

# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



*Gennaio 2021*



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico centro settentrionale



a cura dell'**UFFICIO PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO**  
dell'**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO**  
**SETTENTRIONALE (AdSP MACs)**

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/>



## SOMMARIO

<b><i>I. Movimentazione complessiva Gennaio</i></b> .....	5
<b><i>II. FOCUS sulle principali Categorie Merceologiche</i></b> .....	7
<b>1. COMPARTO AGROALIMENTARE</b> .....	7
<b>2. MATERIALI DA COSTRUZIONE</b> .....	12
<b>3. PRODOTTI METALLURGICI</b> .....	15
<b>4. ALTRE MERCEOLOGIE</b> .....	18

## INDICE DELLE FIGURE

<b>FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO E ANNO INTERO</b> .....	5
<b>FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO 2021</b> .....	6
<b>FIGURA 3 - CATEGORIE MERCEOLOGICHE: CONFRONTO TRA PROGRESSIVI DI PERIODO GENNAIO 2021 VS GENNAIO 2020</b> .....	7

## 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>

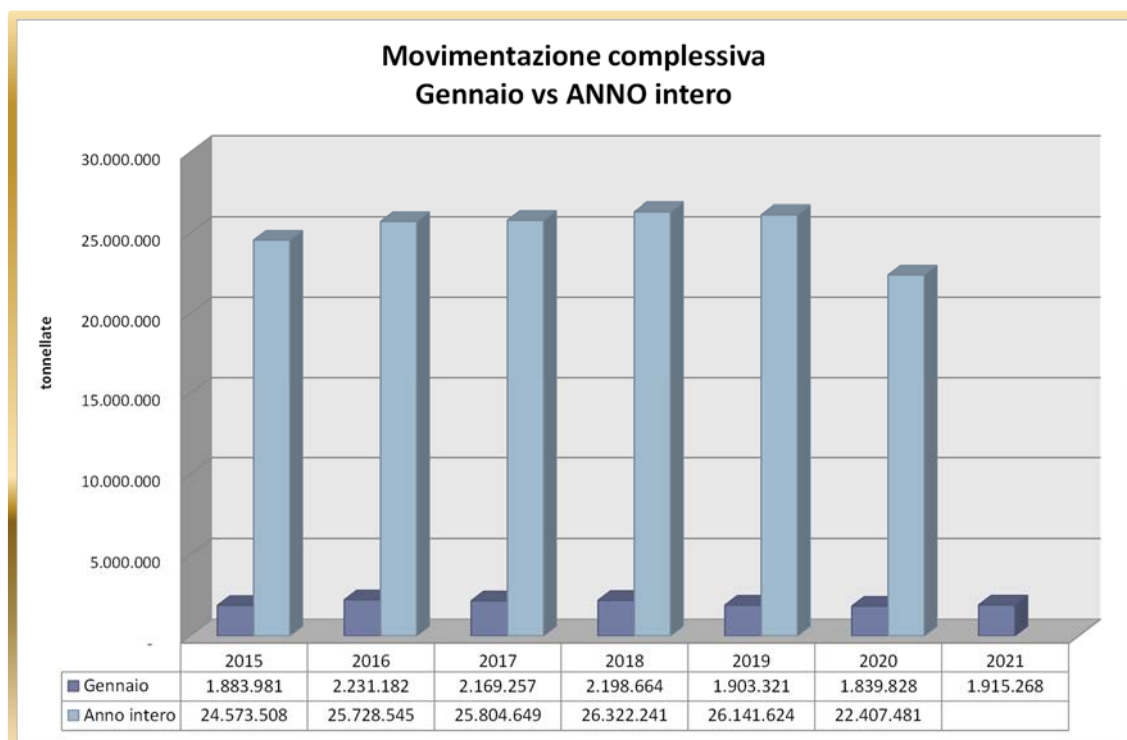


## I. Movimentazione complessiva Gennaio 2021

**Mese di Gennaio** Il **MESE DI GENNAIO** ha registrato una movimentazione complessiva pari a **1.915.268 TONNELLATE**, in crescita del **4,1%** (75.439 tonnellate in più) rispetto al mese di gennaio 2020.

Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a **1.620.808 (+2,6%)** e a **294.460 (+12,8%) TONNELLATE**.

**FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO E ANNO INTERO**



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

### Merci per condizionamento

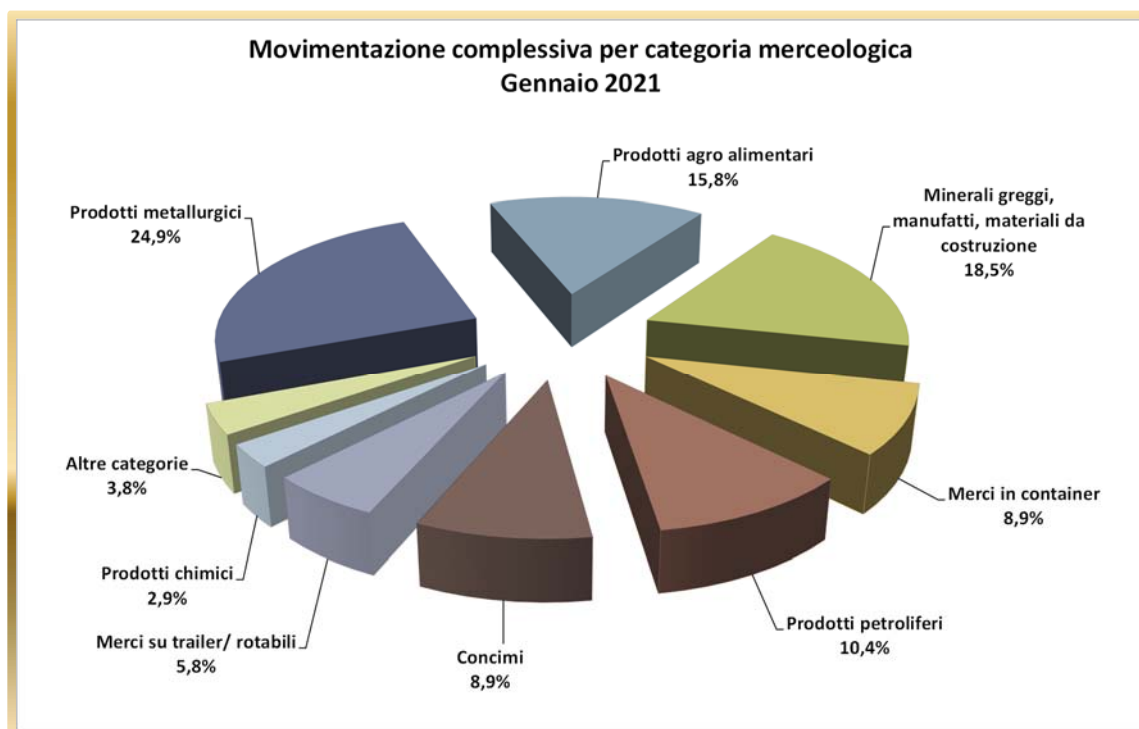
Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO** si evince che, rispetto al mese di gennaio dello scorso anno, le **MERCI SECCHIE** (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a **1.552.687 TONNELLATE** - sono cresciute del **4,5%** (66.761 mila tonnellate in più) e,

nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** presentano un calo del **9,2%** (169.983 TONNELLATE, con 15 mila tonnellate in meno) mentre le **MERCI SU ROTABILI** del **5,7%** (111.478 TONNELLATE, quasi 7 mila tonnellate in meno).

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **362.581 TONNELLATE** - hanno registrato una aumento del **2,5%** (8.678 mila tonnellate in più).

**Prodotti liquidi**

**FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO 2021**

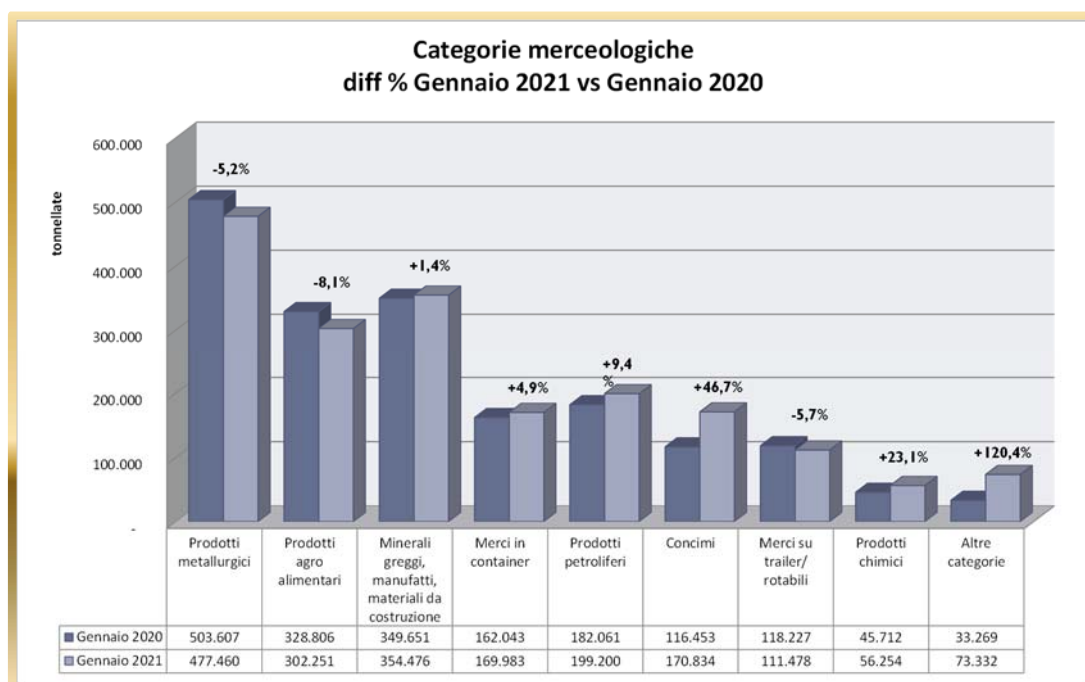


(cfr. in allegato la **Tabella n. 2: "MERCI (categorie merceologiche)"**)



## II. FOCUS sulle principali Categorie Merceologiche

FIGURA 3 - CATEGORIE MERCEOLOGICHE: CONFRONTO TRA PROGRESSIVI DI PERIODO GENNAIO 2021 VS GENNAIO 2020



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

### 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

**Gennaio 2021** Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con **302.251 TONNELLATE** di merce, ha registrato nel **MESE DI GENNAIO** un calo dell'**8,1%** (**26 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto a gennaio scorso.

Incide, innanzitutto, la contrazione della movimentazione delle **FARINE** in calo del **43,4%** (**48 MILA TONNELLATE IN MENO**), e dei **CEREALI** in calo del **74,2%** (**26 MILA TONNELLATE IN MENO**).

Con i noli marittimi a livelli molto elevati, il **trasporto ferroviario** si conferma più concorrenziale del trasporto via nave: nel mese di gennaio, infatti, i quantitativi di cereali arrivati in porto via treno dai Paesi dell'est Europa sono stati ancora consistenti: **19 TRENI** e oltre **17.000 TONNELLATE** di cereali.

Malgrado la metà del fabbisogno nazionale di cereali venga soddisfatto mediante importazione di prodotti da Paesi terzi, questo trend probabilmente continuerà fino al prossimo raccolto che avverrà alla fine dell'estate.

Nei porti dell'Italia meridionale, dove i collegamenti ferroviari sono inadeguati, si è invece registrato un significativo aumento degli sbarchi di cereali.

