

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Gennaio - Aprile 2021



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

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

chiuso il 01.06.2021

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

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto aprile 2021</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS sulle principali Categorie Merceologiche</i>	7
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	8
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	12
3.	PRODOTTI METALLURGICI	16
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	18

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1	MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO	5
FIGURA 2	MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	7
FIGURA 3	CONFRONTO PROGRESSIVI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	8
FIGURA 4	TRASPORTO FERROVIARIO DI CEREALI – SERIE STORICA	9

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI
TABELLA N. 7	TRAFFICO FERROVIARIO
TABELLA N. 8	TABELLA EXPO

I. *Movimentazione complessiva a tutto aprile 2021*

1° QUADRIMESTRE 2021

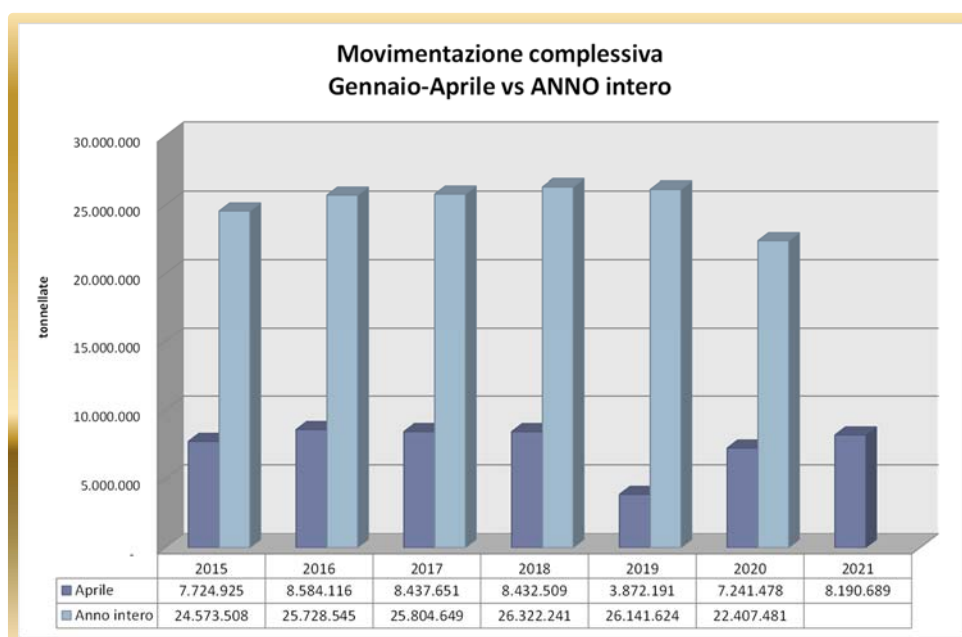
Il **PERIODO GENNAIO-APRILE** ha registrato nel **2021** una movimentazione complessiva pari a **8.190.689 TONNELLATE**, con un rimbalzo del **13,1%** (quasi 1 milione di tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2020**, ancora sotto del **6,2%** rispetto la movimentazione complessiva del **1° QUADRIMESTRE 2019** (OLTRE 500 MILA TONNELLATE).

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **6.974.873 TONNELLATE** (+13,1% sul **2020** e -7,6% sul **2019**) e a **1.215.816 TONNELLATE** (+13,4% sul **2020** e +2,8% sul **2019**).

Aprile 2021

In particolare, il mese di **APRILE 2021** ha movimentato complessivamente **2.373.366 TONNELLATE**, in aumento del **43,7%** (722 mila tonnellate in più) rispetto al mese di **APRILE 2020** e del **2,0%** rispetto alle **2.326.286 TONNELLATE** del mese di **APRILE 2019**.

FIGURA 1 MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO



(CFR. IN ALLEGATO LA **Tabella n. 1: "RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE"**)

Nell'**ULTIMO SEMESTRE (01.11.2020-30.04.2021)** il Porto di Ravenna ha movimentato complessivamente **12,1 MILIONI** di **TONNELLATE**, con un rimbalzo del **6,7%** rispetto il semestre precedente (**01.05.2020-31.10.2020**), e in aumento del **5,4%** rispetto ai volumi del semestre **01.11.2019 - 30.04.2020**.

**Ultimo Semestre
(01.11.2020-
30.04.2021)**

Nel **1° QUADRIMESTRE 2021** il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **823**, con un "*rimbalzo*" del **7,6%** (58 navi in più) rispetto il **1° QUADRIMESTRE 2020** e sotto del **6,6%** rispetto le **881 TOCCATE** del **1° QUADRIMESTRE 2019**.

**Numero toccate
NAVI**

Nell'**ULTIMO SEMESTRE (01.11.2020 - 30.04.2021)** il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **1.287**, in crescita dell'**7,3%** rispetto il semestre precedente (**01.05.2020 - 31.10.2020**) e stabile (**-0,2%**) rispetto il semestre **01.11.2019 - 30.04.2020**.

Il mese di **MAGGIO** conferma la crescita registrata già a partire da **MARZO** rispetto ai primi due mesi del **2021**, con dati positivi in quasi tutte le tipologie di merci.

Ripresa a Maggio

Dalle prime stime, la movimentazione del mese di **MAGGIO** sembra significativamente superiore rispetto allo stesso mese del **2020** (che risultava molto negativo a causa del lockdown), ma sarà in aumento anche rispetto a **MAGGIO 2019**, potendosi finalmente iniziare a parlare, sempre con molta cautela, di ripresa, anche se i volumi complessivi cumulati rimangono leggermente inferiori rispetto a quelli del **2019**.

