

# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



*Gennaio - Ottobre 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 01.12.2021*

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

<b><i>I.</i></b>	<b><i>Movimentazione complessiva a tutto Ottobre 2021</i></b> .....	<b>5</b>
<b><i>II.</i></b>	<b><i>FOCUS sulle principali Categorie Merceologiche</i></b> .....	<b>9</b>
<b>1.</b>	<b>COMPARTO AGROALIMENTARE</b> .....	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>MATERIALI DA COSTRUZIONE</b> .....	<b>12</b>
<b>3.</b>	<b>PRODOTTI METALLURGICI</b> .....	<b>15</b>
<b>4.</b>	<b>ALTRE MERCEOLOGIE</b> .....	<b>16</b>

## INDICE DELLE FIGURE

<b>FIGURA 1</b>	<b>MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO</b>	<b>7</b>
<b>FIGURA 2</b>	<b>MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA ...</b>	<b>7</b>
<b>FIGURA 3</b>	<b>CONFRONTO PROGRESSIVI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA</b> .....	<b>9</b>
<b>FIGURA 4</b>	<b>TRASPORTO FERROVIARIO DI CEREALI – SERIE STORICA</b> .....	<b>10</b>

## INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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



## I. *Movimentazione complessiva a tutto Ottobre 2021*

**Gennaio-ottobre 2021** Il Porto di Ravenna nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021** ha registrato una movimentazione complessiva di **22.448.572 TONNELLATE**, non solo in crescita del **21,1%** (oltre **3,9 MILIONI DI TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso periodo del **2020** ma anche in aumento dell'**1,8%** sui volumi complessivi del **2019**, andamento che conferma il trend positivo e il superamento dei volumi *ante pandemia* delineatosi già fin dall'**AGOSTO 2021**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **19.311.907 TONNELLATE** (+25,2% sul **2020** e +2,5% sul **2019**) e a **3.136.665 TONNELLATE** (+0,7% sul **2020** e -2,3% sul **2019**).

Nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2021** il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **2.272**, con una crescita del **15,7%** (**308** navi in più) rispetto ai **PRIMI NOVE MESI DEL 2020**, e **32** toccate in più rispetto alle **2.240** del **2019**.

**Mese di ottobre 2021** In particolare, nel mese di **OTTOBRE 2021** sono state movimentate **2.449.554 TONNELLATE**, in aumento del **14,3%** (oltre **306 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al mese di **OTTOBRE 2020** ma inferiori del **-3,4%** rispetto alle **2.534.588 TONNELLATE** del mese di **OTTOBRE 2019**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **2.168.594 TONNELLATE** (+23,2% sul **2020** e -0,7% sul **2019**) e a **280.960 TONNELLATE** (-26,7% sul **2020** e -19,7% sul **2019**).

**Merci per condizionamento** Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, rispetto allo stesso periodo del **2020**, le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*), con **Merci secche** una movimentazione pari a **18.617.273 TONNELLATE**, sono cresciute del **23,3%** (oltre **3,5** milioni di tonnellate in più), superando i volumi (+2,7%) dello stesso periodo del **2019**.

Nel mese di **OTTOBRE 2021**, le **MERCI SECCHHE** sono in aumento del **13,1%** rispetto a **OTTOBRE 2020** (**1.991.331 TONNELLATE**, con **230 MILA** tonnellate in più), ma ancora inferiori del **2,1%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

Nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** sono in aumento del **5,9%** sui **PRIMI DIECI MESI** del **2020** (**1.893.022 TONNELLATE**, con **105 MILA** tonnellate in più), ma inferiori del **-6,8%** rispetto ai **PRIMI DIECI MESI** del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** sono in calo dell'**8,2%** rispetto allo stesso periodo del **2020** (**1.170.367 TONNELLATE**) e inferiori del **14,6%** rispetto ai volumi dello stesso periodo del **2019**.

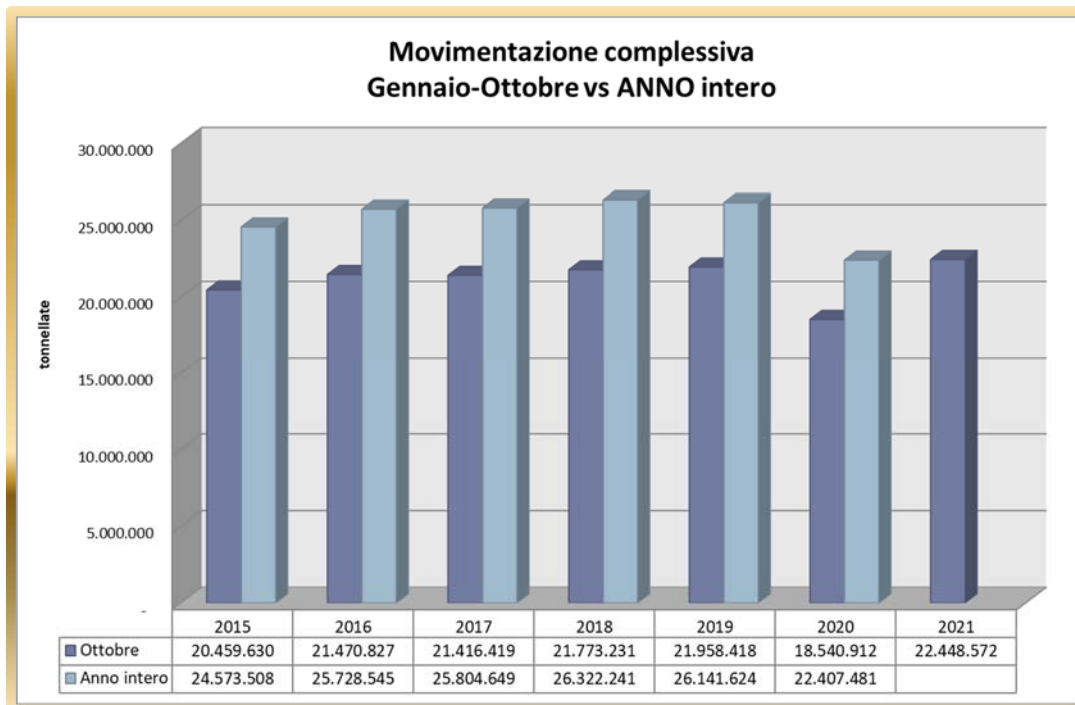
Nel mese di **OTTOBRE 2021**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** sono in aumento dell'**8,3%** rispetto ai volumi di **OTTOBRE 2020** (**179.941 TONNELLATE**, con quasi **14 MILA** tonnellate in più), e inferiori dello **0,7%** rispetto ai volumi dello stesso mese del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **105.610 TONNELLATE**, sono in calo del **45,7%** rispetto al mese di **OTTOBRE 2020** e inferiori del **33,9%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **3.831.299 TONNELLATE** - nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021** sono aumentati dell'**11,2%** rispetto allo stesso periodo del **2020** (**-2,2%** rispetto ai volumi dei **PRIMI DIECI MESI DEL 2019**).

