** sui prezzi base.

A **PORTO CORSINI** una partita da **100 MILIONI** cambierà le sembianze del paese e il punto di svolta, che dovrebbe giungere a **SETTEMBRE**, fa già ora vedere i suoi primi segnali. Il cantiere per le lavorazioni preliminari è stato infatti avviato alla stazione delle crociere, mentre contemporaneamente si completa il progetto esecutivo per elettrificare la banchina, che consentirà alle navi di sostare a motori spenti, pur mantenendo attiva l'operatività a bordo. Per questo secondo lavoro il contratto è ora firmato ed è da **30,5 MILIONI**. Il tutto mentre si muovono gli ultimi decisivi passi per il Parco delle Dune. E' il **PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, DANIELE ROSSI**, a spiegare come «ad inizio **SETTEMBRE** dovrebbe chiudersi la conferenza dei servizi decisiva, sia per la stazione marittima che per il Parco delle Dune – spiega il vertice di via Antico Squero -. Siamo fiduciosi che gli ultimi chiarimenti, in base ai quesiti posti, siano soddisfacenti e certamente anche la variante passata proprio una settimana fa in consiglio comunale sarà decisiva in tal senso». Nella seduta del **3 AGOSTO**, a Palazzo Merlato, era infatti stata approvata la delibera con cui verrà consentito di eseguire le opere con

intervento diretto senza la preventiva approvazione di un Piano urbanistico attuativo (Pua). Un provvedimento che non comporterà modifiche cartografiche agli elaborati legati alla pianificazione urbanistica. Un passaggio questo, che secondo Rossi, scioglierà il nodo dopo il quale *«potremo istruire due gare. La prima è di una cifra che sarà di una cifra oscillante fra i 40 e i 50 MILIONI, che comprendono un contributo minoritario da parte nostra, frutto del project financing con cui è partita l'operazione. La gran parte invece sarà in capo a ROYAL CARIBBEAN, che ha fatto di RAVENNA il suo home port»*. Una somma che si è molto innalzata, rispetto a quando l'accordo fu stretto, per effetto dei rincari sui costi dei materiali: *«Prima era un progetto da 26 MILIONI, con un contributo nostro di 6 MILIONI – ricorda Rossi -. Verosimilmente l'esborso per le casse dell'Ente non sarà proporzionale ai rincari, che sostanziano un quasi raddoppio dei costi. Sarà, con ogni probabilità, non troppo superiore ai termini previsti precedentemente e ricalibreremo con altre leve, come durata concessoria e servizi»*. La seconda gara è invece relativa alla cornice dentro la quale il nuovo terminal sorgerà: *«Anche lì, rispetto ai 6,8 MILIONI precedentemente previsti, dovremo rivedere l'impegno di spesa – prosegue il presidente dell'AdSP -. Riusciremo comunque a procedere»*. GEMMO SPA (con mandanti ABB SPA e CONSORZIO INTEGRA) giunge intanto alla progettazione esecutiva per la realizzazione del Cold Ironing (l'elettificazione della banchina) e questo profila nell'arco di poco più di due anni la realizzazione definitiva: *«Si stanno incasellando i tasselli per dare una conformazione di pregio a quello che sta risultando un importante volano per il turismo ravennate, quello delle crociere – conclude DANIELE ROSSI -. Saranno in definitiva investiti circa 100 MILIONI su Porto Corsini e ora vediamo, finalmente, questi progetti giungere tutti a concretezza»*.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	luglio-22			luglio-23			Differenza luglio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			258			243	-15	-5,8%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.185.626	323.215	2.508.841	1.870.355	310.701	2.181.056	-327.785	-13,1%
Prodotti petroliferi	246.679	13.900	260.579	218.880	9.930	228.810	-31.769	-12,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	178.827	28.199	207.026	86.846	15.000	101.846	-105.180	-50,8%
Rinfuse solide	889.478	31.167	920.645	772.901	52.116	825.017	-95.628	-10,4%
Merci varie	692.564	26.335	718.899	640.681	25.210	665.891	-53.008	-7,4%
Merci in container	116.168	122.194	238.362	88.837	96.705	185.542	-52.820	-22,2%
Merci su trailer/rotabili	61.910	101.420	163.330	62.210	111.740	173.950	10.620	6,5%
CONTAINER (TEU)	12.690	11.269	23.959	8.557	8.686	17.243	-6.716	-28,0%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	3.427	4.149	7.576	5.094	4.437	9.531	1.955	25,8%
Trailer	3.290	3.944	7.234	3.364	3.961	7.325	91	1,3%
Automotive	128	0	128	1.721	0	1.721	1.593	1244,5%
Auto e altri veicoli	9	205	214	9	476	485	271	126,6%
PASSEGGERI (numero) di cui:	11	20	38.481	14	18	75.266	36.785	95,6%
su traghetti	11	20	31	14	18	32	1	3,2%
su navi da crociera			38.450			75.234	36.784	95,7%