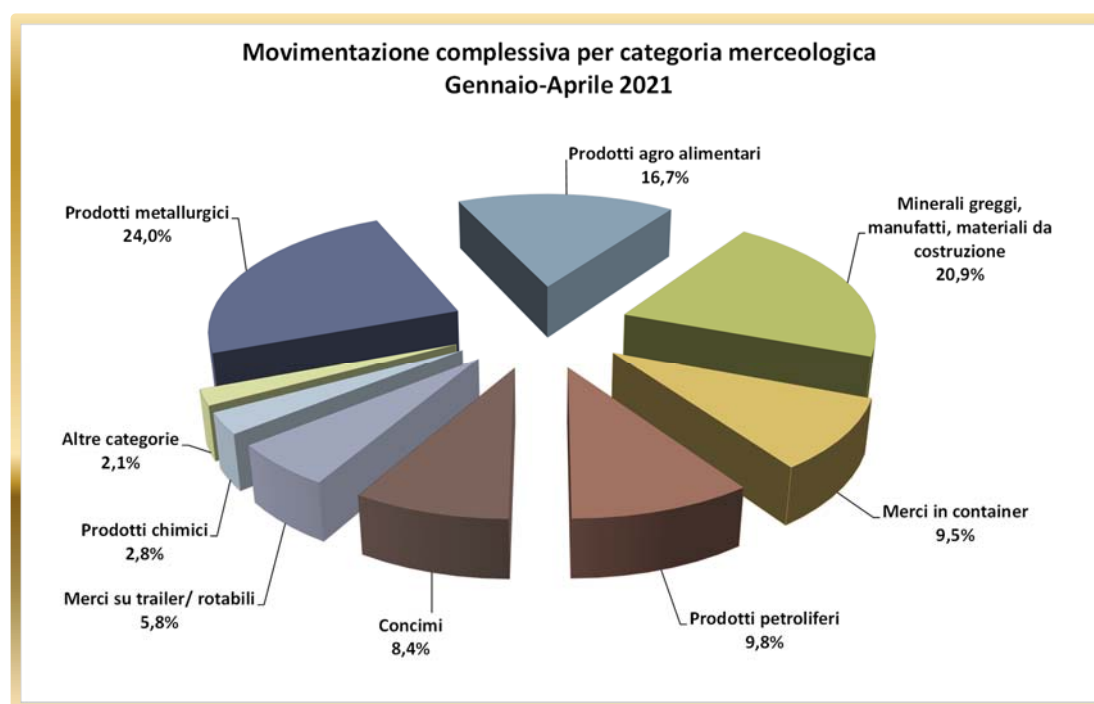
Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **1° QUADRIMESTRE 2021**, rispetto quello del **2020**, le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*), con una movimentazione pari a **6.797.083 TONNELLATE**, sono cresciute del **14,1%** (oltre 837 mila tonnellate in più), ma restano sotto del **6,9%** rispetto i **7,3 MILIONI DI TONNELLATE** del **1° QUADRIMESTRE 2019**.

**Merci per
condizionamento**

Nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** sono in aumento del **4,4%** sul **1° QUADRIMESTRE 2020** (779.3001 TONNELLATE, con oltre 33 mila tonnellate in più), e a un **-6,1%** rispetto il **1° QUADRIMESTRE 2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** sono in aumento dell'**11,9%** sul **2020** (474.782 TONNELLATE) e in calo del **7,3%** sul **2019**.

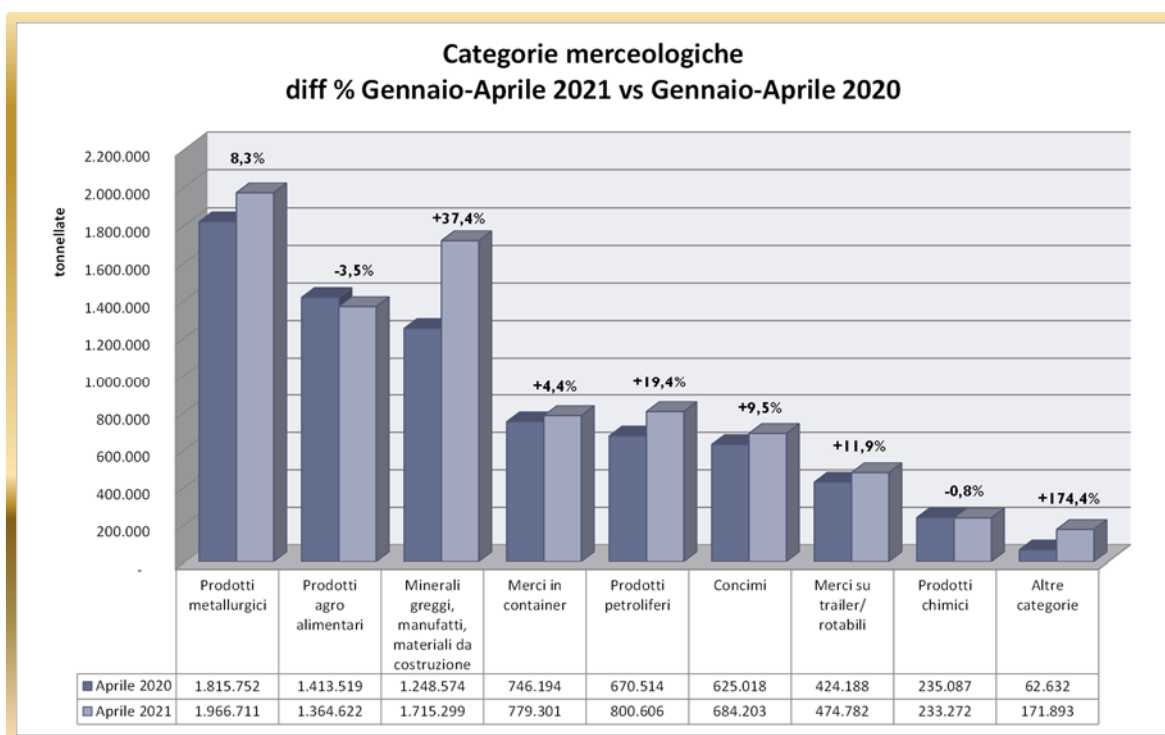
Prodotti liquidi I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **1.393.606 TONNELLATE** - nel **1° QUADRIMESTRE 2021** sono aumentati dell'**8,7%** rispetto lo stesso periodo del **2020** e ancora sotto del **2,7%** rispetto al **1° QUADRIMESTRE 2019**.

FIGURA 2 MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

II. FOCUS sulle principali Categorie Merceologiche

FIGURA 3 CONFRONTO PROGRESSIVI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA

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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Nel **PORTO DI RAVENNA** il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con **1.364.622 TONNELLATE** di merce movimentata, ha registrato nel **PERIODO GENNAIO-APRILE 2021** un calo del **3,5%** (49 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del **2020**, e resta ancora sotto del **14,4%** rispetto al **1° QUADRIMESTRE 2019**.

La perdita risulta, comunque, più contenuta rispetto ai primi due mesi dell'anno grazie al contributo positivo dei mesi di **MARZO** e **APRILE**. Infatti il mese di **APRILE**, con **482 MILA TONNELLATE** di merce movimentata, ha registrato un rimbalzo del **7,4%** sullo stesso mese del 2020 e una crescita del **19,5%** su **APRILE 2019**.