Le nuove stime della **FAO** sul mercato dei cereali pubblicate recentemente confermano una produzione record per riso e frumento, mentre le prime previsioni sulla produzione cerealicola 2021 sono di un modesto incremento dei raccolti invernali di frumento nell'emisfero settentrionale, incoraggiato dall'aumento delle semine in *FRANCIA, INDIA, RUSSIA E USA*. Nell'emisfero meridionale ci si attende, rispetto ai livelli record registrati in passato – indica la **FAO** – un lieve calo della produzione di mais in *ARGENTINA* e *BRASILE*, che comunque si manterrà su valori superiori alla media. In crescita invece le previsioni sulla produzione in *SUDAFRICA* e nei paesi limitrofi. La **FAO** prevede inoltre un incremento degli scambi e un contestuale crollo delle scorte cerealicole mondiali (**-2,2% A 801 MLN DI TONNELLATE**, il minimo da 5 anni). In crescita i consumi 2020-21 a **2.761 MILIONI DI TONNELLATE**, **52** in più rispetto alla precedente campagna. L'aumento sarebbe l'effetto di un più massiccio utilizzo di cereali secondari per mangimi in *CINA*. Nel caso di frumento e riso, nel corso dell'anno si prospetta una crescita dei consumi globali rispettivamente dello **0,7** e dell'**1,8%**. Il rapporto mondiale tra riserve e utilizzo di cereali precipiterebbe al **28,3%**, il livello più basso da 7 anni. I dati che riflettono un massiccio adeguamento al ribasso delle scorte di mais in *CINA*.

**FAO: “Per i cereali produzione record ma scorte ai minimi da 5 anni”**

## «CEREALI, MOSCA VUOLE RADDOPPIARE LA TASSA SULL'EXPORT DI GRANO PER LA CAMPAGNA 2021»

Le autorità della **FEDERAZIONE RUSSA** stanno valutando un aumento fino a **50 EURO A TONNELLATA** della tassa a carico delle esportazioni di grano. L'aumento potrebbe scattare entro il mese di marzo per restare in vigore fino alla conclusione della campagna di commercializzazione 2020-2021; vale a dire fino al 30 giugno prossimo.

In pratica, se non ci saranno cambiamenti di programma, sarebbe raddoppiata la tassa già decisa sull'export di grano a partire dal 15 febbraio. Da metà marzo, inoltre, potrebbe essere anche introdotta una tassa di **10 EURO A TONNELLATA SULLE ESPORTAZIONI DI ORZO E DI 25 SU QUELLE DI MAIS.**

È quanto annunciato nei giorni scorsi il ministro dell'Economia, sottolineando che l'obiettivo dei provvedimenti all'esame del governo è quello di contrastare il rialzo dei prezzi sul mercato interno durante una difficile fase dell'economia russa a causa dell'emergenza sanitaria.

Da segnalare che il grano in partenza dalla **FEDERAZIONE RUSSA** è destinato principalmente a Egitto, Turchia e Bangladesh. Secondo gli ultimi dati diffusi **DALL'USDA**, il dipartimento di Stato Usa per l'Agricoltura, il grano russo che ha già preso la via dei mercati esteri ammonta a circa 25 milioni di tonnellate su un quantitativo totale stimato in 39 milioni.

Relativamente al possibile impatto delle decisioni del governo di Mosca sull'andamento dei mercati a livello globale, gli analisti hanno fatto notare, in particolare, che le esportazioni di grano tenero della UE si fermeranno a 24 milioni di tonnellate, facendo così registrare un taglio dell'11% sulla campagna 2019-2020. In particolare, ha inciso la ridotta produzione francese inferiore di oltre dieci punti percentuali sulla media del periodo 2015-2019. L'Ucraina, dal canto suo, ha già esportato circa il 70% del quantitativo previsto.

Intanto, la scorsa settimana i "futures" del grano hanno toccato alla Borsa di Chicago il livello più alto dal mese di maggio del 2014. Il ministro dell'economia della **FEDERAZIONE RUSSA** ha fatto anche un altro annuncio di rilievo per le prospettive dei mercati internazionali. Le tasse sulle esportazioni di grano saranno mantenute anche nella prossima campagna di commercializzazione, ma con un nuovo sistema. Una tassa variabile in funzione dei prezzi, potrebbe prendere il posto dell'importo fisso applicato nell'annata 2020-2021.

Positivo invece lo sbarco dei **SEMI OLEOSI** che erano stati 6 mila lo scorso gennaio, mentre a gennaio 2021 sono stati oltre **84 MILA TONNELLATE**, provenienti in gran parte da *CANADA E USA*, a riprova che il fabbisogno del ciclo industriale di produzione nel Porto di Ravenna è in aumento.

Negativo, come per i cereali, anche l'andamento degli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che perdono il **24,0%**.

Intanto **ITALGROB**, Federazione Italiana Distributori Horeca, ha recentemente sottoposto al vaglio della **X Commissione Attività Produttive Camera**, della **V Commissione Bilancio della Camera dei Deputati e della X Commissione Industria, Commercio e Turismo del Senato della Repubblica**, un documento dove ha denunciato, con dati inoppugnabili, le perdite subite dall'intero comparto **Ho.Re.Ca.**, e dai diversi player della filiera, analizzando, inoltre, anche il comparto turistico, settore strettamente correlato al mondo dei consumi fuoricasa.

*Italgrob denuncia forte perdita del settore Ho.Re.Ca.*

Nel documento sono evidenziate anche le gravose perdite che la crisi pandemica ha provocato nel comparto della distribuzione **Food & Beverage** dove si evince che *«il mercato della distribuzione food & beverage ha risentito delle chiusure dei propri punti vendita: infatti, nel 2020 il fatturato complessivo dei distributori food & beverage è sceso sotto la soglia dei 10 miliardi di euro, rispetto ai 15,7 miliardi dell'anno precedente, con un crollo del 37,6%. Le perdite complessive sono state quindi pari a 5,9 miliardi di euro»*.