Nel mese di **OTTOBRE 2021** i **PRODOTTI LIQUIDI**, pari a **458.233** tonnellate, sono in crescita del **19,8%** rispetto a **OTTOBRE 2020**, ma inferiori dell'**8,5%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

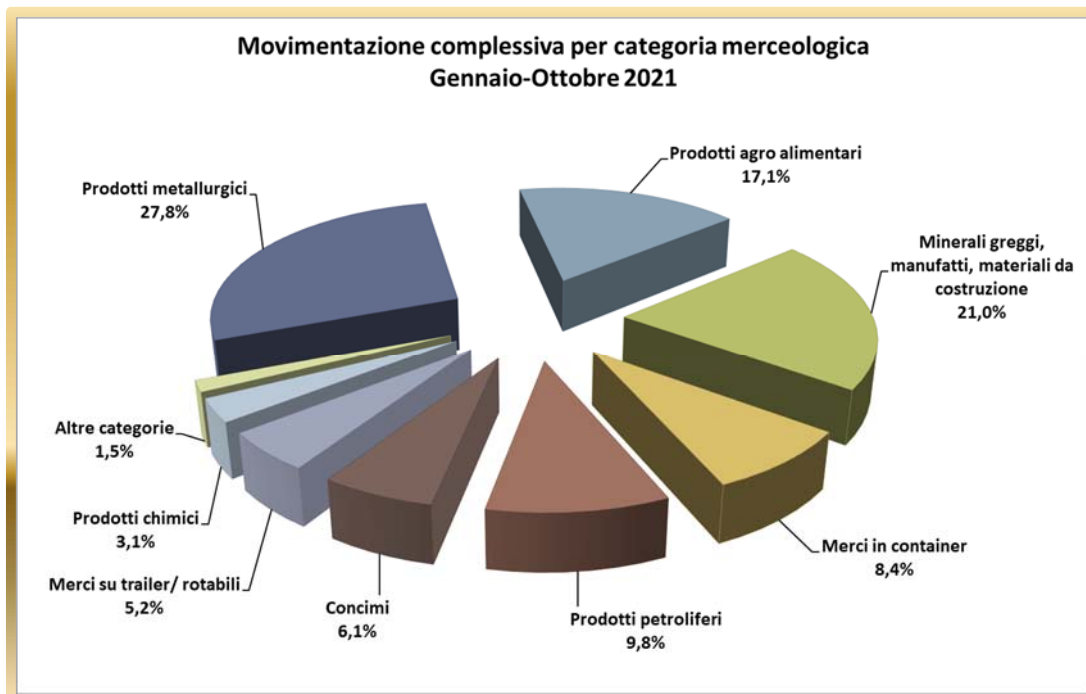


**FIGURA 1 MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO**



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

**FIGURA 2 MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA**



(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 2: “MERCÌ - CATEGORIE MERCEOLOGICHE”**)

Dalle prime **stime** per il mese di **NOVEMBRE** la movimentazione risulta in crescita di circa il **32,6%** sullo **STESSO MESE DEL 2020** e del **2,9%** su **NOVEMBRE 2019**, mentre i **PRIMI 11 MESI DEL 2021** sembrerebbero in crescita del **22,1%** rispetto allo **STESSO PERIODO DEL 2020**, e dell'**1,8%** rispetto ai volumi dello **STESSO PERIODO DEL 2019**.

*Prime stime su novembre 2021*

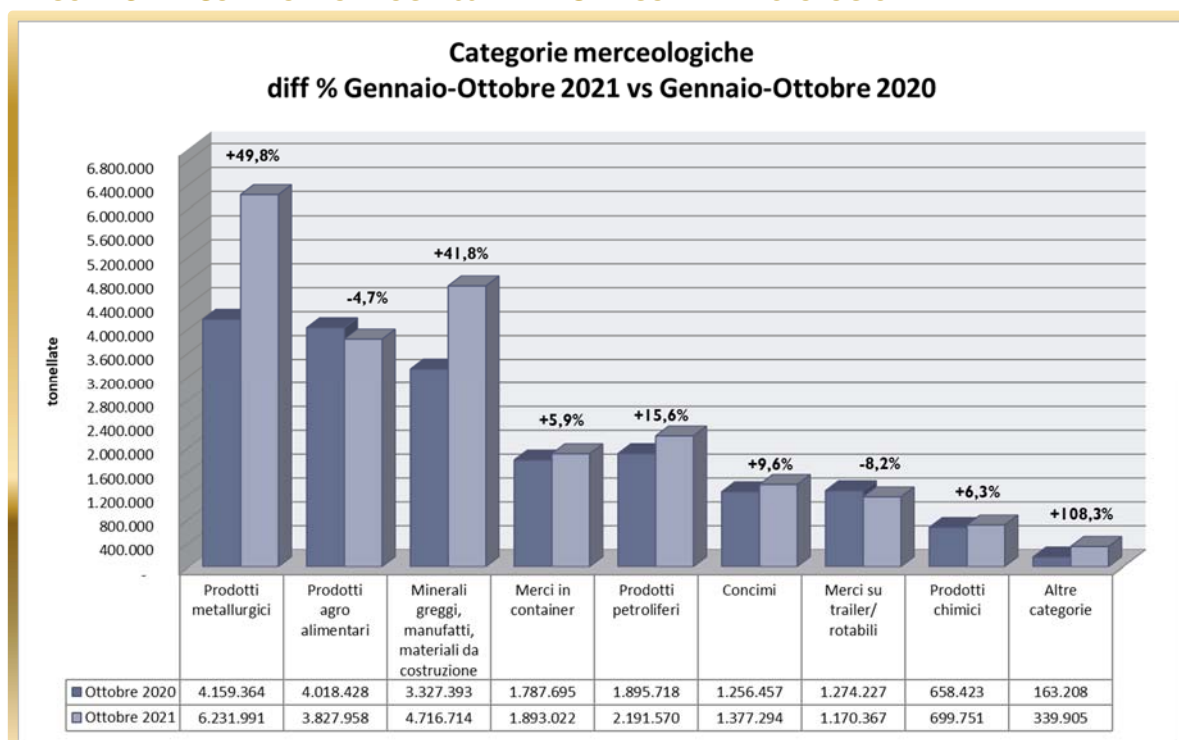
In estrema sintesi, il periodo **GENNAIO – NOVEMBRE 2021** dovrebbe chiudersi con tutte le categorie merceologiche in positivo per tonnellaggio sul **2020**, fatta eccezione per gli **AGROALIMENTARI SOLIDI (-2,3%)**. Molto buono il dato dei **METALLURGICI (+48,5%)**, dei **MATERIALI DA COSTRUZIONE (39,6%)** e dei **CONCIMI (+12,4%)**. Buoni anche i dati per le rinfuse liquide: **PETROLIFERI (+22,0%)**, **CHIMICI (+7,5%)** e **AGROALIMENTARI LIQUIDI (+2,6%)**.

Rispetto al periodo **GENNAIO – NOVEMBRE 2019, ANTE PANDEMIA DA COVID-19**, risultano ancora inferiori i **CHIMICI LIQUIDI (-10,5%)** e gli **AGROALIMENTARI SOLIDI (-19,2%)**, mentre sono in crescita i **MATERIALI DA COSTRUZIONE (+10,9%)**, i **PRODOTTI METALLURGICI (+12,6%)** e i **CONCIMI (+10,6%)**.

I **CONTAINER** per numero TEUs chiudono il periodo **GENNAIO – NOVEMBRE 2021** in crescita del **12,0%** sullo stesso periodo del **2020** e quasi in linea con i volumi del **2019 (+0,2%)**, con le tonnellate di merce in crescita del **5,6%** sullo stesso periodo del **2020**, anche se ancora inferiori del **-6,1%** sui volumi del **2019**.

## 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

**Gennaio – ottobre  
2021**

Nel **PORTO DI RAVENNA** il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con **3.318.336 TONNELLATE** di merce movimentata, ha registrato nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021** un calo del **4,7%** (**190 MILA** tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del **2020**, con volumi ancora inferiori del **15,1%** rispetto allo stesso periodo del **2019**.