Cereali

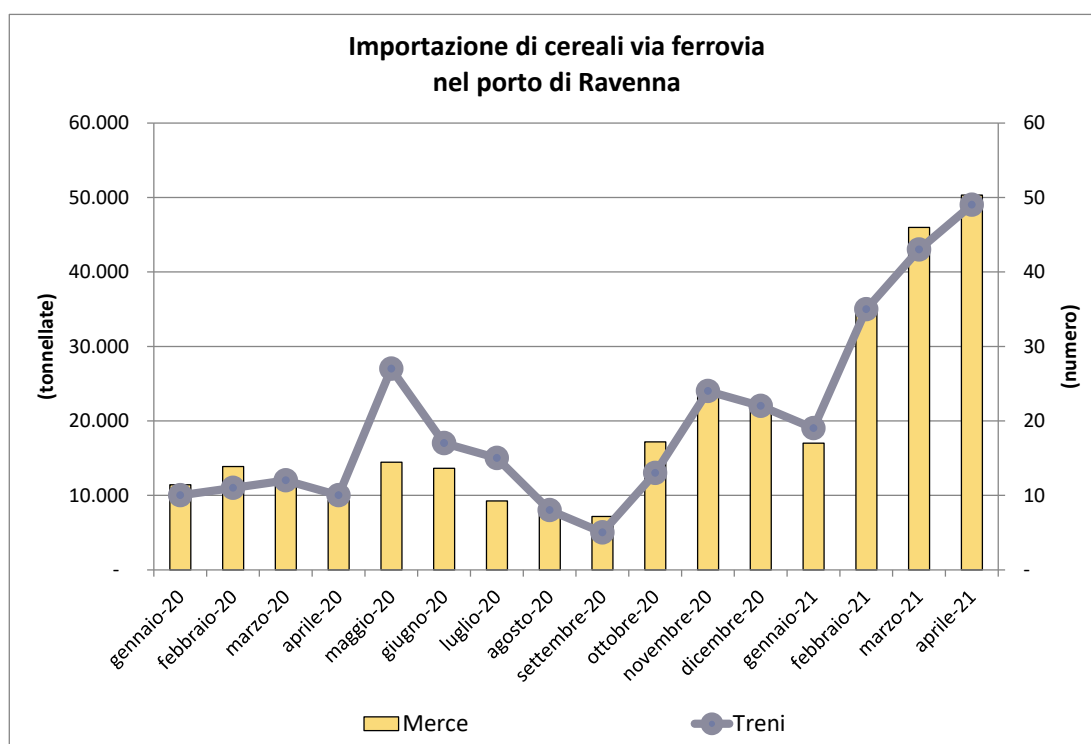
Gennaio - Aprile 2021

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, continua il calo della movimentazione (tutti sbarchi) dei cereali con un **1° QUADRIMESTRE 2021** che chiude con un **-27,7%**, con un mese di **APRILE** che segna un **-52,9%**, e un significativo calo anche rispetto al **1° QUADRIMESTRE 2019 (-76,6%)**.

Il treno fa concorrenza alla nave

Per i cereali il **TRASPORTO FERROVIARIO** (come, peraltro, quello **VIA GOMMA**) continua a proporsi in termini più concorrenziali rispetto quello **VIA NAVE** in termini di costi e tempi di resa.

FIGURA 4 TRASPORTO FERROVIARIO DI CEREALI – SERIE STORICA



Nel **1° QUADRIMESTRE 2021**, infatti, i quantitativi di cereali arrivati via treno dai *Paesi dell'est Europa* sono stati particolarmente elevati: **146 TRENI** e quasi **148.181 TONNELLATE** di cereali (contro i **43 TRENI** e le **46.032 TONNELLATE** del **1° QUADRIMESTRE 2020**), di cui ben **49 TRENI** e oltre **50.322 TONNELLATE** di cereali nel solo mese di **APRILE**.

**L'allarme di
Federalimentare**

Orzo, mais e soia registrano tassi di aumento dei prezzi fino al **50%** a maggio 2021 rispetto a ottobre 2020. Un aumento su cui hanno inciso, seppur in modo indiretto, le quotazioni del petrolio e dei metalli (per quanto riguarda ad esempio gli imballaggi), in molti casi oltre i massimi rispetto a un anno fa, i costi dei noli e dei container, rispettivamente triplicati e sestuplicati rispetto al 2020. *“Sono spinte che per il momento ricadono sulle spalle dell’industria alimentare ma che presto potrebbero abbattersi sui prodotti finiti e quindi sui consumatori”*. È questo l’allarme lanciato da **FEDERALIMENTARE**, fotografando una situazione che, almeno per il momento, è tutta sulle spalle dell’industria alimentare.

*“Le nostre imprese – spiega il Presidente di **FEDERALIMENTARE** – stanno vivendo una fase paradossale. Dopo avere assicurato le forniture ai mercati in un anno difficilissimo come il 2020, non si trovano ancora nella fase auspicata di una progressiva ripresa. In attesa dei faticosi profili di rilancio dell’export e di Horeca, infatti, le nostre industrie devono fronteggiare una fase di ulteriore stretta, che potrebbe non essere breve e che sta recando oggettivi problemi e nuove preoccupazioni alla categoria”*.

I prezzi alla produzione dell’industria alimentare, infatti, dopo aver registrato nel gennaio scorso tendenziali del **-0,4%**, sono saliti al **+0,9%** a marzo, mentre i prezzi al consumo dell’alimentare trasformato sono andati in senso opposto, diminuendo dal **+0,1%** di gennaio al **-0,8%** di aprile. *“Il risultato è una compressione dei margini nella filiera alimentare ulteriormente amplificata dal fatto che le vendite relative ai canali del fuori casa sono state ampiamente tagliate e non hanno consentito all’industria di trovare su questo fronte qualche recupero o compensazione”*. Un problema confermato anche dai numeri: sebbene la produzione alimentare del 1° trimestre sia aumentata in quantità del **+1,8%**, il fatturato trimestrale è diminuito del **-0,7%**.

Per questo, in molti comparti alimentari la preoccupazione inizia a farsi sentire. Sul fronte molitorio, un comparto di prima trasformazione, le cose sono andate inevitabilmente peggio della media. Mentre l'industria alimentare ha evidenziato un aumento medio dei propri prezzi alla produzione del **+0,9%** nel tendenziale marzo 2021/20, la **"lavorazione delle granaglie"** ha segnato in parallelo un aumento cinque volte superiore, pari al **+4,5%**. Accanto a quello molitorio, c'è un altro comparto di prima trasformazione, quello dei **"prodotti per l'alimentazione animale"**, che nel tendenziale di marzo è arrivato al **+6,6%**, con una punta ulteriore e specifica dei **"prodotti per gli animali da allevamento"**, che si sono spinti fino al **+7,5%**. Anche la pasta ha subito un'accelerazione dei propri prezzi alla produzione: dal **+0,3%** del tendenziale di dicembre al **+2,9%** di marzo. *"Numeri che possono con buona probabilità peggiorare"* conclude il presidente di **FEDERALIMENTARE**.

Semi oleosi Continua la crescita nello sbarco dei **SEMI OLEOSI** che, nei primi quattro mesi del 2021, hanno superato le **440.000 TONNELLATE** rispetto le **356.000** del **1° QUADRIMESTRE 2020 (+24,4%)**, e sono in crescita dell'**83,1%** sugli sbarchi del **1° QUADRIMESTRE 2019**.