Nelle corpose memorie redatte, la Federazione, inoltre, al fine di fornire strumenti utili e ulteriori chiavi di lettura alle Commissioni coinvolte, ha doverosamente riassunto alcuni scenari che si potranno verificare nel post-pandemia, e nello specifico:

- tra il **10** ed il **15%** dei pubblici esercizi potrebbe non riaprire o potrebbe chiudere nel breve periodo; In assenza di

interventi sostanziali, il **30-35%** dei pubblici esercizi potrebbe fallire entro 12 mesi;

- In virtù della scomparsa del turismo business, le strutture ricettive saranno in gravissima crisi; i contraccolpi finanziari saranno dirompenti anche per gli operatori della distribuzione;
- i contratti a termine saranno difficilmente rinnovati; i lavoratori stagionali saranno difficilmente assunti pertanto dopo la fine della cassa integrazione, il rischio licenziamenti di una parte del personale sarebbe consistente.
- Inoltre, nel 2020 e nel 2021, vista la crisi dei consumi e il calo dei fatturati, mancherà un'importante quota di gettito fiscale per imposte dirette e indirette.
- Il fallimento delle aziende distributive porterebbe al default del **90%** del settore **Ho.Re.Ca.** da esse sostenuto.
- Le aziende di Produzione, essenziali nell'ambito del comparto **Ho.Re.Ca.**, sarebbero a forte rischio chiusura o acquisizione da parte di capitali esteri, soprattutto le piccole aziende che non lavorano con la grande distribuzione.
- Uno dei pericoli più gravi sarebbe che le aziende di distribuzione, essenziali nell'ambito del comparto **Ho.Re.Ca.**, sarebbero a forte rischio chiusura o acquisizione da parte di capitali di provenienza illecita. Aumenterebbe, quindi, il rischio di infiltrazioni malavitose nel settore.

*«Alla luce di tale, difficile, scenario che abbiamo presentato nel documento sottoposto alle Commissioni - ha dichiarato il Presidente di **ITALGROB**, Vincenzo Caso - la Federazione ha esaminato punto su punto il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), ed evidenziato come alcune delle fondamentali missioni dello stesso piano, siano funzionali al sostegno e al rilancio dell'intero settore del fuoricasa. Per ciò che concerne il metodo, inoltre, ci troviamo con le osservazioni già fatte da Confindustria a livello generale: manca una specificità che è essenziale per poter dare, come associazioni di categoria, un contributo essenziale nei singoli capitoli. Confidiamo che il nuovo Governo acceleri sul PNRR quanto prima, in modo da*

*poter parlare di reali contenuti e non di singoli capitoli vaghi. Digitalizzazione, innovazione, competitività rivoluzione verde e transizione ecologica saranno fondamentali per il settore dell'Ho.Re.Ca. e le istituzioni devono tenerne conto, ma bisogna vedere in che modo».*

## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, con **354.476 TONNELLATE** movimentate **IN GENNAIO**, hanno registrato un **LIEVE AUMENTO DELL'1,4%** rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno. **IN CALO** invece le **importazioni di materie prime (-3,8%)** per la produzione di ceramiche del **distretto di Sassuolo**, pari a **317.159 TONNELLATE** (12,5 mila tonnellate in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente).

Nonostante la performance negativa registrata a gennaio, la movimentazione di materie prime ceramiche nei prossimi mesi dovrebbe assestarsi sugli attuali quantitativi rimanendo stabile per tutto il trimestre. I primi segnali degli operatori del settore indicano che, a partire dal mese di aprile, ci si possa aspettare un aumento nella richiesta di tali materie legato ad una probabile crescita degli ordinativi di prodotto finito. Anche il **trasporto ferroviario** di tali materiali dovrebbe seguire tale tendenza anche se la concorrenza del trasporto su camion che, attualmente, appare più competitivo a livello di costi, grazie anche al basso prezzo del carburante, sicuramente non aiuta una ripresa.

**Gennaio 2021**

**Segnali di ripresa solo da aprile**

## LA PIASTRELLA RESISTE AL VIRUS

IL COMPARTO SOFFRE, MA SMENTISCE LE PREVISIONI PIÙ FOSCHE

(FONTE: “IL RESTO DEL CARLINO”)

Frena la produzione e rallentano le vendite, ma la ceramica, contrariamente alle fosche previsioni circolate quando è esplosa la pandemia, non si schianta. Il settore ha vissuto il 2020 sull'ottovolante: bene i primi due mesi, in crescita rispetto allo stesso periodo del 2019. Poi quando è cominciato il lockdown a marzo è arrivata la gelata: in alcune settimane non si è nemmeno spedito, i volumi sono calati drasticamente (sul mercato italiano in alcuni casi nell'ordine del 40 per cento), registrando crolli di vendite in diversi Paesi esteri anche del 20-25 per cento. Tutto lasciava presagire insomma che si sarebbe assistito impotenti a un collasso epocale, sicuramente a doppia cifra. E invece non è andata così. Alla fine, tra alti e bassi, le esportazioni si sono attestate su un accettabile meno 2 per cento, mentre il mercato italiano, che comunque langue ormai da anni, continua a vivere il suo letargo attestandosi su un rigidissimo meno 12.

*«Il riscatto è cominciato a partire da maggio ed è proseguito anche nei mesi estivi, per arrivare fino a fine anno. Sui diversi mercati abbiamo registrato incrementi di consumo inaspettati: forse stando molto più tempo in casa le persone si sono rese conto della necessità di migliorare la propria abitazione»,* spiega il Presidente di Confindustria ceramica **GIOVANNI SAVORANI**.

In particolare, se le vendite in Europa occidentale superano il 2 per cento – grazie a risultati positivi nei mercati di lingua tedesca – siamo di fronte a una sostanziale stasi in Nord America (-1,7%), mentre si precipita in territorio negativo se parliamo di Golfo, Nord Africa e Far East, dove la flessione è stata nell'ordine del 10-12 per cento. Peggio che mai in America Latina: meno 30 per cento.

Rilevante è stato anche, fa notare il presidente, *«la diminuzione della produzione, pari a quasi il 18 per cento. In parte questo è dipeso dallo smaltimento dei magazzini e dal fatto che ormai, grazie agli investimenti in Industria 4.0, le aziende riescono a gestire le scorte in maniera più efficiente. Ma non dobbiamo dimenticare che l'Italia è stata ferma sei settimane, mentre diverse aziende in Spagna anche solo una decina di giorni»*. Una mano considerevole per la ripresa potrebbe arrivare dal potenziamento delle infrastrutture. L'insediamento del nuovo governo è l'occasione per rinnovare l'appello a far partire la Bretella Sassuolo-Campogalliano, *«che velocizzerebbe la circolazione delle merci, riducendo nel contempo le emissioni inquinanti derivanti dal trasporto. Il progetto del raccordo ferroviario tra Marzaglia e Dinazzano, necessario per mettere a sistema gli scali, ci vede favorevoli e rappresenta – assieme a tutte le altre infrastrutture già decise – una opportunità per recuperare competitività rispetto alla Spagna e alla Turchia»*.