Il mese di **OTTOBRE**, con **510 MILA TONNELLATE** di merce movimentata, risulta in aumento del **19,0%** sullo stesso mese del **2020** ma ancora inferiore del **13,6%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

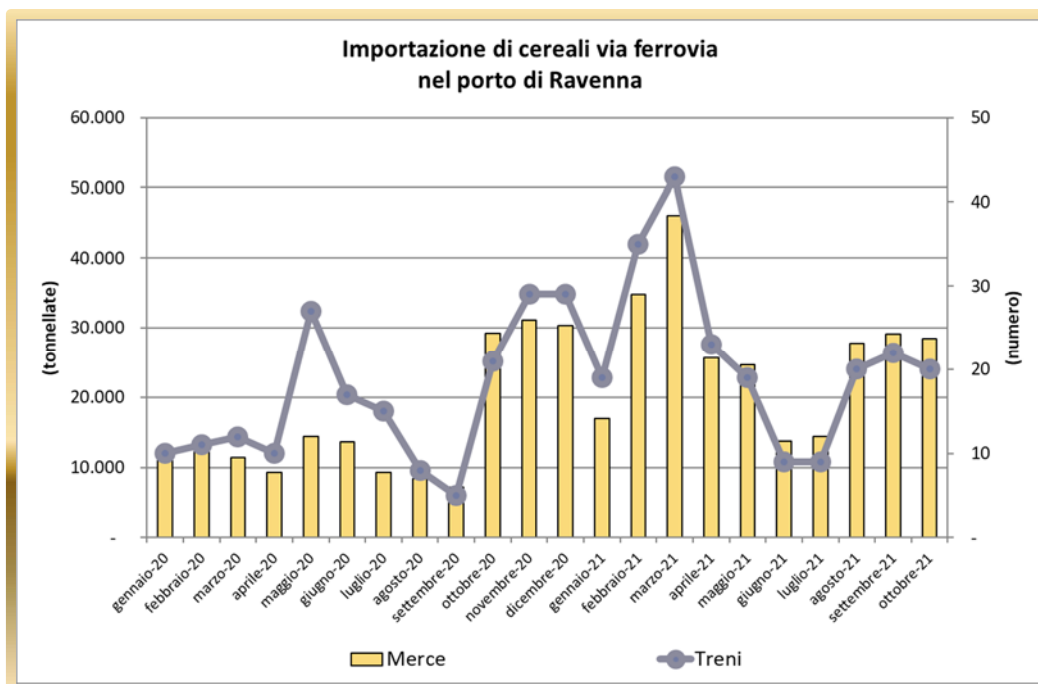
Analizzando l'andamento delle singole merceologie, si segnala **Cereali** il calo significativo nella movimentazione (tutti sbarchi) dei **CEREALI**, con i **PRIMI DIECI MESI DEL 2021** che chiudono con **-17,1%**, un calo significativo anche rispetto allo stesso periodo del **2019 (-60,3%)**.

Il mese di **OTTOBRE 2021**, tuttavia, ha registrato un buon risultato non solo rispetto allo stesso mese del **2020 (+51,2%)**, ma anche rispetto a **OTTOBRE 2019 (+8,2%)**.

Per quanto riguarda il trasporto via ferrovia di cereali, in prevalenza grano, si registrano, nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, **219 TRENI (+61%)** con **261.801 TONNELLATE (+104,2%)** di merce in import per lo più dai Paesi dell'est Europa; per il solo mese di **OTTOBRE 2021** i **TRENI** in arrivo sono stati **20**, con **28.459 TONNELLATE** di merce.

**Trasporto di cereali via treno**

**FIGURA 4 IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA**



Tenendo conto di sfarinati e cereali sia in import che in export, nei **DIECI MESI** del **2021** si sono registrate **493 COPPIE DI TRENI** con oltre **483 MILA TONNELLATE** di merce (contro le **450 COPPIE DI TRENI** e le **345 MILA TONNELLATE** dello stesso periodo **2020**).

## Record storico per i prezzi del Frumento

### *Danni climatici ai raccolti e costi produttivi alle stelle*

Cresce l'allarme sui rincari del **GRANO** che, dopo cinque mesi consecutivi di rialzi, ha ormai raggiunto livelli di prezzo superiori a quelli che un decennio fa scatenarono **RIVOLTE DEL PANE** in numerosi Paesi del mondo, facendo da innesco per la **PRIMAVERA ARABA**.

A **CHICAGO** le quotazioni hanno superato **8 DOLLARI** per bushel per la prima volta dal 2012, mentre in **EUROPA** si sono spinte addirittura ai massimi storici: il record, registrato sulla piazza di Parigi, è di **297 EURO** per tonnellata per il contratto di dicembre, riferito al grano tenero da macina, usato in panificazione.

Quanto al **GRANO DURO**, destinato soprattutto alla produzione di **PASTA**, le tensioni sono ancora più forti. Nei pochi Paesi in cui viene coltivato (tra i principali ci sono **ITALIA**, che però non è autosufficiente, e il **CANADA**) il clima sfavorevole ha fatto crollare le rese nell'ultima campagna, con forti ripercussioni non solo sui **prezzi di vendita** – che ormai superano **550 EURO** sulle borse merci della Penisola – ma addirittura sulla **disponibilità di materia prima**, che si teme possa scarseggiare: un rischio che è stato più volte denunciato – fin dall'estate scorsa – da **Italmopa**, che rappresenta l'industria molitoria italiana, e da altre associazioni della filiera agroalimentare.

Il grano duro in Italia è rincarato solo da inizio luglio di oltre l'80%, mentre l'aumento è del 135% rispetto ai valori medi degli ultimi cinque anni.

Per il grano – quello duro in particolare, ma non solo - le cause sono principalmente riconducibili al **clima avverso** (o forse sarebbe meglio dire: al **cambiamento climatico**), che ha ridotto l'offerta in un momento di forte domanda: periodi di grave siccità o di piogge torrenziali hanno rovinato, infatti, i raccolti in diverse aree del mondo. La situazione più estrema riguarda probabilmente il **CANADA**, dove l'estate torrida ha provocato gravi danni alle coltivazioni di grano duro, di cui il Paese è primo esportatore, con un crollo di produzione addirittura del 46% (3,5 milioni di tonnellate) e l'export assottigliato in proporzione, rischiando di lasciare vuoti i magazzini dei pastifici italiani.

Anche la **PRODUZIONE ITALIANA**, che non riesce a soddisfare più del 60-70% del fabbisogno nazionale, è diminuita nel 2021 e quella degli **USA**, altro fornitore chiave, è addirittura ai minimi dal 1961.

Hanno concorso, inoltre, al fenomeno dei rincari anche le **politiche protezionistiche**, in particolare da parte della **RUSSIA** - il primo fornitore mondiale di grano, che dopo un raccolto deludente sta applicando tasse sempre più alte sull'export – e un **aumento generalizzato dei costi produttivi e della logistica**, che non hanno risparmiato l'agricoltura.

I **prezzi dei fertilizzanti** in particolare sono saliti a livelli da primato e si stanno verificando **difficoltà di approvvigionamento**, legate (in particolare in **EUROPA**, per i nutrienti azotati) alla fermata di impianti di produzione dovuta al caro gas.

Continua la crescita nel Porto di Ravenna dello sbarco di **SEMI OLEOSI** che, nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, hanno registrato **1.037.951 TONNELLATE** rispetto alle **960.125** dei **PRIMI DIECI MESI DEL 2020 (+8,1%)**, in crescita del **31,6%** sugli sbarchi del **2019**.