Farine e Oli Finalmente in linea con lo scorso anno, dopo mesi di calo, la movimentazione delle **FARINE DI SEMI E FRUTTI OLEOSI**, con **292.504 TONNELLATE**, **+0,1%** sul **2020**, e in calo del **7,9%** rispetto al **2019**.

Anche gli **OLI ANIMALI E VEGETALI**, con **282.646 TONNELLATE**, perdono l'**8,2%** (25 mila tonnellate in meno) rispetto al 2020, e risultano in calo del **5,5%** rispetto al **1° QUADRIMESTRE 2019**. Gli operatori sostengono che tale calo sia il risultato dello smaltimento, nei primi mesi del 2021, dell'elevato accumulo di scorte effettuato a fine anno 2020.

Il **CIRCUITO HO.RE.CA** (*Hotellerie-Restaurant-Café/Catering*) ed il comparto **TURISTICO-RICREATIVO** stanno infatti riprendendo i ritmi pre-Covid.

Il "fuori casa"
turistico-ricre

“L’horeca è funzione sociale fondamentale, non deve farsi trovare impreparata” è il commento di **Bruna Boroni (Industry Away From Home Director)** che indica alcuni dati importanti per fotografare la situazione attuale: se nel 2019 il mercato fuoricasa valeva **85 MILIARDI**, il valore è sceso a **54 MILIARDI** nel 2020, mentre si prevede possa arrivare a **63 MILIARDI** nel 2021. *“Si parla quindi di un possibile +17% sul 2020, ma di comunque di un calo del -27% rispetto al 2019”*.

Si guarda però con fiducia al post vaccinazione e alla ripresa dopo la pandemia. Certo, il Covid avrà effetti pesanti, a partire da una ridotta disponibilità dei consumi, anche se il 55% degli italiani si dice ‘non preoccupato’ e il restante 45% non rinuncerà a consumare fuoricasa, ma consumerà di meno. Anche lo smartworking, che coinvolge circa 7 milioni di lavoratori, ha inciso e inciderà sulla distribuzione dei consumi, con una crescita sul territorio e una probabile contrazione nelle grandi città.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Continua il trend positivo nel **PORTO DI RAVENNA** dei **MATERIALI DA COSTRUZIONE** che, nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2021**, con **1.715.299 TONNELLATE** movimentate, sono in crescita del **37,4%** rispetto allo stesso periodo del **2020** e hanno superato dell’**11,9%** i livelli del **1° QUADRIMESTRE 2019**, per cui si può finalmente iniziare a parlare di vera e propria *“ripresa”*.

In crescita (**+37,0%** sul **2020** e **+13,3%** sul **2019**), in particolare, le importazioni di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del *distretto di Sassuolo*, pari a **1.524.026 TONNELLATE (411 MILA TONNELLATE** in più rispetto al **1° QUADRIMESTRE 2020**).

Il mese di **APRILE** ha registrato per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, nel complesso, **574.289 TONNELLATE** movimentate, in aumento (**+126,0%**) rispetto allo stesso

Gennaio - Aprile
2021

Aprile 2021

mese del **2020**, a conferma del buon momento già evidenziato il mese scorso (**+28,2%** su **APRILE 2019**).

Anche le **MATERIE PRIME CERAMICHE**, con oltre **508.704 TONNELLATE** movimentate, sono in crescita del **120,5%** rispetto al mese di **APRILE 2020** e del **27,2%** rispetto al mese del **2019**. Una grande richiesta di tali materie prime da parte delle industrie del distretto di Sassuolo, che sta producendo a buon ritmo e necessita di un continuo approvvigionamento delle stesse, ci viene confermata da uno dei primari operatori del porto. Non solo, ma una ripresa ancora più consistente si sarebbe potuto realizzare se non fosse stato per il raddoppio del costo dei noli che sta facendo da freno agli arrivi.

CONFINDUSTRIA CERAMICA INCONTRA LA REGIONE EMILIA ROMAGNA

I TEMI: INFRASTRUTTURE, TRANSIZIONE ENERGETICA, CERSAIE 2021

Il **CONSIGLIO DI PRESIDENZA DI CONFINDUSTRIA CERAMICA** ha incontrato, nella mattinata il 25 maggio u.s. a Sassuolo, il Presidente della Regione Emilia Romagna **STEFANO BONACCINI** e l'Assessore allo Sviluppo Economico e Green Economy, Lavoro e Formazione **VINCENZO COLLA**. L'agenda dei lavori ha riguardato alcuni tra i più importanti fattori di competitività per il settore: il sistema delle infrastrutture; l'edizione di Cersaie 2021 che si svolgerà in presenza; la transizione energetica.

La ricognizione sulla situazione delle diverse infrastrutture al servizio dei distretti della ceramica in Regione ha visto una piena condivisione sulla necessità di procedere alla realizzazione di tutte le opere previste, a partire dalla Bretella Campogalliano – Sassuolo alla Cispadana, dalla viabilità ordinaria fino al raccordo ferroviario tra gli scali merci di Dinazzano e Marzaglia. La positiva esperienza del porto di Ravenna dimostra che le iniziative possono essere realizzate.

Il Presidente **GIOVANNI SAVORANI** ha poi illustrato i programmi e le novità relative all'edizione di settembre di Cersaie, dove il ritorno in presenza dei visitatori sarà uno degli aspetti fondamentali. Approfondita è stata, infine, la disamina sulla transizione energetica del settore, dove l'obiettivo prioritario è quello di condividere con le Autorità Europee un percorso che tenga conto della reale fattibilità e specificità delle aziende ceramiche. Indispensabile è che il percorso verso la decarbonizzazione preservi la competitività e la capacità di investire dell'industria ceramica italiana, evitando il rischio di una delocalizzazione degli stabilimenti produttivi e di una perdita di quote sui mercati esteri a favore di altri competitor. Il Presidente di Confindustria Ceramica ha dichiarato che l'importanza delle scelte che si stanno facendo in sede Europea e nazionale, su temi fondamentali per la competitività dell'industria ceramica italiana, richiede uno sforzo straordinario da parte di tutti. La revisione delle linee guida europee in termini di ETS, che tra le altre cose tenga conto anche dei costi indiretti e che elimini le distorsioni presenti, è un passaggio fondamentale per evitare i rischi di una delocalizzazione produttiva. Dalle decisioni che verranno prese dipenderà molto della capacità della nostra industria di continuare a creare sviluppo ed occupazione di qualità nei nostri territori". **STEFANO BONACCINI** ha sottolineato l'importanza di salvaguardare quello che rappresenta un comparto fondamentale e un'eccellenza di livello internazionale per l'economia dell'Emilia-Romagna e del Paese. Per questo, ha detto, insieme ai partner spagnoli, siamo in contatto con il Governo e con le istituzioni europee per trovare una soluzione che metta al primo posto la tenuta occupazionale del settore, della sua competitività e capacità di investire. Resta ferma la volontà condivisa di proseguire verso una transizione ecologica e la Regione conferma il proprio impegno per uno sblocco delle infrastrutture da troppo tempo attese in questo territorio.