**SAVORANI**, comunque, sul futuro esprime ottimismo: *«Per l'Italia molto è legato al decollo del Superbonus del 110 per cento per le abitazioni»*. A questo proposito, il presidente degli industriali ceramici rileva come *«si tratti di una bellissima iniziativa, che ha come obiettivo il rilancio dell'edilizia, vero comparto trainante l'economia. Occorre però sburocratizzare le pratiche per accedere al bonus, situazione che scoraggia molti dall'avviare i lavori e, soprattutto, bisognerebbe equiparare la scadenza degli incentivi a quella del Recovery Fund, il 2026. L'Italia ha assoluto bisogno di più tempo per rimodernare il proprio patrimonio edilizio. Non dimentichiamo che l'inquinamento delle città è dovuto nella maggior parte al riscaldamento poco efficiente delle abitazioni»*. Sarebbe l'occasione per risvegliare il mercato interno. *«L'Italia assorbe solo il 20 per cento del totale delle nostre vendite. È troppo poco, bisogna arrivare almeno al 25-30 per cento»*. Nel complesso, in 20 anni il comparto è sceso da 600 milioni di metri quadri di piastrelle a 400 milioni, perdendo anche 10 mila posti di lavoro. *«Dobbiamo assolutamente evitare di perdere altri milioni di metri quadrati di produzione nei prossimi 20 anni, se vogliamo tutelare gli attuali livelli di occupazione»*.



### 3. PRODOTTI METALLURGICI

**Gennaio 2021** I **PRODOTTI METALLURGICI** nel Porto di Ravenna, con **477.460 TONNELLATE** nel **MESE DI GENNAIO 2021**, risultano **IN CALO**, rispetto a gennaio scorso, del **5,2%** (**26 MILA TONNELLATE** in meno).

**Produzione di acciaio in crescita** I dati mensili diffusi dalla **WORLD STEEL ASSOCIATION** mostrano la bilancia virtuale di gennaio 2021 fermarsi a quota **162,9 MILIONI DI TONNELLATE**, in crescita del **4,8%** rispetto al primo mese del 2020.

Nella Top Ten dei paesi produttori i maggiori volumi restano in capo alla **CINA** con **90,2 MILIONI DI TONNELLATE** di produzione per un **6,8%** di crescita. Mentre in testa per la maggior crescita percentuale c'è la **TURCHIA** con un **+12,7%** su gennaio 2020 e **3,4 MILIONI DI TONNELLATE** di output.

In **ITALIA** a gennaio secondo **FEDERACCIAI** la produzione è stata in leggero aumento rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, quando ancora il Covid-19 non mordeva. L'output nazionale di acciaio ha raggiunto gli **1,890 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento appunto dello **0,7%** rispetto allo stesso mese dell'anno passato, ma il dato stesso risulta importante perché il raffronto è con un mese nel quale gli effetti della pandemia non si erano ancora fatti sentire sulle acciaierie nazionali e anche perché testimonia un incremento produttivo rispetto a dicembre 2020, quando le acciaierie italiane avevano messo a disposizione **1,611 MILIONI DI TONNELLATE**, confermando quindi l'inizio di un trend di crescita.

Analizzando i singoli Paesi, di importazione per Ravenna, vediamo che l'**INDIA** ha rappresentato il **20,6%**, la **GERMANIA** l'**11,3%**. L'**ITALIA** e, in particolare Taranto, il **24,5%**.

**Il Tar chiede di spegnere l'area a caldo dell'Ex Ilva**

Nubi grigie sullo stabilimento tarantino alle prese con un nuovo contenzioso giudiziario. Il **TAR DI LECCE** ha chiesto di fermare l'area a caldo dell'Ex Ilva dando alla proprietà 60

giorni di tempo per effettuare lo stop alla produzione. L'azienda ha già annunciato di voler presentare ricorso al Consiglio di Stato contro la sentenza del **TAR**. Tutto nasce da un'ordinanza del sindaco di Taranto in cui il primo cittadino intimava la sospensione dell'attività per emissioni inquinanti anomale a seguito di malfunzionamenti impiantistici. Ordinanza contro cui l'azienda aveva presentato ricorso al Tar, poi rigettato perché ritenuto infondato. Ilva infatti contestava un vizio di competenza, eccesso di potere e carenza di motivazione. Tutti elementi contestati invece dal tribunale amministrativo. Ora, Ilva ha 60 giorni di tempo per spegnere l'area a caldo, salvo che nel frattempo non subentrino altri elementi. La stessa proprietà e attività del siderurgico sono infatti molto cambiate rispetto al momento in cui l'ordinanza venne varata.

*«Siamo fortemente preoccupati per la sentenza del Tar di Lecce che intima la fermata dell'area a caldo dello stabilimento di Taranto»* – dichiara in una nota stampa il **PRESIDENTE DI FEDERACCIAI, ALESSANDRO BANZATO**. *«Senza entrare nel merito della sentenza, che evidentemente verrà discussa nei successivi gradi di giudizio, il timore è che questo atto possa fermare o comunque rallentare il processo di risanamento e rilancio della fabbrica. Mentre proseguono i lavori per il miglioramento ambientale del sito sono infatti in corso le complesse attività per una ripresa produttiva che è fondamentale non solo per la filiera siderurgica nazionale, ma anche in previsione dell'imminente ingresso di Invitalia nel capitale della Società sulla base di un piano industriale che avvierà un graduale processo di decarbonizzazione dello stabilimento. Il nostro auspicio è pertanto quello che venga adottata una sospensiva di questa sentenza e che il Governo appena incaricato si adoperi per evitare lo spegnimento del più grande stabilimento siderurgico italiano»*.