**Semi oleosi**

Continua il segno negativo, invece, nella movimentazione delle **FARINE DI SEMI E FRUTTI OLEOSI** con **906.864 TONNELLATE** (**-5,8%** sul **2020**) inferiore, rispetto al **2019**, del **-7,8%**.

**Farine e Oli**

In aumento gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che, con **735.430 TONNELLATE**, registrano un **+3,0%** rispetto al **2020**, pur restando per volumi inferiori dell'**8,3%** rispetto al **2019**.

## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Continua il trend positivo nel **PORTO DI RAVENNA** dei **MATERIALI DA COSTRUZIONE** che, nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, con **4.716.714 TONNELLATE** movimentate, sono in crescita del **41,8%** rispetto allo stesso periodo del **2020** e hanno superato del **9,5%** i livelli del **2019**.

**Gennaio – Ottobre 2021**

In crescita (**+45,0%** sul **2020** e **+9,2%** sul **2019**), in particolare, le importazioni di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del distretto di Sassuolo, pari a **4.252.482 TONNELLATE** (**+1.319.348 TONNELLATE** sul **2020**).

**Ottobre 2021** Il mese di **OTTOBRE**, in particolare, ha registrato per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, nel complesso, **492.119 TONNELLATE** movimentate, in aumento **(+4,5%)** rispetto allo stesso mese del **2020**, ma in minor quantità rispetto allo stesso mese del **2019 (-15,0%)**.

Le **MATERIE PRIME CERAMICHE**, con **455.329 TONNELLATE** movimentate, sono in linea con il mese di **OTTOBRE 2020** e in calo del **17,2%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

### **Ceramiche: la ripresa c'è, ma il caro materie prime rischia di strozzare il distretto.**

Per qualità, innovazione del prodotto, tecnologie dei processi, da tempo **SASSUOLO E TUTTA LA PROVINCIA DI MODENA** SONO LEADER MONDIALI NELLE CERAMICHE.

Ma, se prima della pandemia i libri di ordini delle imprese erano pieni in media per circa quattro mesi a venire, adesso lo sono fino al **2024**; se all'inizio della pandemia la produzione era crollata di circa il **20%**, quest'anno supererà del **12%** i livelli pre Covid; se 18 mesi fa il problema era gestire la cassa integrazione, adesso è reperire addetti e farlo senza incamerare aumenti del costo del lavoro. **Il distretto sta lavorando a pieno regime.**

Non vedeva una ripresa così forte da decenni, ma il paradosso è che molte aziende dovranno mettere il personale in recupero ferie perché, pur lavorando a pieno regime, lavorerebbero in perdita, pagando l'energia e i certificati di emissione del carbonio più di quanto si riesca a recuperare nei limiti degli aumenti di listino.

In realtà, nell'ultima assemblea di **Confindustria Ceramiche** molti piccoli produttori hanno persino provato a proporre una serrata di tutto il settore per convincere il governo a intervenire con aiuti di vario tipo.

L'idea non è passata, ma la questione resta: gli equilibri di prezzo della filiera sono saltati per effetto di aumenti generalizzati, principalmente di quelli dell'**ENERGIA**. La quotazione del gas è passata, infatti, in pochi mesi da **DIECI A OLTRE OTTANTA CENTESIMI A METRO CUBO**: questa è la voce di costo più importante, perché per produrre un metro quadro di pannelli di ceramica bisogna bruciare 1,2 metri cubi di gas e ciò basta a sbilanciare i conti di tutti i produttori salvo quelli di gamma alta.

I permessi europei di emissione di carbonio dell'**Emission Trading System (Ets)**, che le imprese della ceramica hanno l'obbligo di acquistare in modo da spingerle a ridurre la **Co2**, dall'inizio dell'anno sono passati da **25 A 62 EURO A TONNELLATA**.

Solo negli ultimi giorni sono aumentate del **10%** le **argille** che entrano nei forni. I **cartoni per gli imballi** sono raddoppiati, i **pancali di legno** sui quali posare le ceramiche a raffreddare anche.

I **noleggi di container** di materiali che arrivano dall'Asia sono passati da **1.200 EURO** fino anche a **8.000 EURO**, quelli dei container che partono per gli Stati Uniti carichi di prodotto sono quasi triplicati.

Ciò che non è aumentato è solo ciò che è diventato introvabile: non si trova più la **carta bianca da imballaggio**, nè **forniture di gas a termine** sulla fine dell'inverno, né le **componenti del distretto della meccanica**.

#### LE INCOGNITE

Questa non è più l'Italia della stagnazione e della deflazione che le ultime generazioni hanno conosciuto come l'unica possibile realtà.

È un angolo d'Italia improvvisamente immerso in un'economia internazionale della scarsità.

Tutto manca, tutto costa più caro, tutto serve subito al punto che a volte i lamenti degli imprenditori suonano eccessivi, poco credibili.

Si capirà fra non molto se il boom post-pandemico della manifattura genererà una ripresa equilibrata, un trauma inflazionistico o invece lascerà il posto alla solita, vecchia Italia addormentata.

Perché la domanda che aleggia sul distretto di Modena, in fondo, è semplicemente la più importante: se nell'economia del Paese siamo all'alba dell'ennesima illusione, o di un cambio radicale di regime.



### 3. PRODOTTI METALLURGICI

- Gennaio – Ottobre 2021** Continua il buon andamento dei **PRODOTTI METALLURGICI** che, nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, sono in crescita del **49,8%** rispetto allo stesso periodo del **2020**, con **6.231.991 TONNELLATE** movimentate (**OLTRE 2 MILIONI DI TONNELLATE** in più), e superiore ai volumi del **2019** del **15,7%**.
- Ottobre 2021** Il mese di **OTTOBRE**, in particolare, ha registrato un aumento della movimentazione del **57,6%** rispetto a **OTTOBRE 2020**, con **641.888 TONNELLATE** (**235 MILA TONNELLATE** in più), ed è risultato superiore del **27,5%** rispetto ai volumi registrati nel mese di **OTTOBRE 2019**.
- Calano gli sbarchi da Taranto** Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (ex **ILVA**) nei **PRIMI DIECI DIECI DEL 2021**, pari a **759.605 TONNELLATE**, sono **IN CALO** del **5,3%** rispetto allo stesso periodo del **2020**.
- Cresce l'import da Paesi Extra UE** In crescita, invece, nei **PRIMI DIECI MESI** del **2021** l'import di prodotti metallurgici del **PORTO DI RAVENNA** da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **3.878.350 TONNELLATE** (il **66,7%** del totale), in aumento del **74,2%** rispetto allo stesso periodo del **2020**.
- Analizzando i singoli Paesi, dai quali l'import è stato più significativo sono stati l'**INDIA** con oltre 793 mila tonnellate (**+115,4%; 425 MILA** in più), la **TURCHIA** con 635 mila (**-19,5%; -153 MILA TONNELLATE**), la **COREA DEL SUD** con quasi **343 MILA TONNELLATE** (**-20,2%, -86 mila**) e il **VIETNAM** con **339 mila tonnellate** (**+8166%; 335 MILA TONNELLATE**).
- Crescono gli scambi UE** Per quanto riguarda l'import dai **PAESI COMUNITARI**, i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con **643 MILA TONNELLATE** (**+42,8%; +193 MILA TONNELLATE**) e la **FRANCIA** con **231 MILA TONNELLATE** (**+188,8%; +151 MILA TONNELLATE**).
- Aumenti fino al 76% per l'acciaio** A proposito de costi elevati dell'acciaio, il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, *Enrico Giovannini*, ha pubblicato in Gazzetta ufficiale il decreto attuativo che

fotografa lo stato dell'arte dei prezzi dei materiali da costruzione al 30.06.2021 (c.d. "Decreto caro Acciaio") e con il quale vengono individuati i materiali che hanno subito un aumento di prezzo superiore **ALL'8%** nel confronto fra primo semestre 2021 e secondo semestre 2020, come previsto dalla legge (in tutto 36 materiali con aumenti che toccano il **76,43%** nel caso dei «*nastri in acciaio per manufatti e per barriere stradali, anche zincati*»). Il materiale acciaio è presente nella lista con otto voci e aumenti che vanno sempre dal 30% in su.