**Collegamento con
Marzaglia**

Continua la collaborazione tra il distretto emiliano della ceramica e il Porto di Ravenna: a fine aprile è infatti partito il primo treno che collega **MARZAGLIA** e il **TERMINAL CONTAINER RAVENNA**.

Nella fase iniziale il collegamento intermodale avrà una cadenza settimanale, con prospettive di crescita per supportare l'interessante volume in import/export che si movimenta dal porto regionale.

Oltre il **90%** della produzione del distretto ceramico con destinazione mediterraneo passa, infatti, dal Porto di Ravenna e in particolare da TCR che, grazie ai suoi collegamenti marittimi, permette alla merce di arrivare in pochi giorni nei più importanti paesi del mediterraneo, come Egitto, Turchia, Israele e Libano e Cipro.

Il primo trimestre del 2021 ha visto un'interessante crescita dell'esportazione verso i paesi della penisola arabica, mercato sempre più attratto dalla qualità delle ceramiche e delle piastrelle Made in Italy.

Il Porto di Ravenna, con oltre il **52%** dell'importazione totale, rappresenta inoltre la più importante porta di accesso per l'arrivo delle materie prime per la produzione di ceramiche e piastrelle, tra cui caolini, feldspati e argille.

**Accordo
commerciale fra
Sapir e Vesco**

Ricordiamo che il mese scorso il terminal **SAPIR** si era assicurato un nuovo traffico di argille – destinate al medesimo comparto industriale – proveniente dall'Ucraina, grazie all'accordo commerciale con **VESCO CLAYS ITALY**, filiale italiana del **GRUPPO VESCO**,

3. PRODOTTI METALLURGICI

In aumento, dopo mesi di continuo calo, anche la movimentazione dei **PRODOTTI METALLURGICI** che nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2021** è risultata in crescita dell'**8,3%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2020**, con **1.966.711 TONNELLATE** movimentate (**151 MILA TONNELLATE** in più), ancora sotto del **20,7%** rispetto alle quasi 2,5 milioni di tonnellate del **PRIMO QUADRIMESTRE 2019**.

Gennaio - Aprile 2021

Il mese di **APRILE** ha registrato, invece, un rimbalzo del **66,9%** rispetto **APRILE 2020**, con oltre **569.791 TONNELLATE** (**228 MILA TONNELLATE** in più), anche se i volumi del mese restano ancora inferiori di oltre il **19%** rispetto le oltre **700 MILA TONNELLATE** di **APRILE 2019**.

Aprile 2021

Gli operatori del porto confermano che nei primi quattro mesi dell'anno non ci sono stati problemi nel reperire l'acciaio. La previsione però è che la situazione possa cambiare con qualche difficoltà in più a partire da maggio fino a fine anno. Questo per via dei prezzi alti delle materie prime (il prezzo dei coils è più che raddoppiato negli ultimi 6 mesi) e per via dei dazi e della riduzione dei contingenti imposti dall'Unione Europea che non consentono l'acquisto da alcuni Paesi extra-UE. Buono la movimentazione via ferrovia che potrebbe ritornare sui livelli pre Covid.

Lo scambio di metallurgici con *paesi extra-UE* del **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI QUATTRO MESI** del **2021** è stato pari a **1.171.551 TONNELLATE** (il **59,6%** del totale), in aumento del **5,8%** rispetto allo stesso periodo del **2020**.

Calo dell'import

Analizzando i singoli Paesi, i Paesi **EXTRA-UE** con cui gli scambi sono stati più significativi sono stati *l'India* con **354 mila tonnellate** (+81,5%; 159 mila in più), *la Turchia* con **203 mila** (-44,8%; -165 mila tonnellate), *la Corea del Sud* con **120 mila tonnellate** (-21,9%, -34 mila), *la Russia* con **93 mila tonnellate** (-34,0%; -48 mila tonnellate), mentre per gli scambi **CON I PAESI COMUNITARI** le i principali Paesi sono

stati la *Germania con 216.635 tonnellate* (-15,6%; -40 mila tonnellate) e la *Francia con 133.205 tonnellate* (+787,7%; +118 mila tonnellate).

Gli sbarchi da **TARANTO** (ex **ILVA**) nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2021**, pari a **335.738 TONNELLATE**, sono, invece, **IN CRESCITA del 23,8%** rispetto lo stesso periodo del **2020**.

La crisi della banda stagnata si ripercuote così sulla filiera alimentare

Tra le notizie di carenza di materie prime che si leggono c'è una "**EMERGENZA BANDA STAGNATA**". Gli scatolifici, ovvero le aziende che se ne servono per fabbricare barattoli per le conserve alimentari, soprattutto quelle di pomodoro, non riescono a rifornirsene nelle quantità necessarie e quel che reperiscono devono pagarlo almeno il **40%** in più dell'anno scorso. In altre parole, la crisi dell'acciaio che sta travolgendo il comparto metalmeccanico, si ripercuote con gravi conseguenze anche sulla filiera delle conserve alimentari.

Le prime avvisaglie di un nuovo fronte di crisi sono state evidenti a inizio anno, quando le acciaierie europee e asiatiche – con cui gli scatolifici italiani (le imprese che producono barattoli in banda stagnata) avevano sin dall'autunno 2020 siglato contratti di fornitura di rulli, da cui ricavare barattoli e coperchi – hanno cominciato a proporre revisioni a tutto spiano. Hanno tagliato le quantità e rialzato i prezzi. Generando una vera emergenza acuita in questi giorni, poiché è in primavera che parte la produzione dei contenitori.

I maggiori produttori di conserve lamentano la difficoltà di reperire i barattoli e coperchi e la materia prima da cui si ricavano, lamentano inoltre i prezzi alti di tali prodotti dovuti alla scarsità della materia prima.

Tra le cause il rallentamento delle importazioni di acciaio dai Paesi asiatici e il calo di produzione in Europa in seguito alla pandemia. «*In queste condizioni – segnala **IL PRESIDENTE DELLA PICCOLA INDUSTRIA DI CONFINDUSTRIA SALERNO** – le nostre Pmi rischiano di soccombere*».

FLAVIO BREGANT, DIRETTORE GENERALE DI FEDERACCIAI, ha recentemente aggiornato sulla situazione relativa all'output siderurgico mondiale, ha evidenziato alcuni punti critici proprio in relazione a minerale e rottame.