PERIODO	gennaio-luglio 2022			gennaio-luglio 2023			Differenza gen. - lug. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.623			1.460	-163	-11,2%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	14.240.807	2.135.820	16.376.627	13.603.320	1.969.046	15.572.366	-804.261	-4,9%
Prodotti petroliferi	1.432.128	54.277	1.486.405	1.408.101	87.071	1.495.172	8.767	0,6%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.157.062	185.903	1.342.965	982.212	158.689	1.140.901	-202.064	-15,0%
Rinfuse solide	6.326.268	266.197	6.592.465	6.173.660	211.873	6.385.533	-206.932	-3,1%
Merci varie	4.101.450	244.263	4.345.713	3.798.729	185.270	3.983.999	-361.714	-8,3%
Merci in container	781.159	773.580	1.554.739	788.203	664.913	1.453.116	-101.623	-6,5%
Merci su trailer/rotabili	442.740	611.600	1.054.340	452.415	661.230	1.113.645	59.305	5,6%
CONTAINER (TEU)	78.561	68.509	147.070	67.624	65.179	132.803	-14.267	-9,7%
Numero toccate navi portacontainer			291			269	-22	-7,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	27.091	26.028	53.119	26.240	27.576	53.816	697	1,3%
Trailer	22.572	24.744	47.316	22.951	24.909	47.860	544	1,1%
Automotive	4.404	0	4.404	3.205	1.178	4.383	-21	-0,5%
Auto e altri veicoli	115	1.284	1.399	84	1.489	1.573	174	12,4%
PASSEGGERI (numero) di cui:	100	109	89.737	110	87	165.849	76.112	84,8%
su traghetti	100	109	209	110	87	197	-12	-5,7%
su navi da crociera			89.528			165.652	76.124	85,0%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	luglio-22			luglio-23			Differenza luglio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.185.626	323.215	2.508.841	1.870.355	310.701	2.181.056	-327.785	-13,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	425.506	42.099	467.605	305.726	24.930	330.656	-136.949	-29,3%
Prodotti petroliferi	246.679	13.900	260.579	218.880	9.930	228.810	-31.769	-12,2%
Prodotti chimici	83.413	17.199	100.612	37.838	6.000	43.838	-56.774	-56,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	91.031	11.000	102.031	49.008	9.000	58.008	-44.023	-43,1%
Concimi	4.383	0	4.383	0	0	0	-4.383	-100,0%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	1.760.120	281.116	2.041.236	1.564.629	285.771	1.850.400	-190.836	-9,3%
Prodotti agricoli e animali	85.439	0	85.439	82.939	0	82.939	-2.500	-2,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	232.937	18.331	251.268	246.109	6.316	252.425	1.157	0,5%
Combustibili minerali	43.580	0	43.580	20.006	0	20.006	-23.574	-54,1%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.784	0	7.784	0	0	0	-7.784	-100,0%
Prodotti metallurgici	679.039	14.210	693.249	642.223	23.944	666.167	-27.082	-3,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	448.660	0	448.660	375.503	0	375.503	-73.157	-16,3%
Concimi	69.329	19.430	88.759	37.657	45.800	83.457	-5.302	-6,0%
Prodotti chimici	14.990	2.562	17.552	9.145	0	9.145	-8.407	-47,9%
Prodotti Diversi	284	2.969	3.253	0	1.266	1.266	-1.987	-61,1%
Merci in container	116.168	122.194	238.362	88.837	96.705	185.542	-52.820	-22,2%
Merci su trailer/rotabili	61.910	101.420	163.330	62.210	111.740	173.950	10.620	6,5%