Il classico **tondino di acciaio per cemento armato** - punto di riferimento del settore edile - segna un **+43,8%**.

Sulla base del decreto - rileva una nota del ministero - «*gli operatori economici titolari di contratti pubblici potranno chiedere alle stazioni appaltanti la compensazione per i maggiori costi sostenuti a seguito degli aumenti, indicando la quantità dei materiali impiegati*». Le stazioni appaltanti dovranno provvedere al pagamento «*dei relativi oneri e qualora dovessero dichiarare di non disporre delle risorse sufficienti potranno usufruire dell'apposito Fondo costituito presso il MIMS con una dotazione di 100 milioni di euro*». Proprio questo fondo, rifinanziato anche con la legge di bilancio, consente un'azione più efficace del governo nel **settore dei lavori pubblici**.

Nessuna misura è stata assunta, invece, al momento, per consentire le compensazioni nel caso dei **contratti di natura privata**.

#### 4. ALTRE MERCEOLOGIE

In crescita nel **PRIMI DIECI MESI** del **2021**, rispetto allo stesso periodo del **2020**, i **PRODOTTI PETROLIFERI (+15,6%)**, con **2.191.570 tonnellate** e con un aumento di **296 mila tonnellate**. Rispetto ai volumi dei **PRIMI DIECI MESI** del **2019** si registra un aumento dello **0,5%**.

**Petroliferi e  
prodotti chimici**

Aumentano nei **PRIMI DIECI MESI** del **2021**, rispetto allo stesso periodo del **2020**, anche i **PRODOTTI CHIMICI (+5,4%)**, che, con **640.361 tonnellate**, sono però inferiori ai volumi movimentati nei **PRIMI DIECI MESI** del **2019 (-8,1%)**.

Andamento altalenante per le suddette categorie merceologiche nel mese di **OTTOBRE**: i **PRODOTTI PETROLIFERI** aumentano del **25,2%** (e del **14,6%** sul **2019**), mentre i **PRODOTTI CHIMICI** calano del **17,9%** sul **2020** e del **35,6%** sul **2019**, con una movimentazione mensile di **64 MILA tonnellate**.

**Concimi** Continua la crescita dei volumi di **CONCIMI** movimentati anche nei **PRIMI DIECI MESI** del **2021 (+8,6%)** rispetto allo stesso periodo del **2020**, con **1.359.756 tonnellate**, che superano del **13,4%** i volumi dei **PRIMI DIECI MESI DEL 2019**.

Anche il mese di **OTTOBRE** conferma il trend positivo e la buona performance **(+3,1%)** già registrata a partire dal mese di giugno 2021.

## Fertilizzanti

*Prezzi raddoppiati o triplicati a causa del rincaro del gas, problemi logistici e barriere commerciali.*

Bisogna aggiungere la voce **FERTILIZZANTI** al lungo elenco delle carenze e dei rincari record nell'economia post Covid: nel giro di poche settimane i prezzi sono raddoppiati e, in qualche caso, addirittura triplicati, portandosi a livelli ben più alti di quelli del 2008.

Un fenomeno che non risparmia nessuna regione del mondo e nessuna categoria di **nutrienti**, quelli **a base di potassio**, così come i **fosfati e i nitrati**, anche se i problemi più acuti riguardano questi ultimi, particolarmente usati in **EUROPA**, dove le tensioni si sono aggravate a causa della crisi energetica e, in particolare, a causa della **vertiginosa salita dei prezzi del gas**, quintuplicati in un anno.

Il combustibile – oltre ad alimentare le centrali, con ricadute sul costo dell'elettricità anche per gli utenti industriali – è **materia prima per l'ammoniaca, da cui si ricavano i fertilizzanti azotati**.

E diversi produttori, per non operare in perdita hanno fermato gli impianti. La **NORVEGESE YARA INTERNATIONAL**, gigante globale del settore, da ottobre ha tagliato del 40% la produzione europea e provvedimenti analoghi sono stati presi anche da **BASF** e da **CF INDUSTRIES** (quest'ultima frenata anche negli **USA** a causa dell'uragano Ida, che ha costretto a uno stop prolungato un mega stabilimento in Louisiana).

I fertilizzanti si devono importare in quantità crescenti da **PAESI EXTRA EUROPEI**, a condizioni sempre più difficili, non solo per i problemi logistici che da oltre un anno ostacolano il trasporto di merci e materie prime, ma anche per le barriere commerciali, innalzate prima dalla **CINA**, che ha iniziato a limitare l'export fin dall'estate scorsa, e ora anche dalla **RUSSIA** (entrambi i Paesi sono importanti fornitori di fertilizzanti, ma nell'attuale situazione di scarsità puntano a difendere gli agricoltori locali).

Mosca il 3 novembre ha annunciato **QUOTE DI ESPORTAZIONE**, che resteranno in vigore dal prossimo mese fino a maggio 2022, per diversi prodotti a base di nitrati e fosfati (tra cui Dap, Map e Npk). In realtà non si tratta di limiti troppo stringenti: le quote sono grosso modo allineate con i volumi che la Russia di solito vende all'estero, rassicura **ELENA SAKHNOVA**, analista di **VTB CAPITAL**. Ma si tratta comunque dell'ennesimo segnale di allarme sull'offerta, che rischia di alimentare fenomeni di accaparramento e quindi di accelerare il rialzo dei prezzi, in una spirale che sta diventando sempre più pericolosa.

Come già segnalato a proposito dei prodotti agricoli, le **quotazioni dei prodotti agricoli** sono già in tensione da mesi e il grano è addirittura salito ai massimi storici in Europa. Tra le cause ci sono senza dubbio le intemperanze del clima, ma c'è anche il forte aumento dei costi di produzione, legato non solo ai fertilizzanti, ma anche ai rincari dei combustibili e di molti prodotti fitosanitari.

Per le colture più "esigenti", come il **mais**, il concime anche quando non è eccessivamente caro vale circa un terzo dei costi. Negli **USA** – dove i fertilizzanti non erano così cari da 13 anni – molti agricoltori potrebbero rinunciare a seminare cereali preferendo la **soia** o **altri legumi**, che richiedono minori quantità di nutrienti, prevede l'**Usda**.

E i danni si protraggono a lungo: gli effetti del caro fertilizzanti li vedremo sulla prossima campagna, dunque nell'emisfero nord non prima dell'estate 2022.

A lanciare l'allarme sono gli stessi produttori di fertilizzanti.