Output siderurgico mondiale

«Nel 2020 – ha ricordato **BREGANT** - la produzione mondiale si è confermata sui livelli dell'anno precedente, sintetizzando, da un lato, la nuova crescita della Cina (+7,0%) e, dall'altro, il calo del resto del mondo (-7,6%). Nei primi tre mesi dell'anno l'output mondiale si è confermato in crescita, con Cina in marcata accelerazione e resto del mondo in miglioramento».

«Quanto all'Europa - ha spiegato il direttore generale di Federacciai - l'anno scorso tutti i principali produttori hanno registrato una battuta d'arresto. I maggiori cali assoluti sono stati segnati da Germania (-4,0 MILIONI DI TONNELLATE), Francia (-2,9), Italia (-2,8) e Spagna (- 2,6). Nel primo trimestre dell'anno la produzione nell'UE è aumentata del 3,1% su base annua e quella italiana (6,3 MILIONI) ha recuperato il calo del 2020 ed è risultata inferiore a quella del primo trimestre 2019 per 15 MILA TONNELLATE».

4. ALTRE MERCEOLOGIE

In crescita nel **1° QUADRIMESTRE 2021**, rispetto allo stesso periodo del **2020**, i **PRODOTTI PETROLIFERI (+19,4%)**, con **800.606 tonnellate**, che risultano in aumento dello **0,7%** rispetto ai volumi del **1° QUADRIMESTRE 2019**. La crescita del consumo di carburanti è sicuramente da imputare al ritorno alla normalità rispetto al periodo di lockdown dello scorso anno in cui la circolazione dei veicoli si era quasi azzerata.

Petroliferi e prodotti chimici

In calo i **PRODOTTI CHIMICI (-1,5%)**, con **211.731 tonnellate**, ancora sotto di oltre il **17%** ai volumi del **1° QUADRIMESTRE 2019**. Ad incidere, secondo gli operatori, ci sarebbe un

sensibile aumento dei prezzi e una difficoltà di reperimento delle materie prime.

In crescita entrambe le categorie merceologiche nel mese di **APRILE**, i **PRODOTTI PETROLIFERI** del **59,9%**, con oltre **192.000 tonnellate**, ed i **CHIMICI LIQUIDI** del **25,0%**, con oltre **61.000 tonnellate**.

Concimi In crescita nel **1° QUADRIMESTRE 2021**, rispetto allo stesso periodo del **2020**, anche i **CONCIMI (+9,4%)**, con **679.354 tonnellate**, che superano del **13,8%** i volumi del **1° QUADRIMESTRE 2019**, nonostante la flessione nel mese di **APRILE (-22,9%)**, con oltre **129.000 tonnellate**.

Contenitori Per i **CONTENITORI**, pari a **70.481 TEUs** nel **1° QUADRIMESTRE 2021**, si sono registrati **5.282 TEUs** in più rispetto ai primi quattro mesi del **2020 (+8,1%)**, con **54.981 TEUs** pieni, che rappresentano il **78%** del totale e in crescita del **4,6%**, con un **NUMERO DI TOCCATE** delle navi portacontainer pari a **161** (contro le **144** del **2020**).

Nel mese di **APRILE** si sono registrati **17.127 TEUs**, in linea con il dato dello scorso anno di cui **13.951 TEUs** pieni in crescita **DELL'8,2%** e **3.176** vuoti in calo del **25,1%**.

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

CLECAT: APPELLO ALLE AUTORITÀ POLITICHE DEGLI STATI MEMBRI PER IL RIPRISTINO DELLA CONCORRENZA NEL TRASPORTO CONTAINER

il **CLECAT** - *L'ASSOCIAZIONE EUROPEA DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI CUI ADERISCE FEDESPEDI* - ha diffuso la notizia che ieri tutta la supply chain marittima europea, comprese due importanti rappresentanze europee di caricatori e terminalisti portuali - ha trasmesso un appello alle autorità politiche degli Stati Membri dell'Unione Europea, affinché indaghi approfonditamente su possibili comportamenti scorretti da parte delle compagnie marittime, vigilando attivamente per garantire il diritto alla concorrenza e al libero mercato, principi alla base dell'UE.

Com'è noto, nel marzo del 2020 la Commissione Europea ha deciso di prorogare per altri 4 anni il Consortia Block Exemption Regulation (CBER), che consente ai carrier marittimi riuniti in consorzi/alleanze, di scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte. Si tratta di una deroga alle normative antitrust europee cui sono soggette, invece, tutte le imprese operanti lungo la supply chain marittima.

Tale condizione, introdotta negli anni '90, avrebbe dovuto portare, secondo la ratio del legislatore europeo, a una maggiore sostenibilità economica del trasporto marittimo e ad un incremento nella qualità del servizio offerto agli utilizzatori finali.

Tuttavia, negli ultimi anni è chiaro come l'esito del CBER si discosti dalle attese: esso, infatti, ha portato a una drastica riduzione degli operatori (dovuta anche alla corsa al gigantismo navale imposta dai principali carrier marittimi, che ha alzato ulteriormente le barriere in ingresso nel settore dello shipping), concentrati oggi in tre grandi Alleanze che operano in regime di sostanziale oligopolio.

Tale posizione dominante sul mercato, inoltre, insieme ad aiuti di Stato e regimi fiscali agevolati, ha spinto le shipping lines a operazioni di M&A per avviare una progressiva integrazione verticale del settore.

Occorre guardare ai dati per comprendere: come riporta SRM, i top 3 carrier (Maersk, MSC, Cosco), ad esempio, detengono il **45,3%** della flotta mondiale e i loro bracci operativi nel terminalismo detengono una quota di mercato del **37%**.

Il **CLECAT** è in prima linea, da anni, su questo dossier: è riuscita a unire tutte le principali associazioni della supply chain marittima europea e a far levare unita la voce degli operatori, che nel 2018 hanno chiesto alla Commissione Europea di non procedere a una ulteriore proroga del CBER.

In quell'occasione, la voce di tutti gli stakeholder, a esclusione delle stesse shipping line, non è stata ascoltata e a marzo 2020 la Commissaria alla Concorrenza Vestager ha deciso per la proroga.

Da allora, con l'aggravarsi dei disagi nel trasporto container dovuti alla reazione delle shipping line alla pandemia, il **CLECAT** non ha mancato di rappresentare le istanze della nostra categoria e mantenere un dialogo aperto e franco con la DG COMP e la DG MOVE, con il pieno appoggio e sostegno di Fedespediti e delle altre associazioni nazionali che ne fanno parte, oltre a tutte le principali associazioni di settore.