PERIODO	gennaio-luglio 2022			gennaio-luglio 2023			Differenza gen. - lug. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	14.240.807	2.135.820	16.376.627	13.603.320	1.969.046	15.572.366	-804.261	-4,9%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	2.589.190	240.180	2.829.370	2.390.313	245.760	2.636.073	-193.297	-6,8%
Prodotti petroliferi	1.432.128	54.277	1.486.405	1.408.101	87.071	1.495.172	8.767	0,6%
Prodotti chimici	473.986	140.038	614.024	424.888	122.989	547.877	-66.147	-10,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	661.993	45.865	707.858	538.737	35.700	574.437	-133.421	-18,8%
Concimi	21.083	0	21.083	18.587	0	18.587	-2.496	-11,8%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	11.651.617	1.895.640	13.547.257	11.213.007	1.723.286	12.936.293	-610.964	-4,5%
Prodotti agricoli e animali	808.614	40.492	849.106	1.123.239	0	1.123.239	274.133	32,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.469.940	60.846	1.530.786	1.384.535	28.001	1.412.536	-118.250	-7,7%
Combustibili minerali	159.081	0	159.081	138.678	0	138.678	-20.403	-12,8%
Minerali e cascami per la metallurgia	43.226	0	43.226	24.537	0	24.537	-18.689	-43,2%
Prodotti metallurgici	4.039.570	209.340	4.248.910	3.754.967	149.677	3.904.644	-344.266	-8,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	3.212.527	15.930	3.228.457	2.740.461	3.056	2.743.517	-484.940	-15,0%
Concimi	639.519	164.031	803.550	763.625	200.429	964.054	160.504	20,0%
Prodotti chimici	51.662	13.628	65.290	40.540	9.911	50.451	-14.839	-22,7%
Prodotti Diversi	3.579	6.193	9.772	1.807	6.069	7.876	-1.896	-19,4%
Merci in container	781.159	773.580	1.554.739	788.203	664.913	1.453.116	-101.623	-6,5%
Merci su trailer/rotabili	442.740	611.600	1.054.340	452.415	661.230	1.113.645	59.305	5,6%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	luglio-22			luglio-23			Differenza luglio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	85.439	0	85.439	82.939	0	82.939	-2.500	-2,9%
Cereali	73.082	0	73.082	82.939	0	82.939	9.857	13,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	323.968	29.331	353.299	295.117	15.316	310.433	-42.866	-12,1%
Farine di semi e frutti oleosi	143.785	0	143.785	112.739	0	112.739	-31.046	-21,6%
Semi e frutti oleosi	85.862	0	85.862	128.261	0	128.261	42.399	49,4%
Oli e grassi animali e vegetali	73.197	11.000	84.197	33.953	9.000	42.953	-41.244	-49,0%
Prodotti metallurgici di cui:	679.039	14.210	693.249	642.223	23.944	666.167	-27.082	-3,9%
Coils	643.782	14.210	657.992	616.036	23.944	639.980	-18.012	-2,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	448.660	0	448.660	375.503	0	375.503	-73.157	-16,3%
Materie prime per l'industria ceramica	408.216	0	408.216	323.904	0	323.904	-84.312	-20,7%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-luglio 2022			gennaio-luglio 2023			Differenza gen. - lug. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	808.614	40.492	849.106	1.123.239	0	1.123.239	274.133	32,3%
Cereali	755.189	40.492	795.681	1.060.599	0	1.060.599	264.918	33,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	2.131.933	106.711	2.238.644	1.923.272	63.701	1.986.973	-251.671	-11,2%
Farine di semi e frutti oleosi	663.782	0	663.782	583.061	0	583.061	-80.721	-12,2%
Semi e frutti oleosi	763.116	0	763.116	763.537	0	763.537	421	0,1%
Oli e grassi animali e vegetali	474.338	45.865	520.203	345.717	35.700	381.417	-138.786	-26,7%
Prodotti metallurgici di cui:	4.039.570	209.340	4.248.910	3.754.967	149.677	3.904.644	-344.266	-8,1%
Coils	3.808.478	116.271	3.924.749	3.528.266	99.908	3.628.174	-296.575	-7,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	3.212.527	15.930	3.228.457	2.740.461	3.056	2.743.517	-484.940	-15,0%
Materie prime per l'industria ceramica	2.931.144	10.130	2.941.274	2.493.792	2.516	2.496.308	-444.966	-15,1%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	luglio-22	luglio-23	Differenza luglio 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	12.690	8.557	-4.133	-32,6%
pieni	8.360	5.745	-2.615	-31,3%
vuoti	4.330	2.812	-1.518	-35,1%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	11.269	8.686	-2.583	-22,9%
pieni	9.314	7.551	-1.763	-18,9%
vuoti	1.955	1.135	-820	-41,9%
CONTAINER TOTALI di cui:	23.959	17.243	-6.716	-28,0%
pieni	17.674	13.296	-4.378	-24,8%
vuoti	6.285	3.947	-2.338	-37,2%