*«Bisogna dirlo chiaro e forte, nella prossima stagione rischiamo di avere raccolti molto scarsi – mette in guardia **SVEIN TORE HOLSETER**, ceo di **YARA** – Temo che ci sarà una crisi alimentare».*

Per **CF INDUSTRIES** la scarsità di nutrienti rischia di durare a lungo, probabilmente per tutto il 2022. *«Chi si prenderà le poche tonnellate che ci sono in giro? – si è chiesto il ceo **TONY WILL**, in conference call con gli analisti – Si accumulerà un sacco di domanda insoddisfatta e penso che le rese delle coltivazioni, su base globale, si ridurranno. Non è un tema di distruzione della domanda, il fatto è che non ci saranno abbastanza tonnellate disponibili (di fertilizzanti, Ndr)».*

**Contenitori** I **CONTENITORI**, pari a **174.730 TEUs** nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, sono in crescita rispetto al **2020 (+7,7%)** ma comunque ancora inferiori (**-5,1%**) ai **TEUs** del **2019**.

I **TEUs PIENI** sono stati **134.655** (il **77,1%** del totale), in crescita del **7,4%** rispetto al **2020**, ma ancora inferiori (**-6,4%**) rispetto a quelli del **2019**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **396**, è in linea con le **395** del **2020** e con le **398** toccate del **2019**.

In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021** è in aumento del **+5,9%** rispetto al **2020 (1.893.022 TONNELLATE)**, ma ancora inferiore rispetto ai volumi del **2019 (-6,8%)**.

Nel mese di **OTTOBRE** sono stati movimentati **17.084 TEUs (+13,6%**, di cui **12.914 pieni (+8,0%)** e **4.170 vuoti (+35,4%)**.

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

Dopo l'impatto devastante che il **Covid-19** ha avuto sul commercio mondiale, non tanto in termini di volumi ma per i danni che ha provocato alla supply chain, niente sarà più come prima nel **trasporto marittimo**.

E' questa la conclusione lapidaria a cui giunge l'ultimo rapporto sul trasporto marittimo dell'**UNCTAD**, la *CONFERENZA DELLE NAZIONI UNITE SUL COMMERCIO E LO SVILUPPO*, pubblicato il 18.11.2021, che analizza il trend dei volumi registrati nel 2020 a livello mondiale e le previsioni per l'immediato futuro, segnalando che la ripresa dell'economia mondiale è minacciata dalle elevate tariffe del trasporto marittimo.

**UNCTAD:**  
*"Ripresa economia mondiale minacciata dai rincari dei noli"*

A pagare il conto più salato saranno i produttori statunitensi ed europei, che si affidano principalmente alle forniture industriali della **CINA** e di altre economie dell'**ASIA ORIENTALE**, con conseguenti continue pressioni sui costi, interruzioni e ritardi delle spedizioni in container che ostacoleranno la produzione. Si prevede, infatti, che un aumento del **+10%** dei **noli del trasporto marittimo containerizzato**, unito alle **interruzioni della supply chain**, ridurranno la produzione industriale negli **USA** e nell'area dell'**EURO** di oltre il **-1%**, mentre in **CINA** la produzione dovrebbe diminuire del **-0,2%**.

Nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021 TRAILER e ROTABILI** sono complessivamente in crescita del **22,7%** per numero di **pezzi movimentati (70.475 PEZZI, 13.042** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in calo dell'**8,2%**, in termini di **merce movimentata (1.170.367 TONNELLATE)** rispetto allo stesso periodo del **2020**.

**TRAILER E ROTABILI**

I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del **4,7%** i volumi dei **PRIMI DIECI MESI DEL 2019** (mentre per la merce si è registrato un calo del **14,6%**).

Il solo mese di **OTTOBRE 2021** ha fatto registrare complessivamente **6.480 PEZZI MOVIMENTATI (-25,1%** rispetto allo stesso mese del **2020**) ma, in termini di merce movimentata (**105.610 TONNELLATE**) una diminuzione del **45,7%**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, continua l'andamento positivo della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**.

**TRAILER**

Nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **61.444**, sono in crescita del **20,7%** rispetto al **2020** (**10.552** pezzi in più); nel mese di **OTTOBRE** i pezzi sono stati **6.048** pezzi, **1.612** in meno rispetto a **OTTOBRE 2020** (**-21,0%**).

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

### I due nuovi ro-ro Eco-Catania ed Eco-Livorno

Nel novembre 2021 sono diventate operative sulla **rotta Ravenna- Brindisi- Catania** due nuovissime navi ro-ro, **Eco-CATANIA** ed **Eco-LIVORNO** (che battono bandiera italiana e sostituiscono l'Eurocargo Sicilia e la gemella Eurocargo Catania): due esemplari ibridi di nuovissima generazione, consegnate nel primo semestre del 2021, la cui peculiarità è l'utilizzo di carburante fossile durante la navigazione e di energia elettrica durante la sosta in porto. Durante la sosta in banchina, infatti, sono capaci di soddisfare le richieste di energia per le attività di bordo con la sola energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio, con una potenza di 5MWh, che si ricaricano durante la navigazione mediante gli *shaftgenerators* e con l'ausilio del cosiddetto "*sistema peakshaving*", nonché di 350 metri quadrati di pannelli solari. La **Eco-CATANIA** e la **Eco-LIVORNO** sono larghe **34 METRI**, hanno un tonnellaggio lordo di **64.000 TONNELLATE**, aumentando notevolmente la lunghezza rispetto alle due sorelle: si passa, infatti, dai pur rilevanti 220 metri delle due vecchie Eurocargo a 238 metri. Ciò comporta un **incremento notevole della capacità di carico**.

Infatti, le due nuove ro-ro sono capaci di trasportare oltre **7.800 METRI LINEARI** di merci rotabili ciascuna, pari a circa **500 TRAILER** (oltre a 180 automobili); mentre le **Eurocargo** potevano ospitare 250 semirimorchi. È così raddoppiata la capacità di carico dei garage delle due nuove navi rispetto a quella delle più grandi navi attualmente operate dal gruppo Grimaldi ed è triplicata rispetto alla generazione precedente di navi ro-ro, nonostante consumino lo stesso quantitativo di carburante a parità di velocità.

Molto positivo il risultato per le **AUTOMOTIVE** che, nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2021**, hanno movimentato **7.565 pezzi**, in crescita **(+53,9%)** rispetto ai **4.915** dello stesso periodo del **2020**, ma inferiori del **16,4%** rispetto ai **9.048 PEZZI** dei **PRIMI DIECI MESI** del **2019**. **AUTOMOTIVE**

Negativo l'andamento nel mese di **OTTOBRE 2021**, con **340 PEZZI** movimentati (a **OTTOBRE 2020** erano arrivati **869** pezzi).

Secondo l'**ASSOCIAZIONE EUROPEA DEI COSTRUTTORI DI AUTOMOBILI (ACEA)** nel mese di **OTTOBRE 2021** «*le nuove immatricolazioni di autovetture nell'Unione europea si sono ulteriormente contratte (-30,3%), segnando il quarto mese consecutivo di calo quest'anno*». Con **665.001 UNITÀ** vendute, «*questo è stato il risultato più debole in termini di volume per un mese di ottobre da quando sono iniziate le rilevazioni. La maggior parte dei mercati dell'UE ha subito perdite a due cifre, compresi i quattro maggiori: Italia (-35,7%), Germania (-34,9%), Francia (-30,7%) e Spagna (-20,5%)*». **ACEA: ottobre 2021 più basso dal 1995**

Nei **PRIMI 10 MESI DEL 2021**, le nuove immatricolazioni di auto nell'UE sono aumentate del **2,2%** rispetto all'anno scorso, per un totale di circa **8,2 MILIONI DI UNITÀ**:

«*Nonostante il recente calo delle vendite dovuto al continuo impatto della crisi di fornitura dei semiconduttori – spiega ACEA – i guadagni sostanziali all'inizio dell'anno hanno contribuito a mantenere i volumi cumulativi in territorio positivo*».