## DAZI E SALVAGUARDIA: ASSOFERMET SCRIVE ALL'UE

IN UNA LETTERA CHIEDE DI NON RINNOVARE LE MISURE CHE SCADRANNO IL 30 GIUGNO: «DANNEGGIANO LA FILIERA»

**ASSOFERMET** ha reso noto che nei giorni scorsi ha trasmesso una lettera alla Commissione Ue *«per evidenziare le significative distorsioni che si stanno registrando nel settore del commercio e prime lavorazioni di Coils e Lamiere tanto in Acciaio al Carbonio, quanto in Acciaio Inox, a seguito delle misure di difesa e protezione commerciale (dazi antidumping e di misure di salvaguardia all'import) adottate dall'Unione».*

Nella lettera si parla di *«settore fortemente danneggiato dall'eccesso d'imposizioni tariffarie in vigore»* e si chiede che sia *«al più presto riconsiderata una riapertura verso i mercati internazionali onde evitare non solo un eccessivo "shortage" di filiera, ma anche taluni effetti distorsivi di prezzo a danno degli utilizzatori finali nel mercato dell'Unione».*

Ricordando di essere *«sempre stata consapevole sin dall'inizio, che l'effetto combinato di questi provvedimenti di chiusura avrebbe causato una situazione critica per gli operatori a valle della filiera, in particolar modo distributori indipendenti ed utilizzatori finali»*, **ASSOFERMET** ribadisce che *«l'eccesso protezionistico ha ingenerato un accentramento di potere contrattuale nelle mani di pochi grandi produttori europei a discapito degli attori a valle».*

Secondo l'associazione *«stiamo assistendo a un aumento dei prezzi a doppia cifra, con punte del 50-60% per alcuni prodotti; poca disponibilità di merce da parte dei produttori europei ed allungamento dei lead time; prezzi europei molto più alti rispetto al mondo asiatico, tanto da creare un gap di concorrenzialità dei manufatti finiti comunitari rispetto a quelli prodotti al di fuori dell'Unione; una sempre maggiore verticalizzazione dei produttori europei attraverso i loro centri di distribuzione con quote che superano il 55% della copertura a seconda dei mercati; effetti distorsivi sulla formazione del prezzo e condizionamenti sulla libera contrattazione tra le parti».*

E quindi, *«al fine di correggere tutte queste "storture"»*, **ASSOFERMET** spiega di aver *«tra l'altro, richiesto alla Commissione Ue un riesame complessivo della situazione, ricercando un migliore e diverso riequilibrio delle misure di protezione commerciale in atto e, più in particolare, che il provvedimento di salvaguardia Ue all'Import, in scadenza al 30 giugno 2021 non sia più rinnovato, evitando qualsiasi estensione per il prossimo futuro».*

## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

In aumento a **GENNAIO** i **PRODOTTI PETROLIFERI (+9,4%)**, e i **CHIMICI LIQUIDI (+9,3%)**.

**Petroliferi e  
chimici liquidi**

Per i **CONTENITORI**, pari a **15.781 TEUs** nel **MESE DI GENNAIO** si sono registrati **1.869 TEUs** in più rispetto a gennaio del 2020 **(+13,4%)**.

**Contenitori**

Il **NUMERO DELLE TOCCATE** delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a **38** contro le **34** del gennaio 2020.

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

Recentemente **UNICREDIT BANK** ha approfondito l'attuale situazione del trasporto marittimo di container evidenziando come in questo momento, nonostante noli a livelli molto elevati, l'incidenza sui beni spediti appaia ancora tutto sommato limitata. Così come un rischio d'inflazione generato dall'elevato costo delle spedizioni fra Asia ed Europa per il momento non appare probabile.

**L'impatto sui prezzi  
dell'aumento dei noli**

*"Assumendo che il costo del trasporto incide per il 5% sul valore totale delle merci spedite via mare (fonte Unctad), il prezzo delle importazioni europee potrebbe salire di un 2,3%. Questo però sarà vero solo nel caso in cui i noli marittimi dovessero permanere a livelli tanto elevati per un lungo periodo di tempo dice il rapporto di Unicredit. Se dovessero tornare a scendere per attestarsi su livelli più bassi, la questione sarebbe ancora meno sentita dunque." - sostiene **ANDREAS REES DI UNICREDIT** - "Finora solo una modesta percentuale di inflazione sul prezzo finale dei beni sembra probabile, ma questo trend merita di essere tenuto attentamente sotto osservazione".*

**UNICREDIT RESEARCH** evidenzia in generale che il costo dei trasporti via mare dei container dalla Cina all'Europa ha raggiunto livelli mai toccati prima d'ora con noli passati, secondo il Freightos Baltic Index, dai **2100 DOLLARI** di novembre ai **7800 DOLLARI** dei giorni scorsi. *"In confronto il*

*recente rafforzamento del cambio euro-dollaro è stato letteralmente una goccia nell'oceano", sostiene il rapporto. Un grafico pubblicato nella ricerca mette a confronto la rotta westbound e quella eastbound rilevando come i noli dall'Europa alla Cina siano rimasti invece sostanzialmente stabili rispetto al 2019.*

*L'economista tedesco della principale banca italiana aggiunge: "Riteniamo che due siano i fattori principali dietro a questa impennata dei costi di trasporto: entrambe sono collegati alla pandemia e al secondo lockdown". Il primo sarebbe riconducibile alla "elevata domanda di prodotti sanitari prodotti in Cina", mentre il secondo, "probabilmente più importante, riguarda il fatto che i consumatori hanno modificato le proprie abitudini d'acquisto. Invece che andare al ristorante o in viaggio, hanno speso per acquistare beni durevoli per la casa come apparecchiature elettroniche, mobili e altro al fine di poter disporre di un ambiente domestico maggiormente confortevole e attrezzato. Molti di questi beni sono prodotti in Cina".*

*Quali le macro-implicazioni per l'Europa? "La buona notizia è che i consumatori non hanno nascosto la testa sotto la sabbia e hanno cercato di andare avanti anche continuando a fare acquisti, quantomeno di una certa tipologia di prodotti. La brutta notizia ancora non si è materializzata". Il rapporto di Unicredit Research conclude che, "nonostante i costi del trasporto marittimo elevati e un secondo lockdown, il business sentiment fra i produttori dell'Eurozona è peggiorato solo marginalmente nel mese di gennaio".*

**Canale di Suez:  
meno entrate nel  
2020**

Calano del **3,4%** le entrate del Canale di Suez nel 2020, attestandosi a 5,61 miliardi di dollari contro i 5,8 miliardi registrati nel 2019, anno record, e i 5,7 miliardi nel 2018.