PERIODO	gennaio-luglio 2022	gennaio-luglio 2023	Differenza gen. - lug. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	78.561	67.624	-10.937	-13,9%
pieni	54.611	51.522	-3.089	-5,7%
vuoti	23.950	16.102	-7.848	-32,8%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	68.509	65.179	-3.330	-4,9%
pieni	58.961	49.943	-9.018	-15,3%
vuoti	9.548	15.236	5.688	59,6%
CONTAINER TOTALI di cui:	147.070	132.803	-14.267	-9,7%
pieni	113.572	101.465	-12.107	-10,7%
vuoti	33.498	31.338	-2.160	-6,4%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	luglio-22 (PEZZI)	luglio-23 (PEZZI)	Differenza luglio 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	3.427	5.094	1.667	48,6%
Trailer	3.290	3.364	74	2,2%
Automotive	128	1.721	1.593	1244,5%
Auto e altri veicoli	9	9	0	0,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	4.149	4.437	288	6,9%
Trailer	3.944	3.961	17	0,4%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	205	476	271	132,2%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.576	9.531	1.955	25,8%
Trailer	7.234	7.325	91	1,3%
Automotive	128	1.721	1.593	1244,5%
Auto e altri veicoli	214	485	271	126,6%

PERIODO	gennaio-luglio 2022 (PEZZI)	gennaio-luglio 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - lug. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	27.091	26.240	-851	-3,1%
Trailer	22.572	22.951	379	1,7%
Automotive	4.404	3.205	-1.199	-27,2%
Auto e altri veicoli	115	84	-31	-27,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	26.028	27.576	1.548	5,9%
Trailer	24.744	24.909	165	0,7%
Automotive	0	1.178	1.178	n.d.
Auto e altri veicoli	1.284	1.489	205	16,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	53.119	53.816	697	1,3%
Trailer	47.316	47.860	544	1,1%
Automotive	4.404	4.383	-21	-0,5%
Auto e altri veicoli	1.399	1.573	174	12,4%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	luglio-22 (NUMERO)	luglio-23 (NUMERO)	Differenza luglio 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	31	32	1	3,2%
in sbarco	11	14	3	27,3%
in imbarco	20	18	-2	-10,0%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	38.450	75.234	36.784	95,7%
in transito	7.392	6.130	-1.262	-17,1%
in sbarco/imbarco	28	5	-23	-82,1%
homeport	31.030	69.099	38.069	122,7%
Numero toccate navi da crociera	19	17	-2	-10,5%
TOTALE PASSEGGERI	38.481	75.266	36.785	95,6%

PERIODO	gennaio-luglio 2022 (NUMERO)	gennaio-luglio 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - lug. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	209	197	-12	-5,7%
in sbarco	100	110	10	10,0%
in imbarco	109	87	-22	-20,2%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	89.528	165.652	76.124	85,0%
in transito	16.952	17.478	526	3,1%
in sbarco/imbarco	79	92	13	16,5%
homeport	72.497	148.082	75.585	104,3%
Numero toccate navi da crociera	59	46	-13	-22,0%
TOTALE PASSEGGERI	89.737	165.849	76.112	84,8%