Allo stesso modo, la domanda è rimasta positiva in tre dei quattro mercati chiave dell'UE: **ITALIA (+12,7%)**, **SPAGNA (+5,6%)** e **FRANCIA (+3,1%)**.

Al contrario, la performance della **GERMANIA** da inizio anno è peggiorata rispetto a un anno fa **(-5,2%)**.





TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	01/10/2020 -31/10/2020			01/10/2021 -31/10/2021			Differenza	
mese di Ottobre	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			229			246	17	7,4%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.760.337	383.172	2.143.509	2.168.594	280.960	2.449.554	306.045	14,3%
Prodotti petroliferi	199.108	18.400	217.508	253.411	19.000	272.411	54.903	25,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	136.935	27.998	164.933	178.412	7.400	185.812	20.879	12,7%
Rinfuse solide	903.549	79.712	983.261	1.000.234	53.404	1.053.638	70.377	7,2%
Merci varie	386.034	31.289	417.323	615.660	36.482	652.142	234.819	56,3%
Merci in container	63.411	102.709	166.120	75.437	104.504	179.941	13.821	8,3%
Merci su trailer/rotabili	71.300	123.064	194.364	45.440	60.170	105.610	-88.754	-45,7%
CONTAINER (TEU)	7.160	7.876	15.036	8.533	8.551	17.084	2.048	13,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.521	4.125	8.646	3.239	3.241	6.480	-2.166	-25,1%
Trailer	3.632	4.028	7.660	2.856	3.192	6.048	-1.612	-21,0%
Automotive	860	9	869	340	0	340	-529	-60,9%
Auto e altri veicoli	29	88	117	43	49	92	-25	-21,4%
PASSEGGERI (numero) di cui:	31	31	62	10	9	1.457	1.395	2250,0%
su traghetti	31	31	62	10	9	19	-43	-69,4%
su navi da crociera			0			1.438	1.438	n.d.

PERIODO	01/01/2020 - 31/10/2020			01/01/2021 - 31/10/2021			Differenza	
progressivo gen. - ott.	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.964			2.272	308	15,7%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	15.427.317	3.113.596	18.540.913	19.311.907	3.136.665	22.448.572	3.907.659	21,1%
Prodotti petroliferi	1.774.324	121.394	1.895.718	2.069.176	122.394	2.191.570	295.852	15,6%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.404.147	145.325	1.549.472	1.413.709	226.020	1.639.729	90.257	5,8%
Rinfuse solide	7.087.181	742.191	7.829.372	8.796.159	575.437	9.371.596	1.542.224	19,7%
Merci varie	3.866.801	337.628	4.204.429	5.729.711	452.577	6.182.288	1.977.859	47,0%
Merci in container	839.997	947.698	1.787.695	880.054	1.012.968	1.893.022	105.327	5,9%
Merci su trailer/rotabili	454.867	819.360	1.274.227	423.098	747.269	1.170.367	-103.860	-8,2%
CONTAINER (TEU)	82.435	79.842	162.277	89.915	84.815	174.730	12.453	7,7%
Numero toccate navi portacontainer			395			396	1	0,3%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	29.268	28.165	57.433	36.828	33.647	70.475	13.042	22,7%
Trailer	24.243	26.649	50.892	29.151	32.293	61.444	10.552	20,7%
Automotive	4.906	9	4.915	7.565	0	7.565	2.650	53,9%
Auto e altri veicoli	119	1.507	1.626	112	1.354	1.466	-160	-9,8%
PASSEGGERI (numero) di cui:	188	148	336	164	194	1.870	1.534	456,5%
su traghetti	188	148	336	164	194	358	22	6,5%
su navi da crociera			0			1.512	1.512	n.d.



**TABELLA 2**

**MERCI (categorie merceologiche)**

PERIODO	01/10/2020 -31/10/2020			01/10/2021 -31/10/2021			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>mese di Ottobre</b>								
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.760.337</b>	<b>383.172</b>	<b>2.143.509</b>	<b>2.168.594</b>	<b>280.960</b>	<b>2.449.554</b>	<b>306.045</b>	<b>14,3%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>336.043</b>	<b>46.398</b>	<b>382.441</b>	<b>431.823</b>	<b>26.400</b>	<b>458.223</b>	<b>75.782</b>	<b>19,8%</b>
Prodotti petroliferi	199.108	18.400	217.508	253.411	19.000	272.411	54.903	25,2%
Prodotti chimici	59.863	18.498	78.361	56.929	7.400	64.329	-14.032	-17,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	77.072	9.500	86.572	117.620	0	117.620	31.048	35,9%
Concimi	0	0	0	3.863	0	3.863	3.863	n.d.
<b>MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.424.294</b>	<b>336.774</b>	<b>1.761.068</b>	<b>1.736.771</b>	<b>254.560</b>	<b>1.991.331</b>	<b>230.263</b>	<b>13,1%</b>
Prodotti agricoli e animali	104.478	0	104.478	148.819	2.500	151.319	46.841	44,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	212.617	24.669	237.286	229.090	11.593	240.683	3.397	1,4%
Combustibili minerali	5.123	0	5.123	17.601	0	17.601	12.478	243,6%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.605	0	7.605	4.950	0	4.950	-2.655	-34,9%
Prodotti metallurgici	382.401	24.897	407.298	608.267	33.621	641.888	234.590	57,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	471.139	17.314	488.453	492.119	5.811	497.930	9.477	1,9%
Concimi	97.870	44.121	141.991	110.259	36.133	146.392	4.401	3,1%
Prodotti chimici	8.350	0	8.350	4.647	0	4.647	-3.703	-44,3%
Prodotti Diversi	0	0	0	142	228	370	370	n.d.
Merci in container	63.411	102.709	166.120	75.437	104.504	179.941	13.821	8,3%
Merci su trailer/rotabili	71.300	123.064	194.364	45.440	60.170	105.610	-88.754	-45,7%

PERIODO	01/01/2020 - 31/10/2020			01/01/2021 - 31/10/2021			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>progressivo gen. - ott.</b>								
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>15.427.317</b>	<b>3.113.596</b>	<b>18.540.913</b>	<b>19.311.907</b>	<b>3.136.665</b>	<b>22.448.572</b>	<b>3.907.659</b>	<b>21,1%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>3.178.471</b>	<b>266.719</b>	<b>3.445.190</b>	<b>3.482.885</b>	<b>348.414</b>	<b>3.831.299</b>	<b>386.109</b>	<b>11,2%</b>
Prodotti petroliferi	1.774.324	121.394	1.895.718	2.069.176	122.394	2.191.570	295.852	15,6%
Prodotti chimici	490.518	117.125	607.643	481.960	158.401	640.361	32.718	5,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	909.429	28.200	937.629	914.211	67.619	981.830	44.201	4,7%
Concimi	4.200	0	4.200	17.538	0	17.538	13.338	317,6%
<b>MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>12.248.846</b>	<b>2.846.877</b>	<b>15.095.723</b>	<b>15.829.022</b>	<b>2.788.251</b>	<b>18.617.273</b>	<b>3.521.550</b>	<b>23,3%</b>
Prodotti agricoli e animali	753.642	8.812	762.454	691.945	5.500	697.445	-65.009	-8,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.045.914	272.431	2.318.345	1.971.612	177.071	2.148.683	-169.662	-7,3%
Combustibili minerali	125.390	0	125.390	243.225	0	243.225	117.835	94,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	29.416	0	29.416	68.499	0	68.499	39.083	132,9%
Prodotti metallurgici	3.843.831	315.533	4.159.364	5.813.100	418.891	6.231.991	2.072.627	49,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	3.190.649	136.744	3.327.393	4.582.039	134.675	4.716.714	1.389.321	41,8%
Concimi	914.048	338.209	1.252.257	1.086.938	272.818	1.359.756	107.499	8,6%
Prodotti chimici	50.780	0	50.780	59.390	0	59.390	8.610	17,0%
Prodotti Diversi	312	8.090	8.402	9.122	19.059	28.181	19.779	235,4%
Merci in container	839.997	947.698	1.787.695	880.054	1.012.968	1.893.022	105.327	5,9%
Merci su trailer/rotabili	454.867	819.360	1.274.227	423.098	747.269	1.170.367	-103.860	-8,2%