Sono state circa **18.829** le navi transitate attraverso il canale nel 2020, raggiungendo un volume netto di 1,17 miliardi di tonnellate, mentre il 2019 ha visto **18.880** navi con 1,21 miliardi di tonnellate. L'Authority del canale guarda ai risultati

in modo positivo alla luce degli effetti negativi causati dalla crisi pandemica. Risultati ottenuti, fa notare l'Ente, grazie ad una intensa e mirata politica di marketing.

*«Ci siamo rivolti a mercati lontani che di solito non hanno a che fare con il Canale di Suez, come la costa orientale degli Stati Uniti, Australia e Sud America, e abbiamo fornito loro significative riduzioni delle tariffe di traffico, che hanno consentito di aumentare il numero di navi in transito dal canale a 18.829 unità, di cui circa 4.087 provenienti dai nuovi mercati con ricavi per 930 milioni di dollari, pari a circa il 16 per cento dei ricavi totali realizzati nel 2020»*, ha detto il portavoce della **SUEZ CANAL AUTHORITY GEORGE SAFWAT**.

La linea compagnia sudcoreana **HMM** prevede che la carenza di container e la congestione nei porti della costa occidentale degli Stati Uniti continueranno per alcuni mesi. *«La scarsità di container e spazio sulle navi durerà almeno per il primo trimestre di quest'anno, ma la situazione potrebbe continuare fino alla tarda primavera»*, ha detto **HMM**. *«Le interruzioni della catena di approvvigionamento causate principalmente da un arretrato di container e dalle congestioni dei terminali in diversi porti principali sono destinate a rimanere invariate nel breve termine»*, ha concluso **HMM**.

**HMM: "La carenza dei container durerà fino a primavera avanzata"**

Continuano gli effetti positivi dell'avvio del servizio ro-ro del Gruppo Grimaldi (ormai operativo da metà luglio 2020) sulla linea Ravenna – Brindisi – Catania, sul traffico di **TRAILER**.

**TRAILER**

**Gennaio** infatti ha registrato **5.316** trailer, **692** in più rispetto a gennaio scorso (**+15%**).

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

L'armatore partenopeo è molto attivo e con un occhio al futuro. In un'intervista a "La Stampa" e a "Il Secolo XIX" **EMANUELE GRIMALDI** ha annunciato che il gruppo sta per ordinare altre sei navi multipurpose. *«Stiamo dialogando con*

**Grimaldi: futuro ed investimenti**

*diversi stabilimenti del Far East. I cantieri italiani non hanno interesse a costruire questo tipo di navi: sono concentrati sulle unità militari e su quelle passeggeri».*

A proposito, invece, della privatizzazione dei porti in Grecia, **GRIMALDI** ha spiegato: «Siamo molto interessati al porto di **Heraklion**, dove ha sede la nostra compagnia **Minoan**: è uno scalo che reputiamo strategico, da qui facciamo 700 viaggi all'anno, peraltro con navi realizzate da Fincantieri. E poi c'è **Igoumenitsa**: siamo in gara anche per quel porto. Siamo interessati a fare importanti investimenti nella logistica e nei terminal – ha risposto l'armatore – soprattutto su quelli adatti alle autostrade del mare. Fa parte delle nostre strategie di sviluppo. E' chiaro che un investimento può essere in alternativa a un altro».

## **AUTOMOTIVE**

Molto positivo anche il risultato per le **AUTOMOTIVE**, pari a **972 pezzi**, contro i **348** dello scorso anno

**ACEA** rende noto che a gennaio, «le nuove immatricolazioni di veicoli commerciali nell'Unione europea sono diminuite del **7,2%** a **141.462 unità**».

La domanda si è contratta in tutti i segmenti, sebbene il calo delle vendite di furgoni nuovi abbia avuto l'impatto maggiore, poiché questo segmento rappresentava oltre l'80% delle immatricolazioni totali di veicoli commerciali dell'UE.

Ad eccezione della Francia (**+5,7%**), tutti i principali mercati dell'UE hanno registrato un calo il mese scorso: Spagna (**-29,3%**), Germania (**-17,1%**) e Italia (**-6,7%**).

Il segmento dei veicoli commerciali leggeri (fino a 3,5 tonnellate) è diminuito del **7,1%**, quello dei veicoli commerciali pesanti (16 tonnellate ed oltre) si è contratto del **3,3%** (in Italia si è registrato un **+8,7%**), quello degli autocarri medi e pesanti (oltre 3,5 tonnellate) è sceso del **5,8%** (**+8,5%** in Italia) e quello degli autobus ha fatto registrare un **-24,1%**.