L'ultima occasione di dialogo con le istituzioni europee, in ordine di tempo, è stato il Maritime Forum, organizzato da DG COMP e DG MOVE lo scorso 25 marzo per discutere i problemi attuali del trasporto marittimo di container con le associazioni europee che rappresentano tutte le parti interessate (caricatori, spedizionieri, vettori, operatori portuali e armatori).

La preoccupazione nuovamente espressa dal **CLECAT** e da tutte le principali associazioni di settore presenti all'incontro è che le compagnie di linea di trasporto container stiano approfittando indebitamente degli squilibri nei flussi commerciali tra l'Estremo Oriente e l'Europa.

Dopo un drastico calo a inizio pandemia, infatti, la domanda di trasporto container è rimbalzata inaspettatamente nella seconda parte del 2020, nonostante il saldo annuale sia rimasto negativo (secondo dati SRM, infatti, il trasporto marittimo ha fatto registrare un **-3,8%** nel 2020).

Questo forte disequilibrio ha portato a una mancanza di container vuoti, cancellazioni e/o ritardi nelle spedizioni (blank sailing), congestione dei porti e un forte aumento dei noli.

Purtroppo, l'incontro non ci ha soddisfatto: riteniamo che la Commissione ancora una volta non abbia compreso la situazione di deterioramento della concorrenza nel settore del trasporto container e la totale mancanza di benefici condivisi, che il CBER ha prodotto: sono sotto gli occhi di tutti i profitti record delle compagnie conseguenti al controllo pressoché totale della capacità di stiva sulle principali tratte commerciali e, contestualmente, il crollo dell'affidabilità dei loro servizi nell'ultimo anno, passata dall'**80%** al **35%**.

Il **CLECAT** e gli altri operatori hanno, dunque, concordato ulteriori iniziative.

La prima – e di certo non l'ultima – è l'invio di una lettera congiunta ai Commissari Vestager e Velez, firmata, oltre che dal Clecat, da Fiata, ESC (European Shippers' Council), Feport, GSF (Global Shippers Forum), EBU (European Barge Union), ETA (European Tugowners Association), ETF (European Transport Federation) e UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport).

La lettera chiede formalmente alla Commissione di indagare sul comportamento e le pratiche tenute dalle compagnie di trasporto contenitori, in particolare, nell'ultimo anno, in considerazione dei problemi e dei disagi arrecati alla filiera logistica marittima dall'incapacità dei vettori di offrire servizi affidabili e informazioni precise e puntuali sullo stato di navi e contenitori.

Secondo le associazioni firmatarie, l'esenzione dalle norme relative alla concorrenza per i carrier marittimi influisce significativamente sul potere di mercato di questi ultimi rispetto agli altri operatori, negando loro il diritto di operare in regime di concorrenza in un libero mercato; senza che questo, oltretutto, porti beneficio ai consumatori finali.

Non è un caso se ben due importanti associazioni di rappresentanza dei caricatori hanno firmato la missiva. Importanti filiere industriali in tutto il mondo stanno avendo gravi ripercussioni sulla propria capacità produttiva e la possibilità di raggiungere i mercati di consumo a causa delle strategie messe in atto dalle compagnie marittime allo scopo di mantenere elevati i propri profitti.

Quello che chiediamo, come rappresentanti della filiera logistica europea, è che la Commissione guardi con responsabilità al problema e vigili attivamente per garantire il diritto alla concorrenza e al libero mercato, principio alla base dell'Unione Europea e asse portante del Mercato Unico Europeo.

Questo a vantaggio di tutti: non va dimenticato, infatti, che – insieme ai "grandi campioni" – la linfa vitale dell'economia europea sono le piccole e medie imprese, poste oggi, invece, in condizioni di netto sfavore in un mercato dove le regole non sono uguali per tutti.

**TRAILER E
ROTABILI**

Nel **1° QUADRIMESTRE DEL 2021 TRAILER e ROTABILI** sono complessivamente in crescita del **41,0%** per numero pezzi movimentati (**27.737 PEZZI, 8.065** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in aumento dell'**11,9%**, in termini di merce movimentata (**474.782 TONNELLATE**).

I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato di oltre l'**8%** i volumi del **1° QUADRIMESTRE DEL 2019**, mentre la merce movimentata resta ancora sotto di circa l'**7,3%**.

Il solo mese di **APRILE 2021** ha fatto registrare complessivamente **6.246 PEZZI MOVIMENTATI (+119,1%** rispetto lo stesso periodo dell'anno precedente) e, in termini di merce movimentata, con **117.370 TONNELLATE**, un aumento del **1,5%**.

TRAILER

Per quanto riguarda i **TRAILER** continua l'andamento positivo della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, nonostante CIN-Tirrenia abbia sospeso la tratta commerciale proprio su tale rotta cosa che, per ora, sembra non aver impattato negativamente sul traffico del Porto di Ravenna.

Nel **1° QUADRIMESTRE DEL 2021**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **22.579**, sono in crescita del **32,7%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (**5.569** pezzi in più), di cui ben **3.290 TRAILER** nel solo mese di **APRILE (+133,8%)**.

Ottima anche la performance dei **TRAILER** stimata per il Mese di **MAGGIO**, sia in termini di numero pezzi (oltre **6.200, +53,5%** rispetto maggio 2021) che di merce movimentata (oltre **120.000 TONNELLATE, +18%** rispetto maggio 2021). Facendo un confronto con il **2019**, il numero dei pezzi risulta superiore sia nel mese che nel periodo mentre per quanto riguarda le merci su trailer i dati sono ancora leggermente inferiori.

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

Molto positivo il risultato per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato, nel **1° QUADRIMESTRE 2021**, **4.458 pezzi** - contro i **2.125** dello stesso periodo del **2020 (+109,8%)** e in linea con i **4.473** del **1° QUADRIMESTRE 2019** - di cui **274 PEZZI** nel solo mese di **APRILE (+19,4%** rispetto **APRILE 2020)**.