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

PERIODO	01/10/2020 -31/10/2020			01/10/2021 -31/10/2021			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>mese di Ottobre</b>								
Prodotti agricoli e animali di cui:	104.478	0	104.478	148.819	2.500	151.319	46.841	44,8%
Cereali	98.447	0	98.447	146.322	2.500	148.822	50.375	51,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	289.689	34.169	323.858	346.710	11.593	358.303	34.445	10,6%
Farine di semi e frutti oleosi	92.219	13.234	105.453	129.109	0	129.109	23.656	22,4%
Semi e frutti oleosi	120.398	0	120.398	90.783	6.600	97.383	-23.015	-19,1%
Oli e grassi animali e vegetali	63.595	9.500	73.095	89.364	0	89.364	16.269	22,3%
Prodotti metallurgici di cui:	382.401	24.897	407.298	608.267	33.621	641.888	234.590	57,6%
Coils	377.025	23.882	400.907	566.212	33.583	599.795	198.888	49,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	471.139	0	471.139	492.119	0	492.119	20.980	4,5%
Materie prime per l'industria ceramica	455.498	0	455.498	455.329	0	455.329	-169	0,0%
Clinker	0	17.314	17.314	0	5.811	5.811	-11.503	-66,4%

PERIODO	01/01/2020 - 31/10/2020			01/01/2021 - 31/10/2021			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>progressivo gen. - ott.</b>								
Prodotti agricoli e animali di cui:	753.642	8.812	762.454	691.945	5.500	697.445	-65.009	-8,5%
Cereali	649.567	8.812	658.379	543.010	2.500	545.510	-112.869	-17,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	2.955.343	300.631	3.255.974	2.885.823	244.690	3.130.513	-125.461	-3,9%
Farine di semi e frutti oleosi	938.568	23.642	962.210	880.683	26.181	906.864	-55.346	-5,8%
Semi e frutti oleosi	960.125	0	960.125	1.024.751	13.200	1.037.951	77.826	8,1%
Oli e grassi animali e vegetali	686.134	28.200	714.334	674.595	60.835	735.430	21.096	3,0%
Prodotti metallurgici di cui:	3.843.831	315.533	4.159.364	5.813.100	418.891	6.231.991	2.072.627	49,8%
Coils	3.682.503	250.176	3.932.679	5.305.037	294.538	5.599.575	1.666.896	42,4%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	3.190.649	136.744	3.327.393	4.582.039	134.675	4.716.714	1.389.321	41,8%
Materie prime per l'industria ceramica	2.933.134	0	2.933.134	4.235.033	17.449	4.252.482	1.319.348	45,0%
Clinker	0	129.744	129.744	0	110.086	110.086	-19.658	-15,2%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	01/10/2020 - 31/10/2020	01/10/2021 - 31/10/2021	Differenza	
			(TEU)	%
mese di Ottobre	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	7.160	8.533	1.373	19,2%
pieni	4.120	4.776	656	15,9%
vuoti	3.040	3.757	717	23,6%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	7.876	8.551	675	8,6%
pieni	7.837	8.138	301	3,8%
vuoti	39	413	374	959,0%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>15.036</b>	<b>17.084</b>	<b>2.048</b>	<b>13,6%</b>
pieni	11.957	12.914	957	8,0%
vuoti	3.079	4.170	1.091	35,4%

PERIODO	01/01/2020 - 31/10/2020	01/01/2021 - 31/10/2021	Differenza	
			(TEU)	%
progressivo gen. - ott.	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	82.435	89.915	7.480	9,1%
pieni	54.296	57.081	2.785	5,1%
vuoti	28.139	32.834	4.695	16,7%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	79.842	84.815	4.973	6,2%
pieni	71.065	77.574	6.509	9,2%
vuoti	8.777	7.241	-1.536	-17,5%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>162.277</b>	<b>174.730</b>	<b>12.453</b>	<b>7,7%</b>
pieni	125.361	134.655	9.294	7,4%
vuoti	36.916	40.075	3.159	8,6%



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

PERIODO	01/10/2020 - 31/10/2020	01/10/2021 - 31/10/2021	Differenza	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.521	3.239	-1.282	-28,4%
Trailer	3.632	2.856	-776	-21,4%
Automotive	860	340	-520	-60,5%
Auto e altri veicoli	29	43	14	48,3%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	4.125	3.241	-884	-21,4%
Trailer	4.028	3.192	-836	-20,8%
Automotive	9	0	-9	-100,0%
Auto e altri veicoli	88	49	-39	-44,3%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	8.646	6.480	-2.166	-25,1%
Trailer	7.660	6.048	-1.612	-21,0%
Automotive	869	340	-529	-60,9%
Auto e altri veicoli	117	92	-25	-21,4%

PERIODO	01/01/2020 - 31/10/2020	01/01/2021 - 31/10/2021	Differenza	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	29.268	36.828	7.560	25,8%
Trailer	24.243	29.151	4.908	20,2%
Automotive	4.906	7.565	2.659	54,2%
Auto e altri veicoli	119	112	-7	-5,9%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	28.165	33.647	5.482	19,5%
Trailer	26.649	32.293	5.644	21,2%
Automotive	9	0	-9	-100,0%
Auto e altri veicoli	1.507	1.354	-153	-10,2%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	57.433	70.475	13.042	22,7%
Trailer	50.892	61.444	10.552	20,7%
Automotive	4.915	7.565	2.650	53,9%
Auto e altri veicoli	1.626	1.466	-160	-9,8%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO	01/10/2020 - 31/10/2020	01/10/2021 - 31/10/2021	Differenza	
			(NUMERO)	%
PERIODO	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	62	19	-43	-69,4%
in sbarco	31	10	-21	-67,7%
in imbarco	31	9	-22	-71,0%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	1.438	1.438	n.d.
in transito	0	1.423	1.423	n.d.
in sbarco/imbarco	0	15	15	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	5	5	n.d.
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>62</b>	<b>1.457</b>	<b>1.395</b>	<b>2250,0%</b>

PERIODO	01/01/2020 - 31/10/2020	01/01/2021 - 31/10/2021	Differenza	
			(NUMERO)	%
PERIODO	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	336	358	22	6,5%
in sbarco	188	164	-24	-12,8%
in imbarco	148	194	46	31,1%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	1.512	1.512	n.d.
in transito	0	1.497	1.497	n.d.
in sbarco/imbarco	0	15	15	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	7	7	n.d.
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>336</b>	<b>1.870</b>	<b>1.534</b>	<b>456,5%</b>