## TABELLA 1

### RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	01/01/2020 - 31/01/2020			01/01/2021 - 31/01/2021			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			184			213	29	15,8%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.578.847	260.982	1.839.829	1.620.808	294.460	1.915.268	75.439	4,1%
Prodotti petroliferi	176.261	5.800	182.061	189.900	9.300	199.200	17.139	9,4%
Rinfuse liquide non petrolifere	162.842	9.000	171.842	137.096	26.285	163.381	-8.461	-4,9%
Rinfuse solide	648.063	47.875	695.938	716.579	69.096	785.675	89.737	12,9%
Merci varie	465.592	44.126	509.718	457.202	28.349	485.551	-24.167	-4,7%
Merci in container	85.189	76.854	162.043	82.242	87.741	169.983	7.940	4,9%
Merci su trailer/rotabili	40.900	77.327	118.227	37.789	73.689	111.478	-6.749	-5,7%
CONTAINER (TEU)	7.694	6.218	13.912	8.722	7.059	15.781	1.869	13,4%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	2.549	2.542	5.091	3.514	2.890	6.404	1.313	25,8%
Trailer	2.184	2.440	4.624	2.532	2.784	5.316	692	15,0%
Automotive	348	0	348	972	0	972	624	179,3%
Auto e altri veicoli	17	102	119	10	106	116	-3	-2,5%
PASSEGGERI (numero) di cui:	15	22	37	13	20	33	-4	-10,8%
su traghetti	15	22	37	13	20	33	-4	-10,8%
su navi da crociera			0			0	0	





## TABELLA 2

### MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	01/01/2020 - 31/01/2020			01/01/2021 - 31/01/2021			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
mese di Gennaio								
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.578.847</b>	<b>260.982</b>	<b>1.839.829</b>	<b>1.620.808</b>	<b>294.460</b>	<b>1.915.268</b>	<b>75.439</b>	<b>4,1%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>339.103</b>	<b>14.800</b>	<b>353.903</b>	<b>326.996</b>	<b>35.585</b>	<b>362.581</b>	<b>8.678</b>	<b>2,5%</b>
Prodotti petroliferi	176.261	5.800	182.061	189.900	9.300	199.200	17.139	9,4%
Prodotti chimici	36.712	9.000	45.712	35.177	14.800	49.977	4.265	9,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	126.130	0	126.130	97.070	11.485	108.555	-17.575	-13,9%
Concimi	0	0	0	4.849	0	4.849	4.849	n.d.
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.239.744</b>	<b>246.182</b>	<b>1.485.926</b>	<b>1.293.812</b>	<b>258.875</b>	<b>1.552.687</b>	<b>66.761</b>	<b>4,5%</b>
Prodotti agricoli e animali	49.926	0	49.926	8.966	3.000	11.966	-37.960	-76,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	147.500	5.250	152.750	143.647	38.083	181.730	28.980	19,0%
Combustibili minerali	29.725	0	29.725	57.050	0	57.050	27.325	91,9%
Minerali e cascami per la metallurgia	0	0	0	12.931	0	12.931	12.931	n.d.
Prodotti metallurgici	463.025	40.582	503.607	457.973	19.487	477.460	-26.147	-5,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	342.876	6.775	349.651	346.211	8.265	354.476	4.825	1,4%
Concimi	80.603	35.850	116.453	140.726	25.259	165.985	49.532	42,5%
Prodotti chimici	0	0	0	6.277	0	6.277	6.277	n.d.
Prodotti Diversi	0	3.544	3.544	0	3.351	3.351	-193	-5,4%
Merci in container	85.189	76.854	162.043	82.242	87.741	169.983	-14.919	-9,2%
Merci su trailer/rotabili	40.900	77.327	118.227	37.789	73.689	111.478	-6.749	-5,7%



**TABELLA 3**

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

PERIODO	01/01/2020 - 31/01/2020			01/01/2021 - 31/01/2021			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
mese di Gennaio								
Prodotti agricoli e animali di cui:	49.926	0	49.926	8.966	3.000	11.966	-37.960	-76,0%
Cereali	34.746	0	34.746	8.966	0	8.966	-25.780	-74,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	273.630	5.250	278.880	240.717	49.568	290.285	11.405	4,1%
Farine di semi e frutti oleosi	110.618	0	110.618	59.148	3.426	62.574	-48.044	-43,4%
Semi e frutti oleosi	6.221	0	6.221	84.499	0	84.499	78.278	1258,3%
Oli e grassi animali e vegetali	104.362	0	104.362	67.863	11.485	79.348	-25.014	-24,0%
Prodotti metallurgici di cui:	463.025	40.582	503.607	457.973	19.487	477.460	-26.147	-5,2%
Coils	441.035	19.225	460.260	455.044	9.013	464.057	3.797	0,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	342.876	6.775	349.651	346.211	8.265	354.476	4.825	1,4%
Materie prime per l'industria ceramica	329.644	0	329.644	317.159	0	317.159	-12.485	-3,8%
Clinker	0	6.775	6.775	0	8.265	8.265	1.490	22,0%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	01/01/2020 - 31/01/2020	01/01/2021 - 31/01/2021	Differenza	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	7.694	8.722	1.028	13,4%
pieni	5.823	5.214	-609	-10,5%
vuoti	1.871	3.508	1.637	87,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	6.218	7.059	841	13,5%
pieni	5.727	6.168	441	7,7%
vuoti	491	891	400	81,5%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>13.912</b>	<b>15.781</b>	<b>1.869</b>	<b>13,4%</b>
pieni	11.550	11.382	-168	-1,5%
vuoti	2.362	4.399	2.037	86,2%



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

PERIODO	01/01/2020 - 31/01/2020	01/01/2021 - 31/01/2021	Differenza	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
<b>TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:</b>	<b>2.549</b>	<b>3.514</b>	<b>965</b>	<b>37,9%</b>
Trailer	2.184	2.532	348	15,9%
Automotive	348	972	624	179,3%
Auto e altri veicoli	17	10	-7	-41,2%
<b>TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:</b>	<b>2.542</b>	<b>2.890</b>	<b>348</b>	<b>13,7%</b>
Trailer	2.440	2.784	344	14,1%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	102	106	4	3,9%
<b>TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:</b>	<b>5.091</b>	<b>6.404</b>	<b>1.313</b>	<b>25,8%</b>
Trailer	4.624	5.316	692	15,0%
Automotive	348	972	624	179,3%
Auto e altri veicoli	119	116	-3	-2,5%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO mese di Gennaio	01/01/2020 - 31/01/2020	01/01/2021 - 31/01/2021	Differenza	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	37	33	-4	-10,8%
in sbarco	15	13	-2	-13,3%
in imbarco	22	20	-2	-9,1%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	0	0	n.d.
in transito	0	0	0	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	0	0	n.d.
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>37</b>	<b>33</b>	<b>-4</b>	<b>-10,8%</b>