Ad aprile 2021 il mercato italiano dell'auto ha fatto registrare **145.033** immatricolazioni e, ha calcolato **L'ANFIA (L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE FILIERA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA)**, *«i volumi immatricolati nei primi quattro mesi del 2021 ammontano a **592.181** unità, il **68,4%** in più rispetto ai volumi del primo quadrimestre 2020 e il **16,9%** rispetto allo stesso periodo del 2019».*

Ma **IL PRESIDENTE DI ANFIA PAOLO SCUDIERI** spiega che *«l'apparente crescita del mercato è in realtà frutto del confronto con l'aprile peggiore della storia, visto che nel 2020 le vendite erano risultate praticamente azzerate. La priorità, in questo momento – dice **SCUDIERI** - è il rifinanziamento delle misure di sostegno alla domanda di autovetture, ma anche di veicoli commerciali leggeri».*

Per **FEDERAUTO, LA FEDERAZIONE ITALIANA DEI CONCESSIONARI DI AUTO**, *«Prosegue l'impatto negativo sulle vendite di autovetture, con uno scenario a breve destinato ad aggravarsi ulteriormente ove il Governo ritardasse l'intervento di rifinanziamento degli incentivi. Lo dimostra il fatto che quando lo scorso 23 aprile sono stati resi disponibili **13 MILIONI DI EURO** per l'acquisto di auto con emissioni comprese tra 61 e 135 g/km di CO², ancora una volta si sono esauriti in pochissimi giorni. Se vogliamo tenere a galla il mercato dobbiamo agire su quella fascia di mercato che riscuote il maggior interesse delle famiglie italiane».*

AUTOMOTIVE

Automotive: primo quadrimestre 2021 positivo

Ma Anfia e Federauto parlano di «crescita apparente» e invocano il «rifinanziamento delle misure di sostegno»



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	01/04/2020 -30/04/2020			01/04/2021 -30/04/2021			Differenza	
mese di Aprile	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	99.714	0	99.714	65.465	0	65.465	-34.249	-34,3%
Cereali	89.061	0	89.061	41.977	0	41.977	-47.084	-52,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	304.082	45.366	349.448	403.948	13.000	416.948	67.500	19,3%
Farine di semi e frutti oleosi	69.385	3.875	73.260	119.815	6.500	126.315	53.055	72,4%
Semi e frutti oleosi	140.775	0	140.775	173.629	0	173.629	32.854	23,3%
Oli e grassi animali e vegetali	65.631	0	65.631	69.380	6.500	75.880	10.249	15,6%
Prodotti metallurgici di cui:	302.016	39.439	341.455	519.720	50.071	569.791	228.336	66,9%
Coils	288.722	37.887	326.609	503.030	29.171	532.201	205.592	62,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	249.438	4.668	254.106	563.385	10.904	574.289	320.183	126,0%
Materie prime per l'industria ceramica	230.739	0	230.739	508.704	0	508.704	277.965	120,5%
Clinker	0	4.668	4.668	0	10.904	10.904	6.236	133,6%

PERIODO	01/01/2020 - 30/04/2020			01/01/2021 - 30/04/2021			Differenza	
progressivo gen. - apr.	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	197.969	8.812	206.781	167.418	3.000	170.418	-36.363	-17,6%
Cereali	164.976	8.812	173.788	125.589	0	125.589	-48.199	-27,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.127.805	78.933	1.206.738	1.067.954	126.250	1.194.204	-12.534	-1,0%
Farine di semi e frutti oleosi	288.268	3.875	292.143	274.773	17.731	292.504	361	0,1%
Semi e frutti oleosi	356.724	0	356.724	443.653	0	443.653	86.929	24,4%
Oli e grassi animali e vegetali	298.495	9.250	307.745	244.161	38.485	282.646	-25.099	-8,2%
Prodotti metallurgici di cui:	1.662.126	153.626	1.815.752	1.835.281	131.430	1.966.711	150.959	8,3%
Coils	1.575.851	101.957	1.677.808	1.785.023	81.081	1.866.104	188.296	11,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	1.220.068	28.506	1.248.574	1.665.376	49.923	1.715.299	466.725	37,4%
Materie prime per l'industria ceramica	1.112.697	0	1.112.697	1.524.026	0	1.524.026	411.329	37,0%
Clinker	0	28.506	28.506	0	42.823	42.823	14.317	50,2%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	01/04/2020 -30/04/2020	01/04/2021 -30/04/2021	Differenza	
			(TEU)	%
mese di Aprile	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	9.885	8.818	-1.067	-10,8%
pieni	7.285	6.142	-1.143	-15,7%
vuoti	2.600	2.676	76	2,9%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	7.250	8.309	1.059	14,6%
pieni	5.611	7.809	2.198	39,2%
vuoti	1.639	500	-1.139	-69,5%
CONTAINER TOTALI di cui:	17.135	17.127	-8	0,0%
pieni	12.896	13.951	1.055	8,2%
vuoti	4.239	3.176	-1.063	-25,1%

PERIODO	01/01/2020 - 30/04/2020	01/01/2021 - 30/04/2021	Differenza	
			(TEU)	%
progressivo gen. - apr.	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	34.816	35.973	1.157	3,3%
pieni	25.980	23.577	-2.403	-9,2%
vuoti	8.836	12.396	3.560	40,3%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	30.383	34.508	4.125	13,6%
pieni	26.565	31.404	4.839	18,2%
vuoti	3.818	3.104	-714	-18,7%
CONTAINER TOTALI di cui:	65.199	70.481	5.282	8,1%
pieni	52.545	54.981	2.436	4,6%
vuoti	12.654	15.500	2.846	22,5%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	01/04/2020 -30/04/2020	01/04/2021 -30/04/2021	Differenza	
			(PEZZI)	%
mese di Aprile	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	1.532	3.050	1.518	99,1%
Trailer	1.189	2.773	1.584	133,2%
Automotive	340	274	-66	-19,4%
Auto e altri veicoli	3	3	0	0,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	1.319	3.196	1.877	142,3%
Trailer	1.270	2.976	1.706	134,3%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	49	220	171	349,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	2.851	6.246	3.395	119,1%
Trailer	2.459	5.749	3.290	133,8%
Automotive	340	274	-66	-19,4%
Auto e altri veicoli	52	223	171	328,8%

PERIODO	01/01/2020 - 30/04/2020	01/01/2021 - 30/04/2021	Differenza	
			(PEZZI)	%
progressivo gen. - apr.	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	10.287	15.186	4.899	47,6%
Trailer	8.120	10.706	2.586	31,8%
Automotive	2.125	4.458	2.333	109,8%
Auto e altri veicoli	42	22	-20	-47,6%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	9.385	12.551	3.166	33,7%
Trailer	8.890	11.873	2.983	33,6%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	495	678	183	37,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	19.672	27.737	8.065	41,0%
Trailer	17.010	22.579	5.569	32,7%
Automotive	2.125	4.458	2.333	109,8%
Auto e altri veicoli	537	700	163	30,4%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	01/04/2020 -30/04/2020	01/04/2021 -30/04/2021	Differenza	
			(NUMERO)	%
mese di Aprile	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	15	45	30	200,0%
in sbarco	10	17	7	70,0%
in imbarco	5	28	23	460,0%
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.
TOTALE PASSEGGERI	15	45	30	200,0%

PERIODO	01/01/2020 - 30/04/2020	01/01/2021 - 30/04/2021	Differenza	
			(NUMERO)	%
progressivo gen. - apr.	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	105	159	54	51,4%
in sbarco	60	62	2	3,3%
in imbarco	45	97	52	115,6%
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.
TOTALE PASSEGGERI	105	159	54	51